

UNISC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL
- MESTRADO E DOUTORADO -
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Luiz Felipe Barros de Barros

REDE DE TRANSPORTE AÉREO REGIONAL REGULAR E INTEGRAÇÃO
TERRITORIAL NO RIO GRANDE DO SUL

Santa Cruz do Sul, janeiro de 2011

Luiz Felipe Barros de Barros

**REDE DE TRANSPORTE AÉREO REGIONAL REGULAR E INTEGRAÇÃO
TERRITORIAL NO RIO GRANDE DO SUL**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional - Mestrado e Doutorado, Área de Concentração em Desenvolvimento Regional, Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Orientador: Prof. Dr. Rogério Leandro Lima da Silveira

Santa Cruz do Sul, janeiro de 2011

Luiz Felipe Barros de Barros

**REDE DE TRANSPORTE AÉREO REGIONAL REGULAR E INTEGRAÇÃO
TERRITORIAL NO RIO GRANDE DO SUL**

Essa Dissertação foi submetida ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional - Mestrado e Doutorado, Área de Concentração em Desenvolvimento Regional, Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Dr. Rogério Leandro Lima da Silveira
Professor Orientador

Dr. Olgario Paulo Vogt

Dr. Respício Antônio do Espírito Santo Junior

AGRADECIMENTOS

Esta oportunidade permite-me agradecer:

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Universidade de Santa Cruz do Sul, e aos colegas do programa de Mestrado e Doutorado, pelas diferentes contribuições, especialmente ao Degrandi, Janete e De Gregori;

Ao Alexandre, do departamento de cartografia da UNISC;

A Stela Ferrari, acadêmica do curso de Geografia da UNISC;

Ao Eduardo Ludwig e sua equipe da Infraero Porto Alegre;

Aos apaixonados pela aviação, pelas horas dedicadas em busca de informações. Cito, especialmente, Venâncio Grossi, Mário e Paulo Bittencurt, Maciel, Filipi, Jeffrey, Lincoln, Mozart, Fajerman, Bento, Michilena, Lídia, Professora Dra. Claudia Fay e Professor Dr. Elones;

Destaco Martin Bernsmuller, pelo incansável apoio, dedicação e acervo histórico;

De modo particular, ao Professor Dr. Rogério Silveira que aceitou a tarefa de orientar na elaboração desta dissertação e com sabedoria direcionou-me neste desafio;

À minha companheira de vida, Clarissa Lovatto, pelo incentivo, paciência e apoio incondicional.

Tratar de forma igual os iguais e de forma desigual os desiguais na medida em que se desigualam.

(Aristóteles, em “A Política”)

RESUMO

Esta dissertação busca examinar o desenvolvimento do transporte aéreo regional regular no Rio Grande do Sul, as políticas públicas relacionadas a esse segmento e sua contribuição no processo de integração territorial no território gaúcho. Metodologicamente, esse trabalho, através de pesquisa de campo com entrevistas semi-estruturadas e revisão bibliográfica, propõe-se a examinar as principais políticas públicas relativas à aviação aérea regional regular e relacionar os principais elementos constitutivos da rede de transporte aéreo regional - aeroportos, linhas, rotas, fluxos de passageiros e cargas - que colaboram para a ocorrência da dinâmica econômica no Rio Grande do Sul. No referencial teórico-metodológico, dialoga-se com os pensadores a respeito de redes interrelacionadas com noção de espaço, de políticas públicas, de território, sem esquecer a conceituação de demanda e capital. Divide-se em três períodos, sendo que no primeiro aborda-se a desintegração territorial, de 1927 a 1963; no segundo, de 1964 a 1988, destaca-se a integração centralizada no território e, no terceiro e último, de 1989 a 2010, enfatiza-se a integração competitiva da economia e do território. Em cada período, busca-se agrupar eventos e variáveis relacionadas ao desenvolvimento econômico do Brasil, às políticas públicas de transportes, ao desenvolvimento tecnológico da aviação e ao processo de integração territorial. O intuito da periodização consiste em compreender as principais ligações entre as políticas públicas de transporte, o desenvolvimento da rede técnica de transporte aéreo regional e a dinâmica de integração territorial do Rio Grande do Sul. Pode-se concluir que, na evolução da rede aérea regional, existiram períodos para que se chegasse a uma “integração desarticulada” entre as fases da integração interior do território e do território ao mercado mundial. Houve também “integração ideal”, qual seja, ligação do centro à periferia, periferia à periferia, sem passar pelo centro, e periferia ao centro, que permitiu a integração no território sulino.

Palavras-chave: Redes. Transporte aéreo regional. Políticas públicas. Integração territorial.

ABSTRACT

State of Rio Grande do Sul, the public policies related to this segment and its contribution in the process of territorial integration in the Gaucho territory. Methodologically, this work, throughout a field research with semi-structured interviews and bibliographical review, proposes to examine the main public policies in relation to the regional regular aviation and to relate the main constitutive elements of the regional air transportation net - airports, lines, routes, passengers and goods outflows - which collaborate to the economical dynamics in Rio Grande do Sul. In the theoretical-methodological referential we talk to thinkers about the interrelated nets with space notion, of public policies, of territory, without thinking on the conceptualization of demand and capital. It is divided in three periods, being that in the first, it is approached the territorial disintegration, from 1927 to 1963; the second, from 1964 to 1988, the territorial centralized integration is highlighted; and in the third and last, from 1989 to 2010, it is emphasized the competitive integration of economy and territory. In each period, it is wanted to gather events and variables related to the Brazil's economical development, to the public transportation politics, to the technological development of aviation and to the process of national integration. The intention of the periodization consists in understanding the main connections between the public policies of transportation, the development of the technical net in the regional air transport and the dynamics of territorial integration of the State of Rio Grande do Sul. It can be concluded that, in the evolution of the regional air net there were periods in order to reach a 'disarticulated integration' among the phases of interior integration of the territory and of the territory to the world market. There was also an 'ideal integration', what means, connections from downtown to the outskirts, from the outskirts to the outskirts without crossing downtown, and from the outskirts to downtown, what allowed the integration in the southern territory.

Keywords: Nets. Regional air transport. Public policies. Territorial integration.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

1 Hidroavião <i>Dornier Wal</i> (1927)	072
2 Rede Aérea Regional –Varig (1927)	075
3 Atlântico recebendo passageiros, vindos de barco (1927)	075
4 Publicidade reproduzida pela Revista Serviços Aéreos Condor (1927)	077
5 Anúncio de cooperação entre empresas	077
6 Anúncio publicitário vinculado no jornal Correio do Povo, em 31/07/1927	078
7 Anúncio publicitário vinculado no jornal Correio do Povo, em 31/07/1927	078
8 Aeroporto São João em Porto Alegre, maio de 1938	081
9 <i>Junkers</i> - F13s Santa Cruz, de matrícula PP-VAG	083
10 Agência de viagem da Varig em Cruz Alta - 1932	084
11 Passe livre de viagem (1950)	086
12 Aeroporto dos Galpões e estação de passageiros em Santana do Livramento, anos 30 – com <i>Junkers</i> F-13 – Santa Cruz, da Varig	087
13 Início da linha regular entre Porto Alegre, Santa Cruz do Sul e Santa Maria (1932) ...	089
14 Rede Aérea Regional – Varig - 1938	090
15 Estação de passageiros em Pelotas nos anos 30	091
16 Gráfico de programação de utilização de aeronaves dá boa dimensão da companhia no início dos anos 40	093
17 Perspectiva da rede aérea Varig (1945)	095
18 Rede Aérea Regional – Varig (1951)	098
19 Mapa geográfico do Rio Grande do Sul (1938)	103
20 Mapa geográfico do Rio Grande do Sul (1958)	104
21 Aeronaves <i>Lodestars</i> da Savag (1947)	113
22 Aeroporto de Rio Grande nos anos de 1940 operado pela Savag	113
23 Rede aérea da Savag no território gaúcho (1948)	114
24 Avião <i>Lodestar</i> da Savag no aeroporto de Cachoeira do Sul, nos anos 1940-50	115
25 Aeroporto Salgado Filho (1954)	117
26 Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional (1976)	128
27 Rede de linhas da Rio-Sul no início do SITAR, em 1976	131
28 Rede Aérea Regional da Rio-Sul	141
29 Rota do Tocantins realizado pelo CAN	144
30 Rede de Aérea Regional da Votec	145
31 Rede Aérea da Taba	147

32 NHT Rede Aérea Regional (2009)	158
33 NHT Rede Aérea Regional (2010)	159
34 Regiões de Influência Econômica dos Municípios do RS	166
35 Aeroporto dos Galpões (1935)	170
36 Aeroporto dos Galpões (2010)	170
37 Aeroporto Carlo Ruhl - Cruz Alta (1971)	172
38 Aeródromo de Cruz Alta (2010)	173
39 Estação de passageiros do Aeroporto de Bagé (1971)	175
40 Aeroporto de Bagé (2010)	176

LISTA DE GRÁFICOS

1 Evolução do movimento de passageiros da Rio-Sul: 1979 a 1988	137
2 Evolução do movimento de carga da Rio-Sul: 1979 a 1988	139
3 Evolução do movimento de passageiros da Rio-Sul: 1989 a 2002	153
4 Evolução do movimento de carga da Rio-Sul: 1989 a 2002	155
5 Evolução do movimento de passageiros da Rio-Sul, no aeroporto de Bagé: 1980 a 1988	177
6 Evolução do movimento de cargas da Rio-Sul, no aeroporto de Bagé: 1980 a 1988	179

LISTA DE TABELAS

1	Evolução decenal do transporte aéreo da Varig: 1927 a 1957	111
2	Evolução do movimento de passageiros da Rio-Sul: 1979 a 1988	137
3	Evolução do movimento de cargas da Rio-Sul: 1979 a 1988	138
4	Evolução do movimento de passageiros da Rio-Sul: 1989 a 2002	153
5	Evolução do movimento de cargas da Rio-Sul: 1989 a 2002	154
6	Evolução de assentos e passageiros da NHT: 2008 e 2009	161
7	Evolução do movimento de passageiros da Rio-Sul: 1980 a 1988	177
8	Evolução do movimento de cargas da Rio-Sul: 1980 a 1988	178

LISTA DE ABREVIATURAS

ABETAR	Associação Brasileira de Transportes Aéreos Regionais
ALALC	Associação Latino-Americana de Livre Comércio
ANAC	Agencia Nacional de Aviação Civil
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BR	Brasil
CAM	Correio Aéreo Militar
CAN	Correio Aéreo Nacional
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina
CONAC	Conferencia Nacional de Aviação Comercial
COREDES	Conselhos Regionais de Desenvolvimento
DAC	Departamento de Aviação Civil
DAER	Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem
EMBRAER	Empresa Brasileira de Aeronáutica
ENID	Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
PARGS	Plano Aeroviário do Estado do Rio Grande do Sul
PIB	Produto Interno Bruto
PPA	Plano Plurianual de Investimentos
PROFAA	Programa Federal de Auxílio aos Aeroportos
QAV	Querosene da Aviação
RIN	Rede de Integração Nacional
RS	Estado do Rio Grande do Sul
SAVAG	S.A. Viação Aérea Gaúcha
SITAR	Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional
TAC	Transportes Aéreos Catarinenses
TABA	Transportes Aéreos da Bacia Amazônica
TAM	Táxi Aéreo Marília
VARIG	Viação Aérea Rio-Grandense

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	014
1 A PROBLEMÁTICA DE PESQUISA	020
1.1 O Problema de Pesquisa	020
1.2 Objetivos	024
1.3 Metodologia	025
2 O SISTEMA DE CONCEITOS E O REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO	029
3 A FORMAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTE AÉREO REGIONAL REGULAR E O PROCESSO DE INTEGRAÇÃO TERRITORIAL NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	058
3.1 A desintegração territorial à formação do mercado nacional (1927 a 1963)	060
3.2 A integração centralizada do território (1964 a 1988)	119
3.3 A integração competitiva da economia e do território (1989 a 2010)	148
CONCLUSÃO	181
REFERÊNCIAS	184
ANEXOS	191
ANEXO A – Relação dos entrevistados	192
ANEXO B – Roteiro das entrevistas	193

INTRODUÇÃO

Estamos inseridos num mundo contemporâneo globalizado dotado de diferentes cenários os quais estão relacionados com formas espaciais remodeladas. Vivemos em realidades em que o lugar e a região redefinem-se baseados no potencial integrativo de novos padrões tecnológicos e adquirem consistência técnica, informacional e comunicacional em razão do acesso e da sua posição em relação às redes informacionais que se estabelecem no mundo.

As possibilidades do lugar e da região estão baseadas no potencial de integração territorial e na conceituação de rede de transporte e, nesse contexto, a realidade torna-se cada vez mais complexa perante novo conteúdo técnico-científico e informacional do espaço geográfico, o qual é composto de fluxos e pontos de diferentes categorias. O lugar e a região vão sendo redesenhados, em grande parte, em razão do grau de integração territorial que conseguem realizar, o que é potencializado pela presença das chamadas redes técnicas. Essas, especialmente no período contemporâneo, devido ao seu novo conteúdo técnico-científico e informacional, configuram o espaço geográfico como um composto de fluxos e de pontos de diferentes tipologias.

Tem-se como tema, nesta dissertação, o desenvolvimento do transporte aéreo regional regular e sua contribuição no processo de integração territorial no Rio Grande do Sul. Cogita-se que a análise da configuração espacial e do funcionamento da rede de transporte aéreo regional, e a posterior identificação dos principais problemas e limites da infraestrutura aeroportuária existente e dos serviços ofertados através dessa rede, permitem compreender melhor a relação dessa rede de transporte aéreo com o processo de integração espacial entre os distintos municípios e regiões do Estado.

Para destacar as linhas aéreas regionais, adotou-se a conceituação realizada pelo Plano Aeroviário Estadual, elaborado conforme as diretrizes da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil). A própria agência não é categórica ao distinguir aviação regional da aviação nacional, tanto que, no sítio na Internet (www.anac.gov.br), existe somente diferenciação entre empresa de transporte aéreo regular e não-regular. Assim, as linhas aéreas regionais são as que têm ponto de origem e de destino em território brasileiro, cuja característica seja a

afluência ou a complementaridade às linhas aéreas nacionais ou, ainda, que liguem duas ou mais localidades não servidas pelas linhas aéreas nacionais.

A aviação regular conta com linhas que apresentem regularidade quanto ao seu horário de operação e sua rota de origem e destino devidamente traçados. Já a aviação não-regular não opera necessariamente com horários preestabelecidos, ou seja, não têm regularidade. O termo "Aviação Regional Regular" apresentou significado específico somente no período de 1976-1999. No entanto, a utilização desse termo, no decorrer da história da aviação comercial brasileira, tem como objetivo fazer referência ao transporte aéreo que interliga regularmente, cidades interioranas com as capitais, diferenciando-se da aviação doméstica nacional e geral.

Segundo Oliveira (2009), a aviação civil é subdividida em comercial (com voos regulares e não-regulares) e geral, que envolve aeronaves de menor porte. O mesmo autor afirma ser possível dividir a aviação civil em linhas aéreas “nacionais” (referentes às principais ligações) e linhas aéreas “regionais”. Já Josef Barat (2010) pondera que, no Brasil, existem vários tipos de aviação regional, as quais devem ser contempladas por política pública abrangente: aviação regional guiada pelo mercado e pelas oportunidades abertas com o deslocamento da fronteira econômica e com os novos polos e *clusters* de especializações produtivas; aviação regional de atendimento às necessidades de âmbito estadual ou de pequenas regiões (movidada pelo mercado, mas necessitando de algum apoio ou estímulo, especialmente de infraestruturas) e aviação regional amazônica ou de atendimento a regiões remotas e carentes, que precisam de grau bem maior de apoio e de subsídio. Fica evidente que é diretamente proporcional a relação de capital e demanda com a viabilização do transporte aéreo, especialmente na lacuna deixada em razão da falta de políticas públicas de incentivo ao modal.

O questionamento sobre a contribuição do modal aéreo regular na integração territorial no Estado do Rio Grande do Sul e a familiaridade como piloto de empresas aéreas, ao longo de 34 anos, inclusive na empresa regional Rio-Sul, motivaram a indagação sobre a possível correlação da abertura e fechamento de aeroportos, passando pelas políticas públicas para o setor, com o favorecimento da integração territorial.

Além disso, no meio acadêmico, ainda é reduzido o número de trabalhos que abordem a temática do modal aéreo e os poucos estudos existentes nessa área analisam, sobretudo, a interrelação da história da aviação e a indústria de transporte aéreo. Respício Espírito Santo,

pesquisador e consultor de aviação, atua, principalmente, em políticas públicas de transporte aéreo e no binômio transporte aéreo/turismo. Já Francisco Gallo (2006) é um dos poucos acadêmicos a abordar o papel do transporte aéreo na integração do território brasileiro. Outro pesquisador da área é o economista Alessandro Oliveira (2009) cujo enfoque consiste no transporte aéreo, de um modo geral, e a sua ligação com a economia e as políticas públicas. Também estudioso da área, Josef Barat (2010), do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), pesquisa o panorama e perspectivas para o transporte aéreo no Brasil e no mundo.

A presente dissertação pretende contribuir para o resgate da história do desenvolvimento da aviação regional regular no Rio Grande do Sul, analisando a influência da configuração espacial e da dinâmica de funcionamento e de uso dessa rede de transporte aéreo regional, através de seus pontos (aeroportos¹, aeródromos e campos de aviação), de suas linhas (linhas e rotas aéreas operadas) e de seus fluxos (pessoas, cargas) no processo de integração territorial no Estado gaúcho.

Por meio desse estudo sobre o processo de abertura, de desativação e de operação de aeroportos regionais, bem como da configuração espacial e funcionamento dessa rede técnica de transporte, busca-se igualmente contribuir para o avanço do conhecimento sobre a dinâmica de desenvolvimento da relação entre a rede técnica de transporte e o território, notadamente, o processo de integração territorial. A discussão dessa temática apresenta-se extremamente atual e oportuna, tendo em vista a reformulação da política pública de transporte aéreo no País pelo Congresso Nacional.

Trata-se de uma temática de pesquisa que se julga relevante principalmente quando se considera o tamanho do território gaúcho, sua importância socioeconômica e política e a diversidade do Estado quanto aos aspectos de relevo geográfico. O Rio Grande do Sul – o quarto maior PIB (Produto Interno Bruto) do Brasil, segundo dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) referente ao levantamento realizado em 2007, apresenta um cenário apreensivo no transporte aéreo. Com 11 milhões de habitantes, desigualmente distribuídos sobre área de cerca de 280 mil quilômetros quadrados, o Estado conta com

¹ Segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica (1986), há diferenças nas definições de aeródromo e aeroporto. Aeródromo é a área definida sobre a terra ou água destinada à chegada, partida e movimentação de aeronaves. A utilização de um aeródromo engloba objetos técnicos ligados em rede, ou, em outras palavras, deve atender requisitos mínimos dependendo do tipo de avião que dele se utilizará. Existe, ainda, a normatização que precisa ser levada em consideração para uso dos aeródromos. Já o aeroporto é o aeródromo público dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

sistemas de transporte de superfície de âmbito estadual com baixa manutenção e praticamente não integrados. O Rio Grande do Sul dispõe, de maneira reduzida, do transporte aéreo para assegurar uma maior mobilidade requerida pelas atividades econômicas, políticas e sociais e para possibilitar graus maiores de integração territorial.

Nesse sentido, e buscando contribuir com o debate, imaginou-se que a análise da configuração espacial e do funcionamento da rede de transporte aéreo regional, e a posterior identificação dos principais problemas e limites da infraestrutura aeroportuária existente e dos serviços ofertados, através dessa rede, permitiriam compreender melhor a relação dessa rede de transporte aéreo com o processo de integração espacial entre os distintos municípios e regiões do Estado. Além disso, a dissertação também propõe-se a contribuir para a discussão das políticas públicas direcionadas ao desenvolvimento desse importante serviço de transporte em nosso país. Esta dissertação pretende, então, a partir da análise do caso do Rio Grande do Sul, agregar à reflexão acadêmica informações sobre o processo de constituição e o funcionamento do transporte aéreo regional regular e sua relação com o processo de integração territorial.

Dividida em três capítulos, esta dissertação examina e analisa o desenvolvimento do transporte aéreo regional regular no Rio Grande do Sul, as políticas públicas relacionadas a esse segmento e sua contribuição no processo de integração territorial no território gaúcho. O primeiro capítulo apresenta a problemática de pesquisa, qual seja, como o desenvolvimento do transporte aéreo regional regular e de suas políticas públicas têm historicamente contribuído e possibilitado o processo de integração territorial no Rio Grande do Sul. Nessa parte inicial são abordados os objetivos da pesquisa, como o de examinar as principais políticas públicas relativas à aviação aérea regional, entre elas o Decreto nº. 76.590/1975, que dispõe sobre o Sistema Integrado de Transportes Aéreo Regional e seus reflexos para com a configuração espacial, com a organização e o funcionamento desse serviço de transporte no território do Rio Grande do Sul.

Ainda na parte inicial da dissertação apresenta-se a metodologia desse trabalho, a qual é descritivo e interpretativo e se propõe a examinar as principais políticas públicas relativas à aviação aérea regional regular e relacionar os principais elementos constitutivos da rede de transporte aéreo regional (aeroportos, linhas, rotas, fluxos de passageiros e cargas), que colaboram para a ocorrência da dinâmica econômica no Rio Grande do Sul.

Entendendo o mundo como conjunto de possibilidades tal como enfatizado por Milton Santos (1996), apresentamos no segundo capítulo o sistema de conceitos e o referencial teórico metodológico, utilizados através dos conceitos de redes interrelacionados com noção de espaço, políticas públicas, território, sem esquecer a conceituação de demanda e capital, assuntos que permeiam a história da humanidade. Enfatizando os ensinamentos de Santos (1996) e de Contel (2006), entende-se o espaço geográfico como um híbrido, envolvendo organizações, ações e sistemas de vida, os quais precisam da materialidade para se reproduzir. Compreende-se o território, que pode ser reconstruído, como a incorporação do conjunto de relações sociais e de poder.

Ainda, neste capítulo, aborda-se a necessidade de estudar a noção de região e a relação da rede de transportes no território do Rio Grande do Sul e, assim, adotou-se a lição de Heidrich (1999), o qual afirma que a região vai além de que uma área delimitada pelo agrupamento de elementos em diferenciação com outras áreas, sendo um espaço diferenciado; o ponto de partida para entender tal diferenciação vem a ser a relação entre apropriação e o domínio do espaço pela humanidade.

Este estudo analisa as políticas públicas de transporte aéreo para o Rio Grande do Sul a partir de 1927 e, por isso, existe a necessidade de avaliar as mudanças nas concepções sobre região ao longo dos anos. Para entender a formação de redes, envolvendo o transporte aéreo regional no Rio Grande do Sul, de 1927 a 2010, refletiu-se sobre o significado do conceito de rede para, na atualidade, compreender as representações associadas à rede pelas Ciências Humanas. Na leitura de alguns dos principais autores que abordam o conceito, como Dias (2007), Santos (2004) e Offner (1993), fica claro que o desenvolvimento das redes de transporte deu mais força às teses deterministas, as quais supervalorizam o poder das mudanças técnicas em relação à sociedade e ao território.

A respeito de políticas públicas e/ou políticas de governo utilizou-se as duas denominações, mas sintetizou-se política pública como o campo de conhecimento que busca, ao mesmo tempo, analisar a ação do governo e, se necessário, propor mudanças no curso das ações. A formulação de políticas públicas constitui-se no estágio em que os governos democráticos traduzem seus propósitos em programas e ações, que acarretarão em resultados no mundo empírico.

O transporte aéreo regional cotejado com o processo de integração territorial no Estado do Rio Grande do Sul é o foco do terceiro capítulo. Tal processo foi analisado em três períodos: um primeiro, da desintegração territorial à formação do mercado nacional (1927 a 1963); um segundo, a integração centralizada do território (1964 a 1988) e um terceiro, a integração competitiva da economia e do território (1989 a 2010). Neste capítulo, abordou-se o processo histórico-econômico relacionado com a evolução do modal aéreo no território sul-rio-grandense, através de uma periodização em três momentos. A divisão em períodos buscou relacionar as principais variáveis políticas, econômicas e tecnológicas de cada época articulada com a organização da rede de transporte aéreo e auxiliar na compreensão das características próprias do processo de desenvolvimento do transporte aéreo regional e de sua relação com integração territorial.

1 A PROBLEMÁTICA DE PESQUISA

1.1 O problema de pesquisa

O Estado do Rio Grande do Sul parece carecer de políticas de transporte mais adequadas à sua configuração territorial, posição geográfica, em conformidade com sua participação no PIB nacional² e com as demandas atuais de circulação e de fluidez no território.

A análise das políticas públicas de transporte que, no decorrer dos anos, foram definidas para o Rio Grande do Sul, revela indícios de como tais políticas governamentais se efetivaram e as suas consequências no território.

Alguns estudiosos, como Becker (2001), afirmam que a etapa inicial do planejamento regional no país (1930-1960) caracterizou-se muito mais como discursiva do que ativa, mesmo existindo a premência de unir o mercado nacional. No Estado do Rio Grande do Sul, até os anos 1950, as principais ações governamentais foram direcionadas para socorrer os efeitos da crise da economia estancieira, especialmente no Sul do Rio Grande do Sul. A partir de então, Porto Alegre passou a exercer a hegemonia comercial e industrial.

Paul Singer (1932) afirma que o desenvolvimento econômico da capital gaúcha pode ser explicado por seus vínculos comerciais com a economia da zona colonial e por se constituir em um polo industrial do mercado regional. Segundo o autor, na história econômica do estado sulino foi preponderante a dicotomia pastoreio e lavoura, passando a existir a sociedade dos estancieiros e dos pequenos lavradores. A dicotomia – sociedade de criadores do Sul e de lavradores do Centro e do Norte – integra a história do Rio Grande do Sul dos séculos XIX ao XX.

² Segundo dados da Fundação de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul (FEE), o PIB do Estado, em 2009, o Produto Interno Bruto estadual, registrou desempenho negativo, com uma taxa de -0,8%, atingindo o valor de R\$ 203,0 bilhões. O Produto Interno Bruto per capita apresentou uma redução de 1,6%, atingindo o valor de R\$ 18,8 mil. Há redução da participação da economia gaúcha na do País, sendo o Estado a quarta economia do país pelo tamanho do PIB.

Na década de 1950, especialmente no segundo governo do presidente Getúlio Vargas, ocorreu o início de uma política de desenvolvimento nacionalista, em que o Estado brasileiro passou a realizar o controle da infraestrutura e de indústrias estratégicas, tornando, assim, o Governo Federal o responsável por investimentos de longo prazo. Ainda na era Vargas, houve a criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) com a atribuição de elaborar e de atuar na implantação das políticas tidas como fundamentais para o crescimento da industrialização.

No que diz respeito à rede de transportes no Rio Grande do Sul e sua interrelação com a economia estadual, mais especificamente o modal aéreo, pode-se dizer que as políticas públicas do Estado existiram, mas de forma descontínua. No território sulino, houve investimentos, através do programa RIN (Rede de Integração Nacional) e do SITAR (Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional), que viabilizaram, em grande parte, o funcionamento de empresas aéreas, principalmente Varig e Rio-Sul. A história da Varig, como empresa regional, foi marcada pelo auxílio governamental, através de subsídios dos Executivos estadual e municipal.

O setor aéreo vive há anos em situação de crise latente, sujeito a frequentes e repetidos sobressaltos. Isso tem dificultado, particularmente, o planejamento em médio e longo prazos, indispensável ao desenvolvimento sustentado da atividade. Basta (re)lembrar as linhas de terceiro nível (Linhas de Integração Nacional), as quais, através de políticas públicas, eram incentivadas pela União através do SITAR. O Governo Federal atribuía a execução de "linhas regionais" às então operadoras nos anos 70: Rio-Sul (1976 a 2003), Nordeste (1976 a 2002), Taba (1976 a 1999), Votec (1976 a 1986) e TAM (1976). Dessas empresas, somente a última continua na indústria, não mais regional. Todas recebiam, até início da década de 2000, importantes subsídios da União, como incentivo à integração e ao desenvolvimento regional.

O Governo Federal destinava três por cento do valor arrecadado da tarifa de passagens aéreas da aviação comercial nacional às empresas regionais regulares. Na década de 2000 acabou o subsídio fornecido pelo SITAR e o Congresso Nacional prepara agora, por meio de projeto de lei 7199, estímulo à aviação regional. Nos anos mais recentes, especialmente após o início da "guerra tarifária" na década de 90, a Rio-Sul, pertencente ao grupo Varig, teve de mudar seu foco, reduzindo custos e tentando fazer frente ao mercado competitivo, o que provocou a desaceleração do processo de crescimento. Com o fim da Rio-Sul – que encerrou

suas atividades devido a dificuldades econômicas – foi aberto espaço para que outras empresas passassem a explorar a aviação regional regular.

Desde 2002 está tramitando, no Senado Federal, projeto de lei 7199 que cria o adicional tarifário com o coeficiente de 1% sobre o valor das passagens aéreas das linhas domésticas não suplementadas, para subsidiar linhas aéreas regionais, que ligam duas ou mais localidades na Amazônia Legal, sendo, pelo menos, uma delas classificada como de baixo ou médio potencial de tráfego. Ao principal foi apensado outro projeto de lei, incluindo as regiões Nordeste e Centro-Oeste dentre as áreas a serem subsidiadas. As proposições foram distribuídas para julgamento de mérito à Comissão da Amazônia e de Desenvolvimento Regional e à Comissão de Viação e Transportes.

Na Comissão de Viação e Transportes, os projetos foram aprovados na forma de Substitutivo, que amplia tanto o projeto original quanto o que lhe foi apensado, instituindo o “Programa de Estímulo à Malha de Integração Nacional”, com a finalidade de promover a integração do território nacional, mediante a abertura e o estímulo ao funcionamento de linhas domésticas caracterizadas por baixo e médio potenciais de tráfego, que, comprovadamente, não apresentem viabilidade econômica em sua operação e sejam de interesse estratégico para o desenvolvimento econômico e social do País.

Se tal projeto de adicional tarifário estivesse já aprovado, somente no ano de 2008, aproximadamente 140 milhões de reais teriam sido destinados às empresas aéreas regionais, pois o faturamento da aviação doméstica nacional no período foi de R\$ 14.749.507.720,00 conforme o anuário estatístico DAC/ANAC. Em 2007, o faturamento chegou a R\$ 11.546.127.095,00 e, assim, o percentual destinado às empresas aéreas regionais chegaria a cerca de 110 milhões de reais.

Desde 2006, o Rio Grande do Sul conta com a NHT Linhas Aéreas, que dispõe de uma frota de seis aeronaves. Em três anos de fundação, a empresa interliga diversos municípios do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná com pólos regionais no interior desses Estados. O Rio Grande do Sul possui 496 municípios e, hoje, somente nove são servidos pela aviação regional regular no Estado, através da NHT Linhas Aéreas.

Referente à aviação regional interior, de acordo com o Plano Aeroviário do Estado do Rio Grande do Sul (PARGS), elaborado em 2003 pelo governo do Estado e pelo Comando da Aeronáutica, até 2023 deverão ser feitos investimentos públicos para resolver as deficiências

no modal aeroportuário.

O Estudo da Constituição do Marco Regulatório para o Mercado Brasileiro de Aviação Regional, encomendado em 2009 pelo Ministério do Turismo e coordenado pela Associação Brasileira de Transportes Aéreos Regionais (ABETAR), teve como objetivo subsidiar políticas públicas para o desenvolvimento regional e propor um marco regulatório para o setor. O trabalho concluiu que a aviação regional representa, em médio prazo, nas regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste, a solução para promover e fomentar o desenvolvimento turístico. Dos 5562 municípios brasileiros apenas 1,7% é atendido por companhias aéreas regionais. Quando as referências são os 375 municípios considerados destinos turísticos consolidados, conforme classificação da Embratur, o percentual de atendimento é de 13,6%, enquanto que nos 1456 municípios com potencial turístico, com recursos naturais e culturais pouco explorados, é de 1%.

Nesse contexto, a relação entre rede de transporte aéreo regional regular e território³ reveste-se de crescente importância tanto no que se refere ao processo de desenvolvimento regional⁴ quanto ao de integração territorial⁵. Este último era um propósito da CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina), que serviu de base de inspiração para a criação da ALALC (Associação Latino-Americana de Livre Comércio), no ano de 1960, na busca da integração econômica na América Latina, cujo modelo foi trazido da Europa. Segundo Egler (2006), a polarização foi o principal instrumento para possibilitar a integração econômica dos mercados em diversos países latino-americanos.

O Estado do Rio Grande do Sul apresenta em seu território uma desigual densidade tanto demográfica quanto rodoviária. Conforme o estudo denominado “Desenvolvimento

³ Há várias definições para território. Nesta dissertação, utilizar-se-á o conceito de Milton Santos para quem o território, além de ser o nome político para espaço de um país, é também território usado enquanto sinônimo de espaço geográfico, visto como o conjunto indissociável do sistema de objetos e do sistema de ações (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

⁴ Tradicionalmente, enquanto o crescimento diz respeito à acumulação (por exemplo, da renda individual ou do Produto Interno Bruto – PIB), o desenvolvimento lida também com sua distribuição, analisando o bem-estar e a qualidade de vida na sociedade. Crescimento, então, é apenas um aspecto do desenvolvimento. Uma abordagem mais inovadora, preconizada por estudiosos como Amartya Sen, define desenvolvimento como a expressão das liberdades humanas. Por sua vez, desenvolvimento regional está relacionado tanto a um *processo* quanto a um *estágio*, processo de mudanças sociais e econômicas que ocorrem numa determinada região. O termo desenvolvimento regional também é associado a um *estágio* social e econômico de uma região ou país (SIEDENBERG, 2006).

⁵ Rolim (1994) observa que é muito questionável a determinação do objeto da integração, sendo fundamentais na discussão os critérios que a embasam e os indicadores que possibilitem a identificação do processo ou do estágio de integração. Citando Machlup (1976), Rolim (1994) destaca que a adjetivação pode resolver as divergências em relação ao conceito, pois é o mesmo fundamento econômico dos fenômenos.

Regional e Logística de Transporte no RS – Rumos 2015”, elaborado pelo Governo do Estado, em nível dos COREDES (Conselhos Regionais de Desenvolvimento), observam-se as menores densidades registradas na Metade Sul. Além disso, um total de 108 sedes municipais no Estado não possui acesso rodoviário pavimentado – a maior parte desses municípios localiza-se no Norte e na região central do Estado. O estudo aponta que a integração multimodal é restrita a alguns locais, especialmente, a aviação comercial que está centralizada em Porto Alegre. Cabe ressaltar que Caxias do Sul, o segundo maior município do Estado em termos populacionais, não é recepcionado atualmente pela aviação regional regular.

Como lembra Milton Santos (1996), o mundo é um conjunto de possibilidades, cuja efetivação depende das oportunidades oferecidas pelos lugares; mas há, nesse caso do transporte aéreo regional, a necessidade de ação conjunta de diversos setores, especialmente o Estado como regulador e incentivador da aviação regional.

Diante do que foi exposto, foi proposto como problema de pesquisa, a seguinte questão: Como o desenvolvimento do transporte aéreo regional regular e de suas políticas públicas têm historicamente contribuído ou possibilitado o processo de integração territorial no Rio Grande do Sul?

1.2 Objetivos

Objetivo Geral: Analisar a contribuição do transporte aéreo regional regular para o processo de integração territorial no Estado do Rio Grande do Sul.

Objetivos específicos:

1 - Elaborar um histórico da aviação regional regular no Rio Grande do Sul, através da definição de uma dada periodização;

2 - Identificar e examinar, em cada período, as principais políticas públicas para o setor, analisando como elas expressam a idéia e o conceito de integração territorial;

3 - Identificar e analisar em cada período definido da formação da rede técnica, da aviação regional existente no Estado, as principais características técnicas e aspectos conjunturais, políticos e econômicos, que envolveram e fundamentaram sua instalação e o seu desenvolvimento no território;

4 - Identificar e analisar, em cada período, a formação da configuração espacial e do funcionamento da rede técnica de transporte aéreo no Rio Grande do Sul, através da caracterização dos seus principais nós (aeroportos) e linhas de serviços dos principais operadores e usuários, dos principais fluxos no território e sua relação com o processo de integração territorial no Rio Grande do Sul.

1.3 Metodologia

Considera-se este trabalho como descritivo e interpretativo na medida em que se propôs a examinar as principais políticas públicas relativas à aviação aérea regional regular, além de identificar e relacionar os principais elementos constitutivos da rede de transporte aéreo regional (aeroportos, linhas, rotas, fluxos de passageiros e cargas), que contribuem para a dinâmica de integração territorial no Rio Grande do Sul.

A fim de operacionalizar metodologicamente o problema de pesquisa, optou-se por estabelecer uma dada periodização identificando três grandes períodos. Em cada um deles, buscou-se agrupar eventos e variáveis relacionadas ao desenvolvimento econômico do país, às políticas públicas de transportes, ao desenvolvimento tecnológico da aviação e ao processo de integração territorial, de modo a melhor compreender os principais nexos entre as políticas públicas de transporte, o desenvolvimento da rede técnica de transporte aéreo regional e o processo de integração territorial do Rio Grande do Sul.

Dessa forma, os seguintes períodos foram propostos:

I – A desintegração territorial e a formação do mercado nacional (1927 a 1963);

II- A integração centralizada do território (1964 a 1988) e;

III- A integração competitiva da economia e do território (1989 a 2010).

Tendo presente essa periodização, apresenta-se a seguir como se buscou metodologicamente alcançar cada um dos objetivos propostos. Para elaborar o histórico da aviação regional regular no Rio Grande do Sul e identificar e examinar as principais políticas públicas para o setor foram realizadas pesquisas bibliográficas, além de entrevistas com usuários do modal aéreo, representantes e funcionários das empresas aéreas e agentes públicos, num total de doze sujeitos selecionados. Essa etapa propiciou uma maior familiaridade com o problema, com objetivo de torná-lo mais explícito. Nesta fase, a investigação envolveu o levantamento bibliográfico inicial para a identificação de fontes sobre o que já existe de produção referente ao tema.

A fim de realizar um levantamento de aeroportos operados pela aviação regional e dos que deixaram de operar, de 1927 a 2010, foi feita pesquisa documental e pesquisa de campo. Essa angariou informações junto a INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária) no que diz respeito ao aeroporto de Bagé por ser administrado pela estatal. Já referente aos aeroportos de Santana do Livramento e de Cruz Alta, os quais foram administrados pelo Estado do Rio do Grande do Sul e municípios, a pesquisa de campo voltou-se para usuários do transporte, representantes e funcionários das empresas aéreas. Tendo em vista que as empresas aéreas regionais que operavam nos municípios de Bagé, Santana do Livramento e Cruz Alta estão inativas, a solução encontrada foi buscar informações através de entrevistas e de pesquisa documental.

Para a coleta de dados bibliográficos foi utilizada a rede mundial de computadores e bibliografia citada no referencial teórico, além de publicações da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), do Comando da Aeronáutica. A pesquisa bibliográfica teve um aprofundamento teórico-conceitual, buscando compreender e analisar o desenvolvimento do transporte aéreo regional regular e sua relevância para o processo de integração territorial do Rio Grande do Sul.

Referente aos dados secundários, a organização e sistematização foram feitas através da interpretação das estatísticas das empresas aéreas regionais referentes aos fluxos de

passageiros e de cargas e ao incremento de linhas. A decodificação possibilitou visualizar a relação demanda/ passageiro e demanda/carga, além dos quilômetros voados entre os anos de 1930 e 1950. Afora isso, os dados estatísticos mostram a evolução da demanda desde 1927, no caso da Varig, da década de 1970 no que diz respeito à empresa Rio-Sul e a partir de 2006, da NHT.

A identificação das principais empresas aéreas regionais e da configuração espacial de suas linhas aéreas no território, bem como a análise do conteúdo quantitativo e qualitativo e a dinâmica dos principais fluxos de passageiros e cargas foram feitas através de pesquisa de dados secundários fornecidos pela ANAC, INFRAERO, Museu Varig e empresas operadoras. Houve organização e sistematização dos dados obtidos e posterior análise qualitativa.

Foi feita a identificação das principais empresas aéreas que operaram e têm operado, bem como a configuração espacial (origem, percurso e destino) de suas linhas aéreas no território estadual. Além disso, fora analisado o conteúdo qualitativo e a dinâmica dos principais fluxos de passageiros e cargas que têm circulado pela rede de transporte aéreo regional regular no território do Rio Grande do Sul, bem como o levantamento de aeroportos operados pela aviação regional regular e dos que deixaram de operar de 1927 a 2010. Ainda, foram apontados quais têm sido, durante o período de estudo, os principais serviços e usos que a rede de transporte aéreo regional tem possibilitado e oferecido, os principais agentes sociais e instituições usuárias e como esses serviços têm se relacionado com o processo de integração territorial no Rio Grande do Sul.

Entrevistas individuais semi-estruturadas com agentes que operam e utilizam o sistema aéreo foram os instrumentos para identificar e analisar quais os principais serviços que a rede de transporte aéreo tem possibilitado e oferecido e como esses usos têm participado do processo de integração territorial no Rio Grande do Sul.

Utilizamos a pesquisa qualitativa, na qual, conforme explica Bauer e Gaskell (2002), a amostra é reduzida na qual o pesquisador deve usar sua imaginação social científica para montar a seleção dos respondentes. Segundo os autores, não há necessidade de se fazer um número muito grande de entrevistas individuais porque existe um número limitado de versões da realidade e muitas vezes não há novas percepções com mais entrevistas. Há, também, de acordo com Bauer e Gaskell (2002), o tamanho do *corpus* a ser analisado pelo pesquisador, que não deve ter seu trabalho prejudicado ao correr o risco de esquecer o tom emocional do

entrevistado. Um maior número de entrevistas não leva, necessariamente, a uma melhor compreensão da realidade.

Conforme observam Bauer e Gaskell (2002), a preparação e o planejamento são aspectos centrais da entrevista individual para que o entrevistador possa especificar o que perguntar e para quem perguntar. Na pesquisa qualitativa, a finalidade real não é contar opiniões, mas explorar as diferentes representações sobre o assunto em tela. Assim, o que interessa descobrir é a variedade de pontos de vista na temática em questão e o que justifica estes diferentes pontos de vista. Ou seja, o objetivo é potencializar a oportunidade de compreender as diferentes posições adotadas pelos membros do meio social.

As entrevistas semi-estruturadas foram realizadas com os seguintes agentes: usuários atuais e ex-usuários (indivíduos e empresas) do transporte aéreo regional; atuais e ex-representantes e atuais e ex-funcionários das empresas de transporte aéreo regional que opera (NHT) e que já operaram (RIO-SUL, VARIG/CONDOR, SAVAG) no Estado; e atuais e ex-agentes públicos responsáveis pela administração dos aeroportos regionais e pela regulação do transporte aéreo no Estado.

A seleção de quem e quantos foram os agentes entrevistados deu-se a partir dos dados e informações coletadas junto às empresas aéreas operadoras e aos órgãos públicos vinculados a gestão desse sistema de transporte (como o DAC/ANAC, Governo do Estado do Rio Grande do Sul, a INFRAERO). Em tal seleção também foi levada em conta a ação desses agentes nos aeroportos regionais que atualmente integram a rede de transporte aéreo regional no Rio Grande do Sul.

Por fim, foi elaborado o tratamento dos dados e informações obtidas, organizando-as, sistematizando-as, analisando-as e interpretando-as à luz do sistema de conceitos e do referencial teórico adotado na pesquisa. Os anexos “A” e “B” apresentam, respectivamente, os roteiros das doze entrevistas realizadas.

2 SISTEMA DE CONCEITOS E REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO

A operacionalização da problemática de pesquisa proposta nesta dissertação apóia-se na utilização de um sistema de conceitos que busca servir de orientação teórica e metodológica, tanto no desenvolvimento da investigação quanto na análise e interpretação de seus resultados. Tal conjunto é constituído pelos conceitos de espaço geográfico, de território, de região, de rede técnica, de demanda e capital, de políticas públicas, de integração territorial e de interação espacial conforme desenvolvidos pelos autores consultados.

No momento em que ganha intensidade o debate teórico sobre o conteúdo e a extensão dos reflexos dos processos de globalização e de integração econômica dos mercados sobre a espacialidade, em suas diferentes escalas geográficas, torna-se fundamental a necessidade de explicitar a conceituação do termo espaço geográfico.

Para esta dissertação, são consideradas as reflexões de Santos (1996). Busca-se compreender em que medida o conceito de espaço pode contribuir para a interpretação do fenômeno técnico – a rede de transporte aéreo regular – ao mesmo tempo em que devemos também considerar a influência do fenômeno técnico na produção e nas transformações do espaço geográfico. Destaca-se também que se considera as vias de transportes aéreos e os aeroportos localizados no Rio Grande do Sul como elementos fixos dispostos no espaço. Nesse aspecto, o autor afirma que “os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar” (SANTOS, 1996, p. 38).

Conforme Santos (1996), o espaço geográfico é muito mais do que simples ofertas de caminhos, sendo em sua essência um conjunto indissociável e articulado de sistemas de objetos e sistemas de ações, possibilitando trafegar do passado ao futuro, através do presente. Se, de um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações, de outro lado, os sistemas de ações levam à criação no espaço de objetos novos ou se realizam sobre objetos preexistentes.

Uma técnica, para Santos (1999, p. 140), e também um objeto técnico, para Silveira (1999, p. 24), nunca aparecem, nunca existem e nunca funcionam isoladamente. Técnica e objeto somente existem e funcionam como partes de um sistema que os integra a outras

técnicas, a outros objetos técnicos. Criam-se, desta forma, macrosistemas técnicos que funcionalizam complexos de objetos técnicos, como, por exemplo, um aeroporto e uma estrada de ferro. Daí a preferência pela expressão sistemas técnicos, os quais, para Silveira (1999, p. 25), “podem ser entendidos como famílias de técnicas, graças, de um lado, à exigência de interdependência funcional com que foram pensados e fabricados, e, de outro, à contemporaneidade de sua existência”.

Assim, cada técnica e cada sistema técnico têm dimensão temporal, ou seja, são fenômenos datados e historicamente construídos. A técnica, afirma Santos (1999, p. 40), “é tempo congelado e revela uma história. [...] A técnica nos ajuda a historicizar, isto é, a considerar o espaço como fenômeno histórico a geografizar”. As técnicas, além de marcar o tempo, elas marcam os lugares, pois, para Santos (1999, p. 141) “cada lugar geográfico concreto corresponde, em cada momento, um conjunto de técnicas e de instrumentos de trabalho, resultado de uma combinação específica que também é historicamente determinada”.

Relevante destacar que assim como as técnicas, os objetos técnicos não existem isoladamente, mas em sistemas de objetos, com diferentes graus de complexidade e de integração funcional, sejam eles parte de macro ou de microsistemas técnicos. Mesmo que se considere isoladamente um objeto, não há como não perceber que ele é sempre uma combinação de vários outros objetos que, conjuntamente, o completam e o funcionalizam, o que lembra a noção de sistema. Porém, o conceito de espaço geográfico não é dado, apenas, pela técnica e seu produto, o objeto técnico. Os sistemas de objetos - sejam naturais ou artificiais - dão conta, tão somente, da configuração geográfica, da paisagem, da materialidade do espaço.

Tanto a técnica quanto os objetos técnicos, dela resultantes, dependem da ação humana, não só para concebê-los e produzi-los, como, também, para funcionalizá-los, ou seja, colocá-los em movimento, ou melhor, pô-los a serviço dos objetivos para os quais foram concebidos e produzidos.

Assim como a técnica e objetos dela resultantes, a ação, também, não aparece, não existe e nem funciona isoladamente. A indissociabilidade entre objetos e ações é explicada por Santos (1999, p. 52) pelas suas interações dialéticas: “sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as

ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma”.

O espaço geográfico – um misto da condição social e do ambiente físico – pode ser considerado, no presente período em que vivemos, como o que Santos (1996) denominou de Meio Técnico-Científico Informacional. Nesse espaço, a técnica, a ciência e a informação tornaram-se variáveis importantes na relação entre o homem e natureza, ou, em outras palavras, entre a sociedade e a natureza. Em tal contexto, a rede de transporte no Rio Grande do Sul é considerada, por nós, como um conjunto de meios sociais e instrumentais, através dos quais a sociedade, simultaneamente, realiza sua vida e cria espaço.

A respeito de espaço geográfico, Contel (2006) destaca que espaço geográfico não é espaço geométrico estudado por físicos nem espaço econômico dos planejadores. É, sim, como diz Milton Santos (1996), um híbrido envolvendo organizações, ações e sistemas de vida, os quais precisam da materialidade para se reproduzir. Contel afirma ser o espaço geográfico sempre uma forma com conteúdos técnicos, econômicos, sociais, entre outros. Tais conteúdos do espaço geográfico são definidos pelas categorias e entre essas a técnica é uma das mais eficientes para a análise geográfica. Santos (1990) destaca que a técnica interfere no espaço geográfico e em todas instâncias sociais (cultura, economia, sociedade).

Santos, desde o final da década de 1950, enfatiza a relevância do fenômeno técnico nos estudos geográficos. Nessa época, o geógrafo sugeria que a geografia poderia ser considerada como filosofia de técnicas, pois para ele a técnica é um meio. Contel (2006) observa que as técnicas são elementos de poder e a banalização delas serve para aumentar desigualdades sociais. Acrescenta que o espaço geográfico e os objetos técnicos que o povoam são postos em movimento pela ação humana. Assim, ação humana seria outro elemento que possibilitaria, a partir de visão geográfica, estabelecer quadro fiel do mundo contemporâneo.

Milton Santos (1992) sugere uma concepção de espaço, que incorpore a ação humana nos seus aspectos constitutivos. Assim, as ações e os objetos técnicos possuem intencionalidade e devem ser analisados de maneira associada. Aquelas são essenciais para compreender como são funcionalizadas as redes, os objetos técnicos e outros dados da materialidade, inclusive o sistema de transportes das regiões estudadas, no caso, o Rio Grande do Sul.

Entende-se, ainda, ser oportuno assinalar, com base em Haesbaert (2002), que o território está intimamente ligado ao poder, não sendo restrita essa conexão ao poder político. Tal ligação refere-se tanto ao poder no sentido concreto quanto ao sentido simbólico. Segundo o estudioso, o território nasce com uma dupla conotação, material e simbólica, pois, na origem do termo, aparece tão próximo de terra-territorium quanto de tereus-territor (terror, aterrorizar). Ou seja, território está relacionado com a dominação jurídico-política da terra e com o medo dos que ficam afastados da terra.

Assim, concorda-se com Rogério Silveira (2003) quando afirma que o território simboliza a incorporação do conjunto de relações sociais e de poder, além da relação entre espaço geográfico e processos sociais. Silveira acrescenta que territórios podem ser construídos e desconstruídos nas escalas espaciais e temporais.

Quanto ao conceito de território, entende-se ser oportuno fazer distinção entre território em sentido estrito e territorialidade. Haesbaert (2002) afirma que alguns autores simplificam a territorialidade à dimensão simbólica-cultural do território. Para ele, parte dos estudiosos não distingue território e territorialidade, e a territorialidade fica restrita como “aquilo que faz de qualquer território um território” (SOUZA, 2003 apud HAESBAERT, 2002, p. 101). Haesbaert destaca que a territorialidade é algo abstrato como a imagem ou símbolo de um território, que existe e pode ser inserido como uma estratégia político-cultural.

Muitos ignoram a complexidade da multiterritorialidade ao realizar uma separação rígida entre território como dominação e território como apropriação. No Rio Grande do Sul, as construções e aprimoramentos das vias de transporte foram, essencialmente, realizações estatais. Através de políticas públicas, pode-se afirmar que o Estado territorializa o espaço de acordo com seus interesses, ou mais exatamente com os interesses dos agentes sociais que politicamente controlam ou influenciam as ações estatais.

Santos e Silveira (2001) ressaltam que o senso comum costuma confundir território e espaço, sendo que território, em sentido estrito, é um nome político para o espaço de um País. Para eles, o que importa discutir é o significado do território como território usado, ou seja, “quando quisermos definir qualquer pedaço do território, deveremos levar em conta a interdependência e a inseparabilidade entre a materialidade, que inclui a natureza, e o seu uso, que inclui a ação humana, isto é, o trabalho e a política” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 247).

Nesse sentido, é importante analisar o território usado como sinônimo de espaço geográfico. Essencial destacar que território constitui o pano de fundo do estudo das diversas etapas e do momento contemporâneo da história humana. Santos e Silveira (2001) afirmam que algumas técnicas se tornam território através da sua incorporação ao solo como é o caso dos aeroportos – objeto do nosso estudo – e os insumos técnico-científicos direcionados para a divisão do trabalho.

Para Santos e Silveira (2001, p. 21), “fazer falar a nação pelo território”, é imprescindível realizar periodização do território brasileiro, através da apresentação da sucessão de meios geográficos no Brasil. Desse modo, haveria três momentos: no primeiro, o homem busca adaptar-se aos sistemas naturais; no segundo, os meios técnicos objetivam reduzir o império da natureza. Nessa segunda etapa, ocorre integração do território e do mercado, principalmente no pós-guerra, quando acontecem as construções das estradas de rodagem, que beneficiam no Brasil, principalmente São Paulo, o polo industrial do País. Por fim, num terceiro momento há a construção e difusão do meio técnico-científico informacional. Ocorre a ampliação das redes de transportes, que se tornam mais modernas e, em decorrência das comunicações, são criadas as “condições de fluidez do território, uma fluidez potencial, representada pela presença das infra-estruturas, e uma fluidez efetiva, significada pelo seu uso” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 49).

Joignaux et al (2007) observa que um novo quadro de avaliação socioeconômica centrada nas infraestruturas de transporte tende a se constituir, fundado na negociação territorial, associando grupos diferentes e, como consequência, há uma elevação das exigências informacionais destinadas a alimentar os debates e guiar pesquisas de compromisso e tomadas de decisão. Nesse contexto, transporte e espaço têm relações ricas e, ao mesmo tempo, complexas e interativas; os deslocamentos, as mobilidades, traduzem a capacidade das sociedades em utilizar, explorar e valorizar seu território.

Assim, as relações entre o espaço e os territórios que o compõem e os sistemas de transporte postos em prática pelas sociedades humanas são objeto de uma ambiguidade notória. Um sistema de transporte é incontestavelmente um instrumento indispensável no uso e na valorização dos lugares pelos homens. Como afirma Joignaux et al (2007, p. 20), “transportes e mobilidades participam do ordenamento do espaço geográfico. As redes de transporte ressaltam, mantêm e amplificam as linhas de força do território”.

Observe-se que é preciso considerar o modo como os distintos agentes sociais presentes no Rio Grande do Sul utilizam, apropriam-se e organizam o espaço geográfico. No Estado sulino, existem lugares contíguos e lugares em rede. São os mesmos lugares, mas contendo, simultaneamente, funcionalidades diferentes tais como os diferentes destinos dados às vias de transporte. Existe, no território gaúcho, uma seletividade quanto aos lugares que se integram em redes verticais comandadas por lugares no Estado, no País e no exterior, como a utilização de rodovias, portos e aeroportos.

Para se compreender a relação rede de transportes no território do Rio Grande do Sul é essencial a noção de região para a viabilização da análise. O conceito de região é um instrumento fundamental de análise do processo de formação socioespacial que objetiva entender a produção do espaço através da combinação entre as formas e as funções espaciais. Heidrich (1999) afirma que a região vai além do que uma área delimitada pelo agrupamento de elementos em diferenciação com outras áreas. É um espaço diferenciado e o ponto de partida para entender tal diferenciação vem a ser a relação entre apropriação e o domínio do espaço pela humanidade. Assim, segundo Heidrich, a região é caracterizada como criação humana: “Não haveria sentido da discussão proposta se a região não fosse considerada como um processo posterior à criação do território, portanto, do estabelecimento do poder”.

Neste contexto, na análise espacial do Estado do Rio Grande do Sul bem como da rede de transportes que o permeiam, nosso intuito é destacar as teorias que entendem a região como um espaço socialmente constituído. Dentro desta perspectiva, Corrêa (1997) e Lencioni (1999), afirmam que a região é importante, pois faz a mediação entre singularidade do local e a universalidade do global, tendo a faculdade de revelar a espacialidade particular dos processos sociais.

O presente estudo analisa as políticas públicas de transporte aéreo para o Rio Grande do Sul a partir de 1927 e, por isso, existe a necessidade de falar das mudanças nas concepções sobre região ao longo dos anos. Midlej e Fialho (2009) destacam que, na década de 1950, a ação humana construiu novas formas espaciais como, por exemplo, as rodovias e represas, provocando alterações nos limites espaciais. Para as autoras, a região é tida como um caso particular de classificar em razão de empregar técnicas estatísticas e desenvolver o conceito de organização espacial no sentido de ser padrão espacial resultante das decisões locacionais.

Nesse período, a região é considerada como conjunto de lugares, onde as diferenças internas são menores do que as existentes entre qualquer elemento de outros lugares (CORRÊA, 1986). Foi sob essa conceituação que se desenvolveu a teoria dos “pólos de desenvolvimento”, usada por setores do Governo brasileiro nos seus Planos de Ação. De acordo com Midlej e Fialho (2009), Perroux afirma que a região organiza-se em torno de um centro, que pode ser chamado de “pólo” ou “nó”, que orienta a vida econômica da sua área de influência. Mas a região não pode ser considerada uma área isolada porque sofre uma relação de dominação com instâncias superiores.

Coaduna-se com Santos (1996) ao analisar o Rio Grande do Sul com uma visão mais global, quando afirma que se contrapõe o território todo e alguns de seus pontos, ou seja, aqueles ligados pelas redes. Importante ressaltar que quem produz, quem disciplina, quem impõe racionalidade às redes é o mundo, o qual é do mercado universal.

Para entender a formação de redes, envolvendo o transporte aéreo regional no Rio Grande do Sul, de 1927 a 2010, é fundamental refletir sobre o significado do conceito de rede para, na atualidade, compreender as representações associadas à rede pelas Ciências Humanas. Na leitura de alguns dos principais autores que abordam o conceito, como Dias (2007), Santos (2004) e Offner (1993), fica claro que o desenvolvimento das redes de transporte deu mais força às teses deterministas, as quais supervalorizam o poder das mudanças técnicas. Segundo Pereira e Silveira (2008), as redes são nós interconectados, os quais requerem uma infraestrutura tecnológica, qual seja, suporte material que possibilite as interações espaciais. Pode-se afirmar que as redes definem a função de regulamentação desses nós, na medida em que necessitem de fixos que promovam a fluidez.

Retis, no latim, é a origem da palavra rede, que surge no século XII para denominar o conjunto de fios entrelaçados, linhas e nós. Em toda a história da humanidade, há a associação entre a rede e o organismo, sendo que a introdução de novo conceito de rede ocorre somente na segunda metade do século XVIII, quando as representações geométricas passam a se multiplicar devido à triangulação do espaço em rede. Nesse sentido, a rede pode ser objetivada como matriz técnica, encaixando-se, neste contexto, infraestrutura aeroportuária, alterando a relação com o espaço e com o tempo (DIAS, 2007).

Citando Musso, Dias (2007) relata que o conceito moderno de rede se forma com base na filosofia de Saint-Simon, o qual defendeu a criação de um Estado organizado, de maneira

racional, por cientistas e industriais. Mas para os seguidores de Saint-Simon, principalmente Michel Chevalier, as redes seriam as produtoras de relações sociais. Assim, para Chevalier, o desenvolvimento das redes é comparado a uma revolução política, sendo que a rede técnica produz a transformação social. O avanço das técnicas de informação propiciou a retomada da comparação entre o funcionamento do cérebro e a estrutura reticular, sendo a rede representada como “um organismo planetário” (DIAS, 2005, p. 18).

Também é fundamental a colaboração de Milton Santos na construção do conceito de rede. Em *Natureza do Espaço*, Santos (2004) afirma que a humanidade busca a fluidez e, conseqüentemente, técnicas eficazes. No entanto, o autor alerta que a fluidez é sociotécnica, não apenas técnica. Por isso, ao se analisar as redes técnicas não se pode esquecer das ações. Assim, entender a interação entre as redes técnicas e territórios prescinde do reconhecimento das lógicas das redes e das lógicas dos territórios. “O território é suporte das redes que transportam as verticalidades, isto é, regras egoísticas e utilitárias” (SANTOS; SOUZA; SILVEIRA, 2004, p. 259). No contexto desta dissertação, a rede de transporte no Rio Grande do Sul é considerada utilizando-se as palavras de Santos (1996), como um conjunto de meios sociais e instrumentais, pelo qual a sociedade realiza sua vida e cria espaço.

A rede expressa escala de ações sociais, sendo que as escalas são construídas nos processos e deve-se levar em conta que as relações entre redes e territórios são bastante complexas e que é preciso desenvolver ferramentas conceituais para compreender a natureza das mudanças em andamento. Na atualidade, a noção de rede está constantemente sendo ressignificada e, desta maneira, sendo reconstruída. “A rede é uma construção social. Indivíduos, grupos, instituições ou firmas desenvolvem estratégias de toda ordem e se organizam em rede. A rede não constitui o sujeito da ação, mas expressa ou define a escala de ações sociais” (DIAS, 2007, p. 23).

Offner (1993) elaborou textos relevantes para a compreensão dos modais de transporte aéreo em sua relação com o território ao teorizar sobre a relação estabelecida pela rede de transportes com a sociedade na qual é implantada. O autor acrescenta que os estudos empíricos questionam a existência de causalidade linear de uma oferta de transporte e as conseqüentes transformações espaciais, econômicas ou sociais. “O uso pouco circunspecto da noção de efeito estruturante dos transportes constitui um tipo de mistificação científica à vista dos ensinamentos dos trabalhos empíricos e de reflexões teóricas” (OFFNER, 1993, p. 234).

Em seus estudos, Offner constatou que não foi observada interdependência entre a evolução das variáveis sociodemográficas dos municípios contemplados pela rede de transportes; porém, enfatiza que novas técnicas de transporte viabilizam diferentes projetos. Tavares (1999) alerta que rede e malha são distintas, uma vez que essa diz respeito a uma divisão territorial previamente estabelecida e projetada no espaço, utilizada principalmente no planejamento regional e urbano, enquanto que aquela depende dos meios, das condições e das transformações contidas no território, além da decisão dos atores que controlam os seus nódulos e sua relação às territorialidades diversas.

Os estudos recentes sobre o uso e a organização do território brasileiro demonstram consenso no sentido de inexistir um projeto integrador, que leve em consideração o conjunto de atividades dos homens e de suas ações. Dias (2007) aponta que a lógica das redes orientou a principal política espacial implantada no Brasil recentemente, a proposta dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID). Nessa proposição, as redes de transportes foram consideradas os principais fatores de desenvolvimento e de integração regional. Como resultado, obteve-se uma rede logística para escoar a produção agrícola.

A rede de transporte aéreo regional no Estado, analisada pelos diversos usos dos agentes que a utilizam e também pela perspectiva das políticas públicas, possibilita a observação e a análise do território, através da proposta de Santos e Silveira (2001). Tais autores observam que a visão histórica permite considerar o território como a materialidade sobre a qual assenta uma sociedade e as transformações provindas das relações estabelecidas, sendo possível falar em “território usado”.

Santos e Silveira (2001) ressaltam que a materialidade e o seu uso, ou seja, o trabalho e a política devem ser levados em conta na definição de qualquer pedaço do território. Assim, temos o “território vivo” e nele existem os fixos (elementos imóveis) e os fluxos (elementos móveis). No caso do presente estudo, os fluxos seriam caracterizados pelo movimento de pessoas, de cargas e serviços decorrentes das relações entre os agentes sociais e das políticas públicas que incidem na aviação aérea regional, enquanto os fixos seriam a infraestrutura aeroportuária.

Após entender a questão de formação de redes é essencial abordar a questão da demanda no transporte aéreo regional, através dos estudos de Marx e Kalecki, que permitem

entender a relação do capital e da demanda no âmbito da constituição e funcionamento da rede de transporte aéreo.

A obra de Marx (1980) traz uma abordagem bastante rica sobre o sistema capitalista, sistema que, para o autor, tende a aumentar a utilização de capital em detrimento do trabalhador. O progresso técnico no sistema capitalista visa a aumentar a produtividade do trabalho, tendendo a diminuir a necessidade de trabalho e a reduzir os salários dos trabalhadores uma vez que os preços dos produtos, cuja escala aumentou, foram reduzidos. O progresso técnico consiste na utilização maior de máquinas e equipamentos, o que reduz a necessidade de trabalhadores e permite ainda ao capitalista elevar sua mais valia.

Para Marx (1980), a tendência do sistema capitalista é aumentar os investimentos para reduzir emprego e salários. Como reduz o volume de trabalho demandado por parte dos capitalistas, as famílias necessitam disponibilizar mais pessoas para buscar empregos e aumenta ainda mais a oferta de trabalho, provocando uma queda maior dos salários.

Sobre a definição do valor, Marx (1980) utiliza como medida universal do valor do trabalho. O capitalismo, para este autor, é um processo de contradições, pois há uma aparência de igualdade que não é real e todas as relações do sistema são contratuais e na essência o que vale é a exploração do trabalho. Na ideia de Marx (1980), se o trabalhador utiliza oito horas de trabalho diárias, ele conseguirá adquirir bens que valem quatro horas de trabalho, enquanto que o valor das outras quatro horas será apropriado pelo patrão, constituindo-se em mais valia para o capitalista. Assim, o valor do trabalho será constituído pela soma de valor pago (salários recebidos pelo trabalhador) mais trabalho não-pago (mais valia apropriada pelo capitalista).

Pelo raciocínio de Marx (1980), o progresso técnico leva à mecanização, o que reduz a demanda por trabalho e conduz à prática de salários menores. O mercado apresentará uma oferta de trabalho maior, provocando reduções ainda mais intensas sobre os salários. Daí as explicações para a tendência do capitalismo ao pauperismo e à divisão do sistema em dois grupos sociais: burguesia e proletariado.

Em relação às classes sociais, Marx e Engels apontam que a classificação ocorre conforme a propriedade dos meios de produção, podendo então ser dividida em burguesia e proletariado ou capitalistas e trabalhadores. A primeira é composta por “capitalistas modernos, proprietários dos meios de produção social, que empregam o trabalho assalariado”

(MARX; ENGELS, 1987, p. 27). Já “os proletários são a classe dos trabalhadores assalariados modernos, que privados de meios de produção próprios, vêm-se obrigados a vender sua força de trabalho para poder existir” (MARX; ENGELS, 1987, p. 27).

A tendência do capitalismo é possuir capacidade produtiva sempre maior, aumentando a oferta. Mas se a demanda não aumenta, ocorre o problema de realização, uma vez que os lucros dos capitalistas dependem do crescimento da demanda. O destino dos lucros dos capitalistas é o consumo ou a acumulação. Se não aumentar a demanda, ocorrem sobras que são resolvidas por pressões sobre os preços, resultando em concentração do capital.

Os autores apontam que, com o desenvolvimento da indústria, “a máquina elimina as diferenças de trabalho e reduz o salário, em quase toda parte, a um nível generalizadamente baixo” (MARX; ENGELS, 1987, p. 37). Para estes autores a sociedade fica reduzida às classes burguesa e proletária, sendo que o burguês é o proprietário dos meios de produção e a ele ficam subalternos os proletários. A partir das palavras de Marx e Engels é possível concluir que o proletário não consegue poupar; a ele resta apenas consumir/gastar tudo o que recebe. Assim, na visão marxista, em relação ao mercado para o transporte aéreo regional, as regiões com maior demanda para este serviço seriam os lugares com presença maior da burguesia.

Marx e Engels (1987) falam das crises comerciais que ameaçam a existência da sociedade burguesa, uma vez que estas crises destroem grande parte das forças produtivas já desenvolvidas, resultando numa “epidemia de superprodução”. Para superar as crises de superprodução a burguesia precisa destruir grande quantidade das forças produtivas e conquistar novos mercados explorando mais intensamente os antigos. Na medida em que a burguesia se desenvolve, também o proletariado desenvolver-se-á. Esse último consegue sobreviver apenas se encontra trabalho, dependente da evolução do capital burguês. Para Marx e Engels (1987, p. 35), “esses operários, constrangidos a vender-se diariamente, são mercadoria, artigo de comércio como qualquer outro; estando sujeitos a todas as vicissitudes da concorrência, a todas as flutuações do mercado”.

Sobre a acumulação de capital, Marx (1980, p. 712) apresenta sua teoria sobre a composição do capital que, de acordo com ele, é dividida em composição conforme o valor e a composição técnica. A composição, segundo o valor, “é determinada pela proporção em que o capital se divide em constante (o valor dos meios de produção) e variável (valor da força de

trabalho, soma global dos salários)”. Já a composição técnica é dividida em meios de produção e força de trabalho viva e as duas composições (de valor e técnica) perfazem a composição orgânica do capital.

As palavras de Marx dão conta de que quanto maior for a exploração do proletariado via mais valia maior, a consequência será a acumulação de capital maior. No texto, Marx utiliza Bernard de Mandeville como referência para dizer que o salário do pobre deve ser moderado, afirmando:

Que os pobres nunca fiquem desocupados e que sempre gastem tudo o que ganham. Um salário moderado pode tornar o trabalhador ativo, enquanto um salário muito pequeno pode deprimi-lo ou desesperá-lo. Já um salário muito grande pode torná-lo insolente e preguiçoso (MARX, 1980, p. 715).

O processo de acumulação e concentração de capital tende a aumentar a produtividade e reduzir o volume de trabalho necessário. Para Marx (1980, p. 723), “o grau de produtividade do trabalho se expressa pelo volume relativo dos meios de produção que um trabalhador, num tempo dado, transforma em produto, com o mesmo dispêndio de força de trabalho”. A acumulação de capital é pressuposto do modo de produção capitalista uma vez que “crescimento do capital social realiza-se através do crescimento de muitos capitais individuais. [...] com a acumulação do capital cresce, portanto, em maior ou menor proporção, o número de capitalistas” (MARX, 1980, p. 726).

A concentração de capital por sua vez é

[...] a supressão de sua autonomia individual, a expropriação do capitalista pelo capitalista, a transformação de muitos capitais pequenos em poucos capitais grandes. [...] O capital se acumula aqui nas mãos de um só, porque escapou das mãos de muitos noutra parte. Esta é a centralização propriamente dita, que não se confunde com a acumulação e a concentração (MARX, 1980, p. 727).

Marx (1980) analisa ainda o processo de centralização do capital enquanto uma tendência do sistema capitalista. Neste processo a concorrência e o crédito são apontados como poderosas alavancas da centralização. Nas palavras do autor, “o capital pode acumular-se numa só mão em proporções imensas, por ter escapado a muitas outras mãos que o detinha” (p. 728) e então estará acontecendo a centralização do capital. Assim, acumulação, concentração e centralização do capital contribuem para que os capitalistas apoderem-se de capital e que o sistema tenda ainda mais favoravelmente a este grupo, em detrimento dos trabalhadores.

A concorrência entre os capitalistas acontece com a redução dos preços das mercadorias. O barateamento das mercadorias depende da produtividade do trabalho, e este da escala da produção. Quanto maior produtividade do trabalho menor será o custo do capitalista e, conseqüentemente, menores poderão ser os preços dos produtos, desde que a mais valia esteja garantida, o que resultará em menores salários para os trabalhadores. Assim, para Marx o lucro do sistema depende basicamente dos capitalistas e da mais valia apropriada dos trabalhadores, o que resultará em acumulação, concentração e centralização do capital. Disto resulta que os principais demandantes de investimentos e bens de capital serão os capitalistas, ficando os trabalhadores dependentes do consumo e das reduções nos preços para poderem acessar ao consumo de bens e serviços.

Na opinião de Jobim (1984, p.18), a contribuição de Kalecki “tem se mostrado para nós de grande importância e enorme atualidade, enquanto um dos grandes pensadores do capitalismo contemporâneo”. A origem do pensamento de Kalecki e a sua teoria da demanda efetiva está em Rosa Luxemburgo, Tugan-Baranovski e em Marx (JOBIM, 1984), tendo sido esses os autores que influenciaram mais diretamente as concepções de Kalecki sobre a dinâmica da economia capitalista.

Segundo Lopes (1986), na teoria da demanda efetiva, o ponto de partida é a premissa de que, em economia mercantil, se produz com o propósito de comercializar as mercadorias por seu preço de produção e obtendo lucro.

Será o mercado quem determina os níveis de atividade econômica (produtos, emprego, lucros e salários). O limite destes níveis será fixado pela capacidade produtiva existente. E este nível de atividade econômica é definido pelo mercado, ou seja, pela demanda efetiva. Considerando que no capitalismo a demanda é normalmente inferior ao produto que se pode gerar, então é comum que exista sempre uma capacidade produtiva ociosa, o que permite que a oferta tenha alguma elasticidade mesmo no curto prazo. E assim, quando a demanda excede à oferta, a produção aumenta; por outro lado, quando a demanda é inferior à oferta, a produção diminui. E com isto pode-se afirmar que no capitalismo desenvolvido a demanda cria sua própria oferta (LOPES, 1986, p. 59).

Nas palavras de Lopes (1986) o modelo de demanda efetiva de Kalecki concorda com Marx sobre a divisão da sociedade em capitalistas e trabalhadores, sendo que estes consomem todos os seus salários. Esta economia apresenta três departamentos que são produtores de bens para os capitalistas (investimento e consumo) e bens para os trabalhadores (consumo). Conforme a teoria da demanda efetiva de Kalecki, os trabalhadores irão gastar o que ganham,

enquanto os capitalistas ganham aquilo que gastam. Consequentemente, os lucros dos capitalistas serão iguais aos seus gastos.

a teoria da distribuição de Kalecki recolhe a idéia básica de Marx sobre a luta de classes como elemento decisivo na configuração da distribuição da renda. Mas, também incorpora a capacidade dos monopólios para incidir na determinação dos preços. Em sua análise, a distribuição da renda não se define exclusivamente no mercado de trabalho, mas também no mercado de bens. Concretamente, a distribuição da renda depende de quanto seja o 'poder' das empresas para fixar seus preços acima de seus custos. Ou, vindo de outro ângulo, essa distribuição depende da força dos trabalhadores para exigir elevações nos salários monetários, que não se traduzam em iguais aumentos nos preços (LOPES, 1986, p. 60).

Para Kalecki, os trabalhadores irão gastar tudo o que ganham (consumindo) sendo então os lucros dos capitalistas dependentes do montante que estes gastarem (JOBIM, 1986). Sobre isto Kalecki afirma que

o investimento e o consumo dos capitalistas, no curto período considerado, resultam de decisões tomadas no passado e devem, portanto, ser considerados como dados. No que se refere ao investimento, isso é consequência direta do lapso de tempo dependente do período de construção do equipamento de capital. Mas as alterações no consumo dos capitalistas também acompanham as mudanças nos lucros com algum atraso. Ora, as vendas e os lucros num dado período não podem ser um resultado direto de decisões passadas: os capitalistas podem decidir quanto investirão e consumirão no próximo ano, mas não podem decidir a respeito de quanto serão suas vendas e seus lucros. As variáveis independentes num dado período são o investimento e o consumo dos capitalistas (KALECKI, 1990, p. 3).

Assim, para Kalecki (1990) a demanda efetiva depende do investimento e do consumo dos capitalistas, de maneira que se os capitalistas não investirem, cai a demanda efetiva. Na concepção do autor o crescimento de longo prazo não existe, o que há são ciclos econômicos.

Em países com taxas de salário baixas, o consumo será baixo. Quanto maior a participação dos salários na renda, maior será o consumo, pois os trabalhadores consomem muito. Se o salário é baixo os trabalhadores consomem pouco. Quando os salários são altos, o consumo sobe, pois existe maior volume de demanda. Com maior demanda, os empresários investem mais. Para Kalecki (1990) quanto maior for a distribuição de renda, maior será a demanda. Além da expectativa de demanda, os empresários procuram também inovar, considerando que os lucros do sistema dependem basicamente dos investimentos e consumo dos capitalistas.

Depois de entendermos a relação da demanda e capital na atração de empresas aéreas para determinadas localidades, coteja-se políticas públicas e/ou de governo com modal aéreo. A respeito de políticas públicas e/ou políticas de governo, adotou-se, nesta dissertação, as

duas denominações; porém acredita-se ser elucidativo citarmos autores, tais como Elisa Reis, Celina Souza e Marta Arretche, que tratam do assunto. Políticas de governo, até então empregadas no cenário do modal aéreo no Brasil, dizem respeito à prática vertical impositiva de ações da esfera governamental, sendo um campo de alta densidade política. Por outro lado, políticas públicas são políticas de governo, mas de sentido horizontal, ou seja, com ampla publicidade e participação de todos os segmentos da sociedade, principalmente através de promoção de audiências públicas. No Brasil, com a promulgação da Constituição Federal de 1988, com veio de Constituição Cidadã, há dispositivos legais de estímulo e garantia da participação popular nas decisões do governo, através de audiências públicas, referendos e plebiscitos.

Entende-se ser importante retratar, de maneira resumida, o surgimento da expressão política pública. Essa como área de conhecimento e disciplina acadêmica nasceu nos EUA, rompendo as fases seguidas pela tradição européia de estudos nessa área, que se concentravam mais na análise sobre o Estado e suas instituições do que na produção dos governos. Nos EUA, a área surge com ênfase nos estudos sobre a ação dos governos. Segundo Souza (2006), o pressuposto analítico que orientou a consolidação dos estudos sobre políticas públicas é o de que, em democracias estáveis, as ações do governo são passíveis de serem formuladas cientificamente e analisadas por pesquisadores independentes.

Afirma-se que a área de políticas públicas teve quatro criadores: H. Laswell, H. Simon, C. Lindblom e D. Easton. Segundo Souza (2006), Laswell introduz a expressão *policy analysis* (análise de política pública), nos anos de 1930, como forma de conciliar conhecimento científico/acadêmico com a produção empírica dos governos e como ferramenta de estabelecer o diálogo entre cientistas sociais, grupos de interesse e governo. Já Simon, conforme Souza (2006) inseriu o conceito de racionalidade limitada das decisões públicas (*policy makers*). Lindblom propôs a incorporação de outras variáveis à formulação e à análise de políticas públicas, tais como as relações de poder e a integração entre as diferentes fases do processo decisório. Por sua vez, Easton afirmava que políticas públicas recebem influências dos grupos de interesse, que interferem nos resultados e efeitos.

Segundo Souza (2006) não existe uma única, nem melhor, definição sobre o que seja política pública, sendo a definição mais conhecida a de Laswell, ou seja, decisões e análises sobre política pública implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por quê e que diferença faz. As definições de políticas públicas assumem uma perspectiva de que o todo

é mais importante do que a soma das partes e, assim, instituições, interações, ideologia e interesses influenciam, apesar da existência de diferenças sobre a importância relativa de tais fatores.

Assim, do ponto de vista teórico-conceitual, a política pública em geral e a política social em particular são campos multidisciplinares, e seu foco está nas explicações sobre a natureza da política pública e seus processos. Por isso, uma teoria geral da política pública implica a busca de sintetizar teorias construídas no campo da sociologia, da ciência política e da economia. As políticas públicas repercutem na economia e nas sociedades, daí por que qualquer teoria da política pública precisa também explicar as inter-relações entre Estado, política, economia e sociedade. (SOUZA, 2006, p. 2)

Dessa maneira, pode-se sintetizar política pública como o campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, analisar a ação do governo e, se necessário, propor mudanças no curso das ações. A formulação de políticas públicas constitui-se no estágio em que os governos democráticos traduzem seus propósitos em programas e ações, que acarretarão em resultados no mundo empírico.

A socióloga Elisa Reis destaca a necessidade de os pesquisadores da área de políticas públicas orientarem-se para explicitar os fundamentos teóricos que sustentem suas análises. Sugere que na medida em que as relações entre autoridade, mercado e solidariedade passem por mudanças profundas isso, então, poderia ser uma moldura para definição de um conjunto de temas de análises em políticas públicas. A autora chama atenção para o fato de que políticas públicas é uma especialização que responde ao imperativo da importância na prática das ciências sociais. Os especialistas podem ver, de modo imediato, como suas análises se relacionam com situações concretas e podem servir para legitimar ou não escolhas políticas efetivas.

Para Reis (2003), ao menos em tese, a área de políticas públicas é propositiva, ressaltando que a preocupação com a relevância não significa que as reflexões teóricas sejam colocadas em segundo plano, pois o especialista em políticas públicas para fazer de sua prática mais do que uma rotina técnica, não podendo se eximir do exercício de uma análise teórica da perspectiva da ciência política ou da sociologia política. Assim, em qualquer que seja o ângulo da política pública, contemplado por um pesquisador, as questões morais, teóricas e técnicas estão interligadas.

Concorda-se com Reis (2003) quando afirma que o *revival* do liberalismo levou a uma erosão da legitimidade do Estado como agente econômico no Segundo e Terceiro Mundos e, nesse cenário, as crenças do âmbito acadêmico e governamental foram suplantadas. Nos países ex-socialistas, tanto o governo como o mercado buscaram arcabouço teórico e ideológico para sistematizar novos arranjos. Na América Latina, o eclipse do Estado desenvolvimentista deixou vazio ideológico, que provocou novas incertezas políticas. Neste contexto, há o risco de as análises e discussão de políticas públicas serem vítimas de tecnicismo exagerado.

Entende-se ser necessário reexaminar as relações do Estado com o mercado e também com a sociedade civil. A área de políticas públicas deve analisar como é que o Estado age ou poderia agir para assegurar a provisão dos bens públicos, que não são mais produzidos pelo setor público.

Por outra banda, a cientista política Celina Souza destaca a necessidade de superar o que a literatura chama de primeira geração de estudos, excessivamente concentrada nos fracassos e desvinculada dos processos políticos. Souza (2003) afirma que tal tipo de análise é influenciado pela tentativa de superar o mundo do governo do mundo da política. Nesse sentido, é preciso avançar para a segunda geração, que deve concentrar esforços para identificar as variáveis que causem impactos sobre os resultados das políticas públicas.

Souza (2003) aponta como outro caminho a chamada análise *bottom-up* (*de baixo para cima*), a qual cresceu de importância com a pesquisa de Michael Lipsku, que chamou atenção para o fato de que os modelos de análise em políticas públicas eram muito concentrados em atores que elaboram uma política. A partir de então, as pesquisas passaram a usar as análises *bottom-up*, que partem de duas premissas: a) analisar a política pública a partir da ação de seus implementadores, em oposição à concentração de estudos sobre governos, decisões e atores; b) concentrar a análise na natureza do problema, o que a política pública pode responder e descrever e analisar as redes de implementação.

Nessa linha de raciocínio, Souza (2003) observa que a análise de política pública é, por definição, estudar o governo em ação, motivo pelo qual nem sempre os pressupostos neo-institucionalistas se adaptam à sua análise. Em outras palavras, a articulação entre a análise de política pública e o papel das instituições nem é muito clara. A cientista política chama atenção para uma lacuna que precisa ser preenchida para o avanço na pesquisa em políticas

públicas. Diz respeito aos rótulos que muitos estudos continuam dando às políticas públicas no Brasil, especialmente às políticas sociais.

Coaduna-se com a pesquisadora, que afirma existirem inúmeras pesquisas que continuam sendo norteadas pela visão de que o Brasil é território de coronelismo, clientelismo e patrimonialismo. Assim, são fundamentais pesquisas comparativas sobre o desempenho de diferentes políticas públicas e uma compreensão mais abrangente e comparativa sobre as políticas desenvolvidas na esfera dos Estados.

Já Arretche (2003) pondera que as novas questões da agenda política brasileira são um problema para o desenvolvimento da agenda de pesquisa em políticas públicas, pois o crescimento de trabalhos não é suficiente para o desenvolvimento de uma ciência ou campo disciplinar. A socióloga destaca que, no Brasil, há a constatação de que a disciplina de políticas públicas caracteriza-se por baixa capacidade de acumulação de conhecimento em razão da proliferação horizontal de estudos de caso e da ausência de agenda de pesquisa. Isso pode ser explicado, em parte, pelo caráter recente e interdisciplinar do campo citado. Há muito que fazer no que diz respeito à definição, por parte dos pesquisadores, das questões legítimas de investigação e dos procedimentos e técnicas aceitáveis para constituição do objeto de investigação.

Arretche (2003) observa que o conteúdo da produção acadêmica tem sido, em grande parte, a avaliação dos resultados alcançados pelas políticas atuais ou a atualização da informação em programas já consolidados. A subordinação da agenda de pesquisa à agenda política é bem maior na área de políticas públicas em comparação com outras áreas do conhecimento.

Após analisar-se a questão de política pública e/ou política de governo, é relevante realizar a revisão teórica que leva aos conceitos de integração no contexto nacional e também o de interação espacial, porque um dado processo de interação espacial está na base da integração territorial.

O estudo dos transportes auxilia na compreensão do desenvolvimento da formação socioespacial e as interações espaciais são base das relações de troca, que organizam o espaço geográfico. Côrrea (1997) entende que as interações espaciais constituem vasto e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, capital e informação sobre o espaço geográfico. Assim, consiste em muito mais do que simples deslocamentos porque expressa a reprodução

da sociedade e do capital. O autor contribui para o entendimento da construção do espaço urbano por meio das interações espaciais e das dinâmicas verificadas no espaço urbano.

Segundo Côrrea (1997, p. 289), as interações envolvem fluxos de mercadorias através diversos meios de transporte (caminhão, trem e dutos) e, inclusive, em nossa opinião, o modal aéreo: “As interações se fazem sobremaneira com base na utilização de ônibus, trens suburbanos, veículos individuais, assim como através do telefone e de outros meios de comunicação. Se fazem também a pé”. Côrrea (1997), citado por Pred (1980) destaca que a melhoria dos transportes, entre outras mudanças nas funções urbanas, gerou um duplo processo, qual seja, o de especialização e de integração, modificando os padrões espaciais de interações.

Rolim (1994) destaca que o termo integração aparece na análise econômica com vários sentidos, o que causa confusão porque o adjetivo regional é utilizado para caracterizar tentativas comerciais entre países contíguos ou no contexto de integração das regiões que compõem a economia nacional.

Rolim (1994), citado por Machlup (1976), observa que é muito questionável a determinação do objeto da integração, sendo fundamental na discussão os critérios que a embasem e os indicadores que possibilitem a identificação do processo ou do estágio de integração. Rolim destaca que a adjetivação pode resolver as divergências em relação ao conceito, pois é o mesmo o fundamento econômico dos fenômenos. “Poder-se-ia falar de integração nacional, regional e mundial. Da mesma forma, pode-se distinguir a integração setorial da integração econômica geral” (ROLIM, 1994, p. 57).

No conceito de integração, a divisão do trabalho é a parcela mais importante e a contrapartida são os fluxos comerciais. Bela Balassa, um dos principais teóricos da Teoria da Integração Econômica, aceitava maior intervenção estatal para os países subdesenvolvidos sob a argumentação de que a presença do Estado é fundamental para promover a integração e chegar ao desenvolvimento. Para Balassa, conforme Rolim (1994), a integração é um processo e como um estado de coisas, estando ligada à ampliação do comércio.

Existe pouca precisão para conceituar integração econômica nacional. Gunnar Myrdal, pioneiro na discussão do assunto, afirma que o termo integração econômica tem carga valorativa implícita, o que não é algo negativo. Myrdal observa que o conceito de integração era mais utilizado nas Ciências Sociais, representando relações sociais estáveis e, a partir da

Segunda Guerra, passou a ser empregado num sentido dinâmico. “O vocábulo integração se emprega hoje num sentido que é quase o contrário ao antigo: significa um ideal para a direção da mudança social” (ROLIM, 1994, p. 64). Dessa forma, pode-se afirmar que Myrdal entende integração como algo complexo e como processo político, em que as variáveis econômicas perdem importância frente à dinâmica da sociedade.

Para Bobbio (1992), a integração territorial vem a ser o processo pelo qual o controle de poder de um grupo se estende sobre a totalidade de um território anteriormente fracionado. A partir deste momento, esse território é considerado como “dependente do domínio do poder unificador”. Esse tipo de integração constitui o primeiro passo para a modernização política. O autor italiano diferencia três modelos de integração territorial: a conquista, a fusão e a irradiação, os quais implicam relações bem-definidas entre **centro e periferia** (grifo nosso).

Na conquista, há um centro forte que, geralmente, pelo uso da força, toma a iniciativa do processo de integração territorial; na fusão existe um gradual processo de aproximação entre os diferentes grupos geograficamente vizinhos, sendo facilitado pela unidade linguística e também pode ser produto da noção de interesses comuns; **na irradiação** (grifo nosso) há a exigência da presença de um símbolo central referendado pelos grupos como ponto de referência, além de alta homogeneidade étnica e também de período de tempo mais extenso, que possibilite a expansão das capacidades do sistema conforme as expectativas do grupo.

Por outra banda, Perttu Vartiainen (1987) afirma que a ideia de integração territorial pode ser vista como um conceito básico da recente abordagem de política espacial e de planejamento, imprecisamente definida como ‘neo-regionalista’; caindo entre a Utopia social e vários métodos ou doutrinas de ciência regional, esta área não tem uma base teórica coerente. Ao invés de unidade física, como território, um ponto de partida mais interessante é considerar a territorialidade como um conceito socioespacial. Assim, ao invés da abstração de região, o ponto focal seria a localidade como elemento básico de um assentamento multi nivelado e estrutura comunitária, como a arena para a vida diária (modo de vida) de uma comunidade.

São fundamentais as discussões sobre integração do território brasileiro na busca de informações que auxiliem na compreensão da organização territorial. Gallo (2006) aponta que pode-se procurar a explicação do território nacional a partir de seu *uso* decodificando-o como uma compreensão do espaço geográfico, sendo esse entendido como um conjunto de sistemas

de objetos e sistemas de ações (SANTOS, 1996). Na análise do território é necessária uma periodização porque a cada momento histórico distintos são os usos destinados aos objetos instalados sobre o território.

A história das relações entre sociedade e natureza é a da substituição de um meio natural por outro cada vez mais instrumentalizado. Nas palavras de Santos (1996) é a artificialização desse meio, através da cristalização, em objetos geográficos, de novas técnicas desenvolvidas pelos homens. Para Gallo (2006), o sistema de transporte aéreo flexível responde pela flexibilização dos objetos técnicos no território, funcionando, assim, como instrumento de integração do território.

Do início do século XIX até as décadas iniciais do século XX, as políticas de integração territorial outorgados pelo Estado brasileiros tinham como objetivo impedir a fragmentação do vasto território nacional, pois inexistia possibilidade técnica de se fazer presente nos mais distantes locais. Santos e Silveira (2001, p. 34) afirmam que, de fato, a integração nacional do Brasil inicia-se a partir do início do século XX até a década de 40. Sabendo que o sistema de transporte aéreo é agente responsável pela configuração do território brasileiro e, a partir do raciocínio de Gallo (2006), pode-se identificar três etapas desse processo.

A primeira inicia-se, em 1913, com a criação da Escola Brasileira de Aviação, no Rio de Janeiro, e da Escola de Aviação da Força Pública, em São Paulo, estendendo-se até os primórdios da década de 1950. Nesse lapso, as políticas estatais objetivavam promover integração geopolítica do território por meio da consolidação das fronteiras nacionais. No intervalo compreendido, de 1913 a 1950, há o surgimento de linhas aéreas interiores no Brasil e a intensificação da exploração por empresas privadas de linhas aéreas litorâneas. Apesar disso, o sistema de transporte aéreo no território nacional mantinha enfoque geopolítico mais intenso, **sendo tal período caracterizado pela busca da integração geopolítica** (grifo nosso).

No início da década de 1950, as políticas estatais passaram a objetivar a promoção de **integração geoeconômica** (grifo nosso) do território, sendo determinantes os planos desenvolvimentistas, especialmente a malha rodoviária nacional, a construção de Brasília e os programas de incentivo à colonização do interior do país. Tal enfoque marca o início do segundo período da configuração do território brasileiro. Nessa etapa, há investimentos em

infraestrutura de transporte e, com as linhas áreas litorâneas já firmadas, a aviação no interior do Brasil apoiou os programas de ocupação da região centro-oeste.

Já a terceira etapa inicia-se nos primórdios da década de 1980 com o advento, de acordo com Santos (1996), do **meio técnico-científico e informacional** (grifo nosso). A aviação começa a desempenhar função nova, respondendo pela aproximação da produção do comando, este localizado principalmente em São Paulo. Santos (1979) aponta que entre as fases da integração interior do território e do território ao mercado mundial existiu um período para que se chegasse a uma “integração desarticulada”. Essa, por sua vez, somente poderia ser alcançada caso se impusessem paralela e de maneira complementar à mundialização da economia e à integração interna do país, através da presença do Estado e dos meios de transportes.

Tavares (1958), ao expor proposta de integração nacional, afirma que o sistema de segurança do Estado é função da área do território e, para isso, os estudos sobre os problemas de segurança do território deveriam ser feitos de maneira descentralizada. Isso porque o Brasil possuía áreas isoladas do centro político em razão das precárias condições do sistema de transporte, sendo, para Tavares, Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais o centro geográfico do potencial militar nacional. O autor defende que a política de transportes do país deveria atuar para fazer do território um todo único e, ainda, que a base do sistema de transportes precisaria realizar a ligação permanente do centro com a periferia do território.

Já Couto e Silva (1981) considera que a ocupação do país aconteceu principalmente no litoral e, no interior, existia escassa população. Para o autor, havia “núcleo central” formado por Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte e “três penínsulas de ocupação” (Nordeste, Centro-Oeste e Sul), que faziam conexão ao citado “núcleo central” através de “istmos de circulação”.

Percebe-se que o ponto comum entre os pensadores geopolíticos sobre a integração do território nacional é o destaque para a promoção de políticas com objetivos de malha de transportes eficientes por todo o Brasil. Spill (1973) destaca que o modal aéreo tem potencial para exercer o papel complementar aos transportes de via terrestre, podendo ajudar na estruturação do espaço nos países onde há empecilhos para a construção de ferrovias e rodovias.

Em razão das barreiras geomorfológicas do Brasil, Travassos (1947) era defensor da implantação de rede de transporte misto no país, sendo a aviação elemento essencial na integração de pontos do país, que ainda não estão interligados na rede nacional de transportes. Espírito Santo Jr. (2010) enfatiza que as empresas aéreas, entre elas a Varig, contribuíram para a integração nacional, ao construírem pistas de pouso, terminais, estações de rádio e meteorológicas e viabilizarem operação de rotas aéreas.

No início da década de 90, no governo de Fernando Collor de Mello, o então secretário de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, Eliezer Batista da Silva, formulou um mapa com os principais corredores logísticos para superar os problemas internos de infraestrutura. No mandato de Fernando Henrique Cardoso, as ideias de Eliezer Batista foram utilizadas na elaboração do Plano Plurianual de Investimentos (PPA 1996-99), recebendo a denominação de “Plano Brasil em Ação”. Assim, foi introduzida a noção de “eixos de desenvolvimento” considerados, pelo governo, como instrumentos de integração nacional e continental. No PPA, os eixos são direcionados para “maior integração das regiões brasileiras e à abertura de novas fronteiras de investimentos” (BRASIL, 1996, p. 38).

Pode-se afirmar que a concepção de eixos representou redefinição logística, além da ampliação da noção dos polos de desenvolvimento, a qual foi bastante difundida no discurso governamental na década de 1970. Pela concepção de polos de desenvolvimento, o destaque concentrava-se nos lugares, ou seja, nos centros regionais de onde ocorreria a difusão do crescimento polarizado por meio das redes que conectavam tais centros a outros lugares. Já nos eixos de desenvolvimento o foco passou para as redes, sendo a integração e a modernização essenciais para a dinamização dos lugares.

Pelo PPA 1996-99, houve definição de cinco eixos de integração nacional: eixo de integração Norte-Sul; eixo de integração Oeste; eixo de integração do Nordeste; eixo de integração Sudeste e eixo de integração Sul e dois eixos continentais. Conforme Cláudio Egler (2006), coordenador do projeto “Goeconomia do gás natural no Cone Sul”, o eixo Norte-Sul era voltado a fortalecer os meios de transporte para o escoamento da produção agroindustrial e agropecuária dos cerrados centrais; eixo Oeste direcionado a consolidar desenvolvimento de áreas da expansão da fronteira agrícola do país, ligando Estados do Acre e de Rondônia com os Estado da região Centro-Sul e Sul; o eixo Nordeste voltado para recuperação e expansão da base de infraestrutura da região; eixo Sudeste visando a reestruturar e adequar capacidade das rodovias troncais e o eixo de integração Sul, que

objetivava adequar as malhas de transporte intermodais para a melhoria dos eixos de articulação das regiões Sul e Sudeste.

Eliezer Batista da Silva (1997), no livro *Infraestrutura para Desenvolvimento Sustentado e Integração da América do Sul*, propõe a constituição dos “cinturões de desenvolvimento” na porção Norte e Sudeste da América do Sul, a fim de dar consistência ao desenho logístico do país com capacidade de aumentar a participação do continente no comércio mundial. A proposta de Eliezer Batista consistia em construir alternativa para a integração logística da América do Sul, tendo como ponto de partida a sustentabilidade ambiental. Batista expande conceitos de integração a fim de apresentar abordagem diferente de desenvolvimento, a partir de perspectiva regional ou continental. Assim, destaca como infraestruturas, baseadas na ideia de complementação regional e de “cinturões de desenvolvimento”, que podem melhorar perspectivas de desenvolvimento na América do Sul.

De acordo com Silva (1997), quase a totalidade dos países da América do Sul tem fronteiras comuns com o Brasil e a integração física oferece oportunidade para a integração econômica. Para o autor, o conceito central é que a infraestrutura pode ser um instrumento de integração econômica e, assim, o planejamento da infraestrutura pode trazer vantagens econômicas e sociais.

As economias são dinamizadas pela *combinação e desenvolvimento simultâneos* de sistemas de energia, logística e comunicação. O resultado final desejado será a promoção da integração regional, assim como um desenvolvimento econômico que seja, além de economicamente sadio, ambiental e socialmente apropriado. (SILVA, 1997, p. 10)

O paradigma de desenvolvimento de infraestrutura proposto por Silva (1997) tinha como objetivo, além da promoção da integração física e regional, a busca de oportunidades para aumentar a eficiência por meio do desenvolvimento de ligações multimodais combinando componentes de infraestrutura (transporte, telecomunicações, energia) em cinturões de desenvolvimento. O autor destaca que a infraestrutura física não é condição suficiente para o desenvolvimento econômico, mas é necessária, pois o planejamento de desenvolvimento da infraestrutura beneficia outros setores, criando base para o progresso de outros setores.

Os “cinturões de desenvolvimento” têm como espinha dorsal redes de logística que facilitem a movimentação de bens e pessoas via rodovias, ferrovias, hidrovias e rotas de

navegação costeira. No entanto, entende-se que o modal aéreo também comporia a rede de logística de desenvolvimento e integração. Afinal, quando se fala em rede multimodal, compõem-se de todos os instrumentos de condução de desenvolvimento de infraestrutura.

Também, segundo o autor, com a expansão dessa metodologia de planejamento territorial para o espaço sul-americano se chegaria a um portfólio hierarquizado de projetos de infra-estrutura. Sob esse entendimento tal ideia de eixo de integração é incompleta, pois não abrange todo o território ao não interligar as redes de cada região, sendo assim um entendimento estanque.

Francois Perroux (1955), na *Teoria dos Pólos de Crescimento*, propõe modelo de crescimento econômico setorial desequilibrado e que, somente, posteriormente, foi considerado nas suas repercussões espaciais. Segundo tal teoria, o crescimento econômico seria uma função do crescimento do setor industrial, particularmente de indústrias inovadoras e propulsoras denominadas “indústrias motrizes”. Essas atraem novas indústrias fornecedoras e compradoras de insumos, formando um complexo industrial caracterizado por elevado grau de concentração industrial e populacional.

O “complexo industrial” de Perroux está baseado na defesa da aglomeração territorial, com a introdução do conceito de indústria motriz e indústria movida e o crescimento da economia nacional resultaria da combinação dos conjuntos ativos (indústrias motrizes) com os conjuntos relativamente passivos, em que os primeiros conjuntos seriam responsáveis pela transmissão dos fenômenos de crescimentos. Assim, a concepção de crescimento de Perroux orbita em torno do conceito de polo de crescimento, ou seja, pela irradiação dos seus efeitos positivos.

Segundo Sylvio Carlos Bandeira de Mello e Silva, o modelo de Perroux tem servido de orientação para a formulação de políticas de localização industrial, porém a função da indústria motriz foi questionada por alguns teóricos. Mas isso não desmerece a teoria de Perroux nas esferas conceituais, analíticas e operacionais, tendo em vista os aspectos mais favoráveis: valorização da dinâmica interdependência industrial e das relações interssetoriais.

Silva apresenta a Teoria Centro-Periferia com base nos estudos do pesquisador John Friedmann, mencionando a contribuição do economicista Raul Prebisch. Em estudo elaborado em 1948, Prebisch valorizou as relações do continente com as economias industrializadas, considerando a América Latina como periferia e as economias industrializadas o centro do

sistema econômico. Friedmann unificou as teorias já apresentadas por meio da ampliação da Teoria de Polos de Crescimento. Os polos passaram a ser encarados como o somatório de todas as atividades econômicas. Segundo Silva (1997), Friedmann afirma que tais polos seriam áreas de atividade econômica concentrada e interdependente, com influência no ritmo do desenvolvimento econômico do sistema. Assim, a teoria centro-periferia seria instrumento operacional relacionado a tarefas do desenvolvimento regional. Friedman destaca, ainda, que o rendimento do sistema econômico seria controlado, majoritariamente, pelo polo de crescimento e, portanto, os fluxos de saída de recursos da periferia seriam maiores que os de retorno.

Vários autores demonstram as relações estabelecidas entre a região central e as periféricas: as favoráveis e as desfavoráveis às regiões periféricas. Para Perroux, haveria efeitos dinamizadores e efeitos bloqueadores. Os efeitos são favoráveis às regiões periféricas quando a região central não mais investe nas regiões periféricas só em seu próprio benefício, passando a existir complementaridade entre as regiões. Nesse sentido, não deixa de ser uma forma de desenvolvimento e integração, mas é insuficiente porque não contempla as necessidades “entre as periferias”.

Já o Governo Federal, através do Ministério da Defesa, não definiu claramente o que vem a ser integração relacionada ao modal aéreo, conforme comprova o *e-mail* trocado, em 26 de janeiro de 2010, com Fernando Ribeiro Soares, diretor do Departamento de Política de Aviação Civil subordinado ao Ministério da Defesa. Soares destaca inexistir definição explícita dentro do Governo Federal referente à integração nacional: “Porém, em se tratando de setor aéreo, a integração nacional relaciona-se exatamente a localidades de difícil acesso e com baixa substitutibilidade por outros modais de transporte. Assim sendo, a integração nacional seria categoricamente relacionada à região da Amazônia Legal”.

Para examinar e analisar o desenvolvimento do transporte aéreo regional regular no Rio Grande do Sul, e sua influência para o processo de integração territorial desse Estado, é fundamental entender também as posições geopolíticas que influenciaram na mobilização ocorrida nos anos anteriores ao movimento de 1964. Esse movimento teve consequências para o País. Golbery do Couto e Silva (1967), no livro *Geopolítica do Brasil*, traz indicações sobre as posições de análise e de interpretação dos acontecimentos brasileiros nas décadas de 50 e 60 e dá ênfase ao princípio de incorporação do povo à nação, ou seja, destaca o desenvolvimento econômico.

Couto e Silva (1967) afirma que a Geopolítica e a Geoestratégia podem ser situadas como fundamentação geográfica, respectivamente, de uma política e de uma estratégia nacionais. Para ele, a geopolítica serve de fundamentação geográfica e propõe diretrizes para a política nacional. O autor destaca que a integração social do grupo social da Nação – nos aspectos políticos, psicossocial e econômico – é condição fundamental da sobrevivência do Estado. “Essa integração é um processo social, permanente e dinâmico, que apresenta fases críticas de retrocesso e fases positivas de recuperação mais ou menos acelerada” (COUTO; SILVA, 1967, p. 173).

Na avaliação de Couto e Silva (1967), o Brasil era um país territorialmente satisfeito, mas com amplos espaços vazios e apresentava um profundo desequilíbrio econômico e cultural entre as regiões. Nesse sentido, o autor afirmava que a geopolítica deveria ser uma geopolítica de expansionismo interior, de integração e de valorização territoriais. Para isso, seriam necessários a ocupação efetiva e o desenvolvimento econômico dos *heartlands* a fim de impulsionar o povoamento. Já naquela época, na década de 1960, Couto e Silva destacava a importância da aviação na integração de centros distantes.

(...) inestimável papel que a aviação entre nós desempenha na integração de centros dispersos através de enormes distâncias e na integração que se vai fazendo na hinterlândia, por muito que a densidade significativa de aerovias com apreciável ritmo de tráfego desenhe, no mapa do país (COUTO; SILVA, 1967, p. 138).

Para Costa, os estudiosos brasileiros que se dedicaram à geopolítica fizeram, na verdade, manipulação de conhecimentos geográficos para a elaboração de esquemas que interessem às políticas de poder. Além disso, os estudos relacionados à geopolítica, no Brasil, foram dominados pelo pensamento militar e, em razão disso, o País não possui um pensamento geopolítico “e muito menos geográfico-político que possa ser referido como produto de um ambiente de reflexão acadêmico especificamente universitário” (COSTA, 1992, p.185).

Citando o cientista político Myamoto, Costa (1992) destaca que os estudos dos principais geopolíticos brasileiros absorveram as ideias geopolíticas presentes na Europa, especialmente as que valorizavam a necessidade de unidade nacional-territorial. Afora isso, alerta Myamoto, há preponderância dos militares nos principais estudos da geopolítica.

(...) como o militarismo e a elite civil prussianos apropriaram-se habilmente dos conhecimentos básicos gerados pela geografia, transformando-os, seja numa geografia política “aplicada” ou “militar”, seja uma geografia “geopolítica”, também

os brasileiros, desde os anos 20, procuraram aproximar esse campo de estudos do centro do poder político gerador de um pensamento estratégico nacional (COSTA, 1992, p. 191).

Cabe ressaltar a importância atribuída pelos militares à disciplina de Geografia, tendo esta sido incluída nos cursos do Exército, ainda na década de 30. No período do “Estado Novo”, a geografia militar foi uma das bases para reflexões políticas sobre o desenvolvimento nacional. Nesta perspectiva, Costa (1992) ressalta a necessidade de identificar os elementos de ligação entre geografia e política, presentes no Brasil. O autor observa que o pensamento conservador brasileiro relacionou diretamente o conceito de nação ao de território, sendo, muitas vezes, confundida integridade territorial com unidade nacional. Ressaltem-se outros autores reconhecidos, com produções dos problemas políticos brasileiros relacionados à Geografia. Citar-se-iam Therezinha de Castro, Mario Travassos, Gilberto Freyre, entre outros.

O Brasil – desde a formação do Estado Nacional, em 1822 – apresentou, de acordo com Costa, um conjunto político-administrativo territorial unitário desarticulado, tendo ficado distante de um federalismo clássico. Isso pode ser atribuído às particularidades do Brasil, entre elas, o reduzido poder de articulação interregional da economia, aliado a um poder central formado por oligarquias locais. “Esse era o pano de fundo para as ideias de integração nacional que, sob vários matizes, marcaram o discurso político territorial de muitos setores do poder estatal ou próximos deste” (COSTA, 1992, p. 193).

Costa (1988), em *O Estado e as Políticas Territoriais no Brasil*, observa que a dispersão-desintegração tem se manifestado por meio de dois processos ao longo da história brasileira, sendo que, no período colonial, significou falta de articulação econômica interna. No período republicano, a dispersão manifesta-se tanto na esfera econômica como na política.

O problema da integração ainda constitui um projeto nacional, em particular face às novas demandas impostas pela internacionalização da economia brasileira e os novos capitais produtivos que têm ingressado no país e que precisam valorizar-se a qualquer custo. Nesse sentido, a integração das porções territoriais e dos mercados é condição necessária a essa expansão (COSTA, 1988, p. 16).

Com base no exposto, existem pontos em comum entre o discurso dos personagens do Estado Novo, instalado em 1937, e a concepção defendida pelos geopolíticos. Tanto que o presidente Getúlio Vargas, ao discursar sobre os “Planos de Viação”, explicitou o entendimento de que unidade nacional seria sinônima de integração territorial.

Galvão (1996) ressalta que os governos de Vargas e de Kubitschek compreendiam a integração nacional como objetivo prioritário da política pública, principalmente, através de empreendimentos rodoviários e da construção de Brasília. Destaca, ainda, que o Brasil ingressou na fase moderna de desenvolvimento sem dispor de um sistema nacional de transportes multimodais.

Tais considerações demonstram que o transporte aéreo regional representa importante suporte infraestrutural ao desenvolvimento econômico e à integração territorial, especialmente no Rio Grande do Sul. Assim, no capítulo 3, estudar-se-á a interrelação da rede de transporte aéreo e a integração territorial.

3 A FORMAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTE AÉREO REGIONAL REGULAR E O PROCESSO DE INTEGRAÇÃO TERRITORIAL NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Neste capítulo, aborda-se o processo histórico-econômico relacionado à evolução do modal aéreo no território sul-rio-grandense, através de uma periodização em três momentos. A divisão em períodos buscou relacionar as principais variáveis políticas e econômicas de cada época articuladas com a organização da rede de transporte aéreo e auxiliar na compreensão das características próprias do processo de desenvolvimento do transporte aéreo regional e de sua relação com a integração territorial.

A escolha do primeiro período – 1927 a 1963 - deveu-se ao início das operações do transporte aéreo regional no Rio Grande do Sul num cenário político-econômico singular por situar-se entre as duas Grandes Guerras Mundiais, que ocasionaram mudanças na política industrial e na demanda do mercado interno. Ainda, em 1963, foi implantada a RIN – Rede de Integração Nacional – tendo como objetivo, principalmente, o interesse público da ligação via aérea ao servir regiões menos desenvolvidas, suprimindo deficiências de outros meios de transporte. O término desse período inicial vai até o início da segunda fase da periodização, que vem a ser 1964, ano do Golpe Militar.

No regime de exceção, além de incipiente a ideia de integração geopolítica e geoeconômica, é criado, em 1976, como política de governo o “SITAR” (Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional) que objetivava, *a priori*, o desenvolvimento da indústria aeronáutica brasileira e a integração e desenvolvimento do território nacional, através do modal aéreo regional. Esse segundo período, que vai até 1988, é caracterizado pela concorrência controlada pelo Estado que, ao contrário da fase anterior na qual inexistia regulamentação pelo poder público, fixa as tarifas que as empresas aéreas deveriam adotar no território nacional.

O terceiro período – 1989 a 2010 – começa no ano marcado pela abertura política do país com o processo de democratização. Também iniciou-se a política de flexibilização tarifária, privilegiando as forças do mercado como principal ferramenta na busca da eficiência. Assim, houve eliminação das barreiras à entrada de novas empresas de aviação no mercado nacional, extinção das áreas de exploração exclusiva das regionais e redução do

controle das tarifas aéreas. Nesse cenário, houve extinção de certas empresas e surgimento de outras, como a NHT Linhas Aéreas.

Acerca das linhas aéreas regionais, adotou-se a conceituação realizada pelo Plano Aeroviário Estadual, elaborado conforme as diretrizes da ANAC. A própria agência não é categórica ao distinguir a aviação regional da aviação nacional tanto que no sítio na Internet (www.anac.gov.br) existe somente diferenciação entre empresa de transporte aéreo regular e não-regular.

Assim, as linhas aéreas regionais, de acordo com a ANAC, são as que têm ponto de origem e de destino em território brasileiro, cuja característica seja a afluência ou a complementaridade às linhas aéreas nacionais ou, ainda, que liguem duas ou mais localidades não servidas pelas linhas aéreas nacionais. A aviação regular conta com linhas que apresentem regularidade quanto ao seu horário de operação e sua rota de origem e destino devidamente traçados. Já a aviação não-regular não opera necessariamente com horários preestabelecidas, ou seja, não têm regularidade.

De acordo com Oliveira (2009, p. 31) a aviação civil é subdividida em comercial (com voos regulares e não regulares) e geral, que envolve aeronaves de menor porte. O mesmo estudioso destaca ser possível dividir a aviação civil em linhas aéreas “nacionais” (referentes às principais ligações) e linhas aéreas “regionais”. Josef Barat (2010) observa que, no país, há vários tipos de aviação regional, os quais devem ser contemplados por política pública abrangente: aviação regional guiada pelo mercado e pelas oportunidades abertas com o deslocamento da fronteira econômica e com os novos polos e *clusters* de especializações produtivas; aviação regional de atendimento às necessidades de âmbito estadual ou de pequenas regiões (movida pelo mercado, mas necessitando de algum apoio ou estímulo, especialmente de infraestruturas) e aviação regional amazônica ou de atendimento a regiões remotas e carentes, que necessitam de grau maior de apoio e de subsídio.

Para tratar a respeito de desenvolvimento do transporte aéreo regional regular e sua contribuição no processo de integração territorial no Rio Grande do Sul, é preciso também destacar a história das empresas responsáveis pela aviação regional no Estado gaúcho. Como recorte utilizado na dissertação, escolheu-se as empresas aéreas regionais Varig/Condor, Savag, Arco-Íris, Rio-Sul, Brasil-Central, Ocean Air e NHT, mas em razão do reduzido material bibliográfico para consulta e da expressão comercial e histórica, as empresas Arco-

Iris, Brasil-Central e Ocean Air são mencionadas de maneira reduzida. Entende-se, assim como Bérion (2007), que transporte e espaço têm relações complexas e interativas e as mobilidades traduzem a capacidade das sociedades em utilizar, explorar e valorizar seu território.

3.1 Da desintegração territorial à formação do mercado nacional (1927 a 1963)

Para abordar a formação do mercado nacional, torna-se imprescindível compreender a idiosincrasia do Rio Grande do Sul. No Estado sulino, objeto desse estudo, as particularidades regionais do processo histórico de ocupação territorial e da repartição de matas e campos influenciaram a distribuição da população e nas diversificações econômicas locais. Bernardes (1997) afirma que a estas divisões é que se devem, sobretudo, os contrastes assinalados. Esta distinção nítida entre paisagens culturais, no campo e na mata, não é um problema específico do Rio Grande do Sul, tendo se apresentado em todo o Brasil.

A fim de se entender a evolução das empresas aéreas regionais e a integração territorial no Rio Grande do Sul torna-se fundamental descrever a dinâmica da formação histórico-econômica do estado sulino. Assim, adotou-se o posicionamento do economista Paul Singer, que faz uma análise do processo de desenvolvimento econômico sob o prisma da evolução urbana, e da historiadora Sandra Pesavento para quem a compreensão do presente somente é possível se houver resgate das condições históricas que deram origem à realidade atual. A história mostra o modo pelo qual os homens organizam-se em estruturas de poder. Pesavento (1985, p. 16), ao destacar que o passado necessita do passado com relação ao futuro, enfatiza que o “conhecimento do passado é sempre tributário do presente; é o presente que indica o que estudar no passado”.

Assim, é imprescindível resgatar o processo histórico e conhecer a realidade para ter possibilidade de agir sobre essa. Baseado nessa linha de raciocínio, se a aviação regional regular é importante hoje, torna-se indispensável analisar as condições e o cenário político-econômico em que ela aconteceu e se desenvolveu no Rio Grande do Sul. E, para tanto, estudar o tema da indústria – entendida como um processo ligado a uma maneira de realização do capitalismo - no Estado gaúcho faz-se necessário.

O território do Rio Grande do Sul permaneceu, por mais de dois séculos, sem vínculos do processo de ocupação característico do colonialismo português na América. Como a região não se integrou no modelo de monocultura exportadora canavieira, ao contrário do restante da

colônia portuguesa, o território gaúcho não se firmou como área de investimento aos interesses dos capitais europeus, principalmente holandeses e portugueses, direcionados ao Nordeste. Por outro lado, a região ficava nas proximidades do porto de Buenos Aires, modal essencial para o escoamento das riquezas coloniais da América Espanhola. As nações que não gerenciavam as zonas fornecedoras de metais procuravam burlar o monopólio por meio do contrabando. Nesse contexto, o Rio Grande do Sul caracterizou-se como uma zona de litígio entre a coroa portuguesa e a monarquia espanhola.

...o Rio Grande assumiu uma conotação de verdadeira fronteira viva, como ponto de choque entre dois impérios em expansão. Note-se, portanto, que não foi a mera posse territorial da área que fez com que esta se tornasse o palco de lutas constantes, mas sim a perspectiva de, através do controle da região, aumentar as chances de acumulação de capital das potências envolvidas (PESAVENTO, 1985, p. 20).

Já Singer (1932), ao descrever o cenário geográfico do Rio Grande do Sul, afirma que as regiões Norte e Sul do Estado foram articuladas em torno do rio Jacuí que, por ser navegável em grande parte do seu curso, polarizou o desenvolvimento produtivo. Destaca que a região Sul, devido ao perfil ecológico, adaptou-se à criação enquanto que a região Norte, em razão das suas condições ecológicas, teve aproveitamento mais equilibrado da lavoura e da pecuária. Afora isso, na parcela Norte do Estado, o relevo não-regular não favorecia estabelecimentos agropastoris de grande extensão, ao contrário do que ocorreu na região Sul do Rio Grande do Sul.

Considerando a história do Estado como a história da própria ocupação pelos colonizadores europeus, pode-se destacar que até início do século XVIII era reduzida esta ocupação por parte do colono português ou brasileiro. Havia dispersão da população por várias áreas devido a própria criação que imperava na época, mas, ao governo português, como observa Singer (1932, p. 145), “interessava constituir no Rio Grande do Sul uma população mais concentrada e, portanto, mais aproveitável, do ponto de vista militar, pois tratava-se de assegurar a soberania lusitana no território face às pretensões castelhanas”. Assim, famílias de açorianos, entre 1740 e 1760, fixaram residência no Rio Grande do Sul.

A presença do gado, adicionada ao binômio contrabando-fronteira, completou a caracterização da formação histórica do Estado sulino. Por meio de ação dos padres jesuítas – os quais tinham se estabelecido na margem oriental do rio Uruguai - o gado penetrou no Rio Grande do Sul. Mas como os padres foram afastados da região pelos bandeirantes paulistas, voltaram a fazer missões do lado argentino, deixando soltos os rebanhos. Esse gado livre

formou o chamado, segundo Pesavento (1985), rebanho xucro ou “chimarrão” na região conhecida como “Vacaria Del Mar”.

Com a descoberta de minas de ouro no Brasil, no final do século XVII, houve incremento na procura de animais de tração e, assim, o rebanho constituiu-se em atrativo econômico. Pode-se afirmar que o tripé fronteira/contrabando/gado caracterizou o nascimento histórico do Rio Grande do Sul. Vários grupos – castelhanos, portugueses, índios missioneiros – disputavam o gado, do qual era extraído o couro e também utilizado para o tropeio até as regiões de extração de minério.

A ocupação do Rio Grande do Sul aconteceu por meio da formação de fazendas de gado, que deixavam intocadas áreas da mata, as quais eram atravessadas pelos caminhos boiadeiros, que conectavam o estado gaúcho ao centro do Brasil. Com o objetivo de tornar mais seguras as comunicações entre o Sul e o restante do país, o governo localizou a colonização nessas áreas e, assim, foram fundadas as primeiras colônias, inclusive desta maneira iniciou-se a colonização alemã no Rio Grande do Sul com a fundação de São Leopoldo, em 1824. Por ser a única colônia bem-localizada e com fácil acesso a Porto Alegre, São Leopoldo foi o ponto de partida para a colonização alemã nos anos seguintes.

Com o advento da Guerra dos Farrapos, Porto Alegre ficou isolada da maior parte da província e, nesse período, passou a ser abastecida por São Leopoldo. Até 1860, as exportações gaúchas foram dominadas pelos produtos de origem animal, que escoavam principalmente por Rio Grande, na região Sul, conforme observa Singer (1932, p. 157): “O grande porto de exportação continua sendo o Rio Grande e Porto Alegre vegeta à margem da principal corrente da província.”

De 1844 a 1874, as colônias estabeleceram-se nos vales dos rios Jacuí, Pardo, Taquari, Caí e Sinos com cursos navegáveis e desembocando no Guaíba e, assim, a navegação fluvial consistia no único meio de transporte economicamente viável. Isso, conforme Singer (1932, p. 159), “torna Porto Alegre o escoadouro privilegiado de toda produção das colônias alemãs e italianas”. Tornava-se imperativa a necessidade de um meio de transporte terrestre de maior eficiência para que a colonização avançasse e, assim, em 1869, iniciou-se construção de estrada de ferro que, partindo de Porto Alegre, alcançava outros municípios como São Leopoldo, Novo Hamburgo, Taquara e Canela. A respeito das características da evolução do

sistema ferroviário, Singer (1932, p. 160) destaca a dicotomia presente na sociedade sul-riograndense até o final do século XIX:

Ambas economias permanecem relativamente separadas, o que se verifica pela maneira como se dá a interligação das duas redes. Ela se faz em Cacequi, isto é, na Campanha; as duas redes confluem no sudoeste do Estado, mas acham-se perfeitamente separadas no leste. Nenhuma ligação direta entre os escoadouros do sul (Pelotas, Rio Grande) e os centros de colonização (Santa Cruz, Cachoeira, Santa Maria) se mostrou economicamente justificável na época.

No século XVIII, houve redução do gado chimarrão em razão do abate ininterrupto. Como alternativa à escassez, começaram a surgir estâncias de criação de gado nas terras que a Coroa portuguesa distribuía como prêmio aos tropeiros que se sobressaíam nas disputas ou, ainda, como pagamento aos soldados da Colônia do Sacramento. Desse modo, surgiu o “estancieiro militarizado”, o qual lutava contra os castelhanos pela posse do gado e da terra.

Estabeleciam-se, dessa forma, as bases de uma sociedade guerreira, afeita à violência e ao contrabando e baseada na posse da terra e do gado. Por outro lado, definia-se a forma de vinculação da economia gaúcha à economia central de exportação brasileira: subsidiária, fornecedora para o mercado interno, que passava a estruturar-se na zona mineradora. Tal característica foi mantida mesmo após a decadência das minas... (PESAVENTO, 1985, p. 22)

Como aconteceu uma diminuição da demanda por animais para tração e corte, no final do século XVIII, a pecuária gaúcha se direcionou para a charqueada, a qual utilizou mão-de-obra para produzir carne seca e salgada. Assim, foi criado um mercado regional para o gado, conferindo novo valor econômico para a carne. A partir do século XIX, o Rio Grande do Sul firmou-se como principal fornecedor de charque para o mercado interno brasileiro, além de exportador de couros secos e salgados para a Europa.

Em razão de a produção ser voltada para o mercado, surgiu o curtume, o qual exigia conhecimento técnico e quantidade razoável de trabalhadores. A charqueada e o curtume somente podem ser considerados indústrias caso tal conceito se aplique a qualquer empresa que realize transformação da matéria-prima em produto acabado. Mas, segundo Pesavento (1985), os estabelecimentos escravistas não podem ser considerados indústrias, pois tal conceito diz respeito à determinada forma de produção capitalista e ao atendimento de uma série de requisitos, que não foi atendida. As condições – acumulação prévia de capital-dinheiro, trabalhadores livres, mercado consumidor – foram criadas com a vinda dos imigrantes europeus, principalmente alemães e italianos, para o Rio Grande do Sul, em busca

de trabalho e terra. A chegada dos imigrantes ocorre na época da transição de economia baseada na força de trabalho escrava para mão-de-obra livre.

Nesse contexto, surgiu uma política de colonização com a conseqüente formação de núcleos de produção agrícola, os quais colaboraram com variações na estrutura produtiva e com abastecimento do mercado nacional. Os colonos, vindos da Europa, instalaram-se em terras não- aproveitadas pela pecuária, formando, assim, povoamentos que, para melhorarem as condições de vida, abriram estradas. Os alemães e, posteriormente, os italianos, a partir de 1875, possibilitaram a viabilização de atividades produtoras não-capitalistas, quais sejam, agricultura colonial e o artesanato doméstico. Essas atividades proporcionaram acúmulo de capital, essencial para o surgimento da indústria.

Ao discorrer sobre o circuito de acumulação, Pesavento (1985) diferencia três instâncias: a) comerciantes rurais; b) comerciantes do núcleo (intermediários entre comerciante da venda rural e grande comércio de Porto Alegre e; c) comerciantes da capital da província (dedicados à exportação/importação). Nessas instâncias, os estabelecimentos industriais foram usados, pelos comerciantes, para diversificar o capital. Algumas destas indústrias evoluíram e tornaram-se os maiores grupos empresariais do Estado.

Como Porto Alegre era o principal escoadouro dos produtos coloniais, tornou-se centro comercial de maior destaque na transição do século XIX para o século XX. Os gêneros da colônia para o interior do Estado eram distribuídos a partir de Porto Alegre e desta enviados para o restante do país, inclusive ao exterior. A presença do capital comercial e a do “burguês imigrante” – quem trouxe de sua terra de origem experiência e capital na gestão de empresa - são elementos essenciais para entender a origem do processo de industrialização no Rio Grande do Sul. Além do capital comercial e do “burguês imigrante”, o capital bancário foi fundamental na origem de empresas industriais ao financiar instalação de empresas. Porém, a fim de que o capital-dinheiro fosse transformado em capital-industrial era necessário, conforme Pesavento (1985), cumprimento de certas condições, como mercado de trabalho formado por homens livres, matéria-prima, formação de mercado consumidor para os produtos industriais e tecnologia.

Portanto, o processo de imigração/ colonização que se desenvolveu no Rio Grande do Sul estabeleceu formas de vinculação orgânicas com a nascente, tanto no que diz respeito à formação do capital, quanto ao que se refere à liberação da força-trabalho, fornecimento de matéria-prima, aquisição de tecnologia e informação de um mercado consumidor para produtos manufaturados (PESAVENTO, 1985, p. 37).

Outro circuito de acumulação – ligado à pecuária tradicional da zona da campanha – deve ser levado em consideração na análise da origem do processo de industrialização no Estado sulino. A pecuária tradicional e o setor colonial/imigrante eram direcionados para o abastecimento do mercado brasileiro, gerando, ambos, acumulação de capital através da comercialização de produtos. Existiu vinculação do surgimento das indústrias no Rio Grande do Sul com o processo de imigração, inclusive na área de pecuária. Ao lado das indústrias, havia a presença das charqueadas, que substituíram a mão-de-obra escrava pela assalariada e optaram pela utilização da máquina a vapor.

Mas, apesar dos avanços, as charqueadas não se transformaram em empresa de beneficiamento de carne, ao contrário das demais empresas vinculadas à imigração/colonização, que se tornaram as expoentes do gênero no Rio Grande do Sul. Em Pelotas, por exemplo, a instituição bancária “Banco Pelotense” foi acionista de empreendimentos industriais e investiu recursos na pecuária. As empresas com maior destaque no circuito de acumulação são as que utilizaram matéria-prima do setor primário. A Friedrich Lang, em 1864, fundou, em Pelotas, empresa de fábricas de velas, sabonetes e sabões a partir dos resíduos das charqueadas.

No final do século XIX e início do século XX, as maiores unidades manufatureiras aliavam utilização de máquina a vapor com o trabalho de operários no eixo Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande e São Leopoldo, considerado o principal centro urbano do Estado. Pesavento (1985) observa que o Rio Grande do Sul foi contemporâneo de São Paulo na arrancada industrial, mas o Estado sulino era dotado de menor poder de acumulação, além de estar vinculado a um setor da economia voltado ao fornecimento do mercado interno.

Ainda, no término do século XIX, ocorreu no Brasil um surto industrial e o Rio Grande do Sul sofreu os efeitos de uma política econômico-financeira desenvolvida de 1891 a 1894, conhecida como Encilhamento. Essa política, que consistia em ampliar o meio circulante, sendo concedido aos bancos o direito de emissão na proporção de três vezes o lastro-ouro, favoreceu a proliferação de estabelecimentos industriais. Mas, esse número maior de estabelecimentos não pode ser interpretado como elevação da capacidade produtiva, pois as empresas utilizavam instrumentos de trabalho simples.

Assim, no primeiro surto industrial gaúcho, aconteceu aumento da produção ocasionado pelo crescimento do número de empresas. Desde 1901, a liderança do processo de

industrialização ficou restrita a poucas empresas, as quais se expandiram. As indústrias de beneficiamento de produtos vindos da agropecuária colonial ou da pecuária tradicional foram majoritárias no Rio Grande do Sul. Deste modo, predominaram as indústrias naturais - usuárias de matéria-prima local - e que contribuíram para consolidar o Estado como “celeiro do país”.

Pesavento (1985) observa que o governo estadual, ao mesmo tempo em que mantinha regionalmente economia diversificada, buscava colocar os produtos gaúchos no centro do país. Com o intuito de agilizar a colocação dos produtos no centro do país e reduzir o custo dos fretes, o Estado procurou, através da encampação da Viação Férrea e do porto do município de Rio Grande, solucionar os problemas de transporte. Nessa época, eram incipientes os modais rodoviários e aéreos, sendo que esse último iniciou a operar a partir de 1927, com as empresas aéreas Condor e Varig e aquele, no início dos anos 50, com construções de pontes e estradas de rodagens no Estado e com a criação da indústria automobilística no Brasil.

Do início do século XIX até a I Grande Guerra Mundial, era praticamente inexistente um mercado nacional integrado, pois a deficiência do sistema de transportes e as distâncias continentais dentro do país favoreciam a reserva de mercado para as indústrias regionais. Nesse período, as maiores empresas gaúchas concentravam-se em Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas e nos municípios mais populosos da zona colonial, especialmente Caixas do Sul e São Leopoldo.

Com a eclosão da Grande Guerra iniciou-se uma nova fase, caracterizada pelo desestímulo à importação e investimento na produção voltada ao mercado interno. Assim, houve aumento do número de indústrias no Estado, que dependiam do acréscimo da demanda para sobreviver. O conflito europeu impediu a entrada de produtos estrangeiros no Estado, mas, por outro lado, elevou os preços de alguns gêneros, como a carne e o couro.

Já na década de 1920 a indústria gaúcha é caracterizada por ter, em sua maioria, pequenas empresas lideradas por reduzido grupo de grandes estabelecimentos. Capitais norte-americanos começaram a se estabelecer no Estado através de frigoríficos como, por exemplo, Swift, em Rio Grande e Armour e Wilson, em Santana do Livramento. A British American Tobacco estabeleceu uma empresa de beneficiamento de fumo em Santa Cruz do Sul.

Mesmo com aumento de capital e aquisição de tecnologia, as indústrias gaúchas não conseguiram modificar as condições de defasagem do parque industrial sulino em relação ao paulista. Era possível constatar que, nos anos 20, o Rio Grande do Sul era deficitário em relação ao estado paulista e ainda fornecedor de matéria-prima para São Paulo, principalmente couro e lã, os quais voltavam na forma de tecidos e sapatos. O governo estadual, a fim de proteger a produção industrial gaúcha e possibilitar inserção no mercado nacional, multiplicou concessão de isenções nas exportações de produtos industriais produzidos no Estado. A formação de um órgão de classe do empresariado aconteceu na época da Revolução de 30, pois o isolamento em relação ao restante do país prejudicou o funcionamento de indústrias, sendo que algumas correram o risco de paralisar as atividades.

[...] A situação de emergência implicou um entendimento e ação conjunta entre o poder público e os empresários. Foi formado, sob liderança de Alberto Bins, intendente de Porto Alegre e empresário, um Comitê Industrial para proteger o trabalho e organizar e defender os interesses dos empresários [...] (PESAVENTO, 1985, p. 68).

Com o fim da Revolução, foi possível, em 7 de dezembro de 1930, concretizar a fundação do Centro da Indústria Fabril do Rio Grande do Sul, como órgão direcionado a defender interesses dos empresários e a conciliar os ramos das indústrias da Capital e do interior do Estado. O padrão de desenvolvimento capitalista adotado mundialmente nas décadas iniciais do século XIX ficou praticamente inviável com a crise de 29. No Brasil, a Revolução de 30 – que encerrou o período da República Velha – constituiu marco histórico e econômico. O país adotou um novo modelo de acumulação, agora baseado na indústria e forjado com a intenção de garantir as condições de reprodução do capital por meio da regulamentação do trabalho. Segundo Pesavento (1985), foi colocado em prática um programa de diversificação da economia brasileira, o qual atendia aos interesses das oligarquias agrárias, dos comerciantes e industriais.

Na década de 30 a indústria substituiu a agricultura de exportação, sendo considerada a alternativa viável para o crescimento do país. Apesar disso, não se pode afirmar que tenha ocorrido, até 1945, política destacadamente industrializante, pois até então a indústria havia se desenvolvido em surtos de aumento de produção intercalados com surtos de aumento da capacidade produtiva. Ainda, nos anos 30, existia, na esfera política, o projeto liberal-democrático – com proposta de conciliar desenvolvimento econômico e participação social –

e o projeto autoritário, que defendia desenvolvimento econômico por meio da paz social, através de regime forte.

Nesse contexto, em 1937, foi decretado o Estado Novo - com o apoio do Exército e de parcelas da sociedade – que foi responsável pela intervenção do Estado na economia. No período de vigência do Estado Novo, de 1937 a 1945, aconteceu reorientação do padrão de desenvolvimento capitalista, tornando-se a industrialização a via a ser seguida. Mas havia precariedade da produção de bens de capital, que acarretava limites à ampliação do capital industrial. Em 1939, com a Segunda Guerra Mundial, existiram mudanças nas condições do comércio exterior brasileiro, provocando acréscimo da receita proveniente das vendas para os países estrangeiros. O Brasil conseguiu, junto aos Estados Unidos, empréstimo para a formação de um setor de bens de produção, sendo criada a Companhia Siderúrgica Nacional, em Volta Redonda.

No Rio Grande do Sul permanecia a predominância do ramo dos produtos alimentares, firmando-se, no período pós-30, como “celeiro do país”. Porém, nessa etapa, além de exportador de gêneros alimentícios caracterizava-se como fornecedor de produtos agropecuários beneficiados. Note-se que existia uma divisão nacional do trabalho, ficando no eixo São Paulo/Rio de Janeiro a concentração da grande indústria e cabendo ao estado sulino o fornecimento de alimentos ou de gêneros manufaturados ao mercado interno. Essa condição, segundo Pesavento (1985), interessava ao Rio Grande do Sul, pois representava o fortalecimento de uma estrutura econômica diversificada e a permanência dos mesmos grupos dominantes no poder.

Durante a década de 30 até o término da Segunda Guerra Mundial, no estado sulino, houve difusão da crença nas possibilidades do parque industrial para renovar o cenário econômico já que havia dificuldades do setor agropecuário. Foi dado incentivo às exportações e à integração do mercado interno, alinhando-se às perspectivas do governo federal e dos industriais gaúchos. As indústrias, mesmo disseminadas no Estado, estavam concentradas nos maiores centros urbanos como, por exemplo, vale do Rio dos Sinos (couro), São Leopoldo, Rio Grande (alimentação), Pelotas (frigoríficos) e Caxias do Sul (metalúrgicas e estabelecimentos vinícolas).

O aprimoramento dos transportes (inclusive modal aéreo) e a migração crescente do campo para a cidade auxiliaram o processo de integração do mercado interno brasileiro. A

melhoria das condições possibilitou a chegada dos produtos da periferia ao mercado central e, ao mesmo tempo, o Rio Grande do Sul ficou mais suscetível ao ingresso dos produtos industrializados de São Paulo e Rio de Janeiro. Assim, o estado sulino teve a concorrência paulista no mercado interno brasileiro e no mercado regional. Para enfrentar esse novo rival, o território gaúcho passou a se especializar na produção de vinhos, calçados femininos e produtos alimentícios. Para que a produção gaúcha garantisse uma posição no mercado regional precisava compensar o custo dos fretes – devido à distância física dos centros urbanos do país – através da oferta de itens de qualidade superior. Assim, ficava evidente a relevância de desenvolver a tecnologia ou obtê-la no exterior.

Nos anos da Segunda Guerra Mundial aconteceu um aumento das exportações gaúchas e também da produção do parque industrial e a ganhar impulso a industrialização no Rio Grande do Sul. Preocupados com a possível redução da demanda internacional após o fim do conflito mundial, os empresários reivindicavam ao Governo Federal protecionismo alfandegário, além de buscarem ampliar o mercado interno.

O período da democratização da política brasileira foi essencial na determinação dos caminhos do desenvolvimento capitalista no país, de 1946 a 1964. As ligações econômicas e a proximidade militar do Brasil com os Estados Unidos influenciaram a nova orientação interna da política brasileira no caminho da democratização. A política de governo variou entre a afirmação do desenvolvimento nacional autônomo e a defesa da presença do capital estrangeiro como maneira de alcançar desenvolvimento capitalista. Nos anos 50, no governo de Juscelino Kubitschek, foi estabelecido um padrão de acumulação baseado na indústria pesada com crescimento da capacidade produtiva superior à demanda interna. Nessa época, houve investimentos públicos nos setores de energia e transportes.

Nos anos de 1955 a 1961, aconteceu expansão dos setores industriais de bens duráveis, sendo a região Centro-Sul beneficiária dessa nova realidade, tendo em vista que nela que se estabeleceram as maiores empresas, possuidoras de capital e tecnologia. Pesavento (1985) observa que, no Rio Grande do Sul, a unificação do sistema econômico no país reafirmou as diferenças qualitativas e quantitativas que já apresentavam as economias gaúchas e as do Rio de Janeiro e de São Paulo. A melhoria do sistema viário no Brasil proporcionou maior unificação do mercado interno tendo em vista que o sistema de cabotagem foi substituído pelo transporte rodoviário. Pode-se afirmar que o país expandia a produção, mas não tinha público consumidor, pois havia redução do poder aquisitivo dos brasileiros. No início da década de

60, aconteceu proliferação das greves organizadas pelos movimentos sociais urbanos descontentes com a situação vigente. Nesse mesmo período, proprietários de terra, militares, industriais – com apoio americano – se articularam, sendo que tal coalizão culminou no golpe militar de 64.

Nesse primeiro período, abordar-se-ão as empresas aéreas Condor/Varig, Savag e Arco-Íris Viação Aérea S.A, as quais operaram no território gaúcho com conceito de empresa aérea de âmbito regional.

Condor/Varig

Não se pretende polemizar sobre qual a empresa de aviação foi pioneira no país, mas os dados mostram que o transporte aéreo regional iniciou-se no Rio Grande do Sul, em 1927, com o Condor Syndikat, o qual foi formado em Berlim com o propósito de promover a venda além-mar, de avião comercial alemão. Tal informação é corroborada por Pereira (1987). Segundo ele, a pioneira da aviação comercial brasileira foi a empresa alemã Condor Syndikat, que atuava na promoção de vendas de material aeronáutico e de conhecimentos correlatos. “O Sindicato Condor e a Varig eram pequenos ramos da indústria e dos empresários alemães, enorme árvore que estendia seus ramos pelo mundo afora, pois organizara empresas consumidoras de material aeronáutico em três continentes” (PEREIRA, 1987, p. 45).

De acordo com Davies (1983), o Syndikat comprou dois hidroaviões *Dornier Wal*, batizados de Atlântico e o Pacífico (nunca operou no Brasil), nomes que demonstravam a confiança que caracterizava, na época, o empreendimento alemão de linhas comerciais. Isso ocorreu apesar da deficiência de provisões do Tratado de Versalhes, que restringiu o poder de qualquer aeronave alemã a um único motor e limitou sua produção.

A primeira reunião para discutir a criação da nova empresa - *Sociedade Anonyma Empreza de Viação Aérea Riograndense - Varig* - aconteceu em 1º de abril de 1927, na Associação Comercial de Porto Alegre, o que evidencia os interesses dos empresários e comerciantes na criação da empresa e nos serviços de transporte aéreo demandados por eles. Segundo enciclopédia do IBGE publicada em 1959, o capital inicial da empresa foi 1.000 contos de réis divididos em 5 mil ações nominativas de 200 mil réis cada uma, tendo sido

subscrito por um total de 550 acionistas, principalmente dos municípios de Porto Alegre, Pelotas, Cachoeira do Sul e Novo Hamburgo. Vinte e um por cento das ações da nova empresa pertenceriam a Condor Syndikat. Em troca, a companhia alemã cedeu uma aeronave *Dornier Do J Wal* (Atlântico). No dia 07 de maio de 1927, a assembleia dos acionistas decidiu pela fundação da “primeira companhia aérea nacional”, a S.A Empresa de Viação Aérea Riograndense, a Varig, com sede em Porto Alegre. Um mês após sua fundação, em 10 de junho de 1927, a Varig recebeu permissão oficial para estabelecer tráfego aéreo em território nacional.

Em maio de 1928, a Condor Syndikat apresentou proposta de fusão com a Varig, mas três anos depois retirou-se da empresa, recebendo de volta os aviões cedidos para realizarem, até então, operações conjuntas. Com isso, a Varig se tornou uma “empresa de avião sem aviões” (PEREIRA, 1987, p. 52).

É importante ressaltar que o início das operações da Condor/Varig deu-se em Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, municípios com maior expressão econômica no Rio Grande do Sul. Como praticamente não havia infraestrutura aeroportuária no Estado sulino, as referidas empresas optaram, então, pela utilização de hidroaviões, com pousos de decolagens às margens do rio Guaíba, em Porto Alegre, e do rio São Gonçalo, em Pelotas. Em Rio Grande, as operações aconteciam nas águas que corriam do estuário, que é o Guaíba, através da Lagoa dos Patos, até a barra de Rio Grande. Referente à relevância desses municípios, Pesavento (1985) observa que, nesse período, as maiores empresas concentravam-se em Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas e nos municípios mais populosos da zona colonial, especialmente Caixas do Sul e São Leopoldo.

Linck (1994) informa que, em novembro de 1928, a Varig, na linha Porto Alegre – Rio Grande já havia feito 400 voos regulares, transportando 3854 passageiros e 24150 quilos de correios e cargas. Informação reiterada pelo Boletim Informativo Museu Varig (ano 2000), que exaltava, ainda, os predicados da empresa, quais sejam, regularidade, segurança, economia e simplicidade. Nessa época, uma viagem da capital gaúcha a Pelotas e Rio Grande durava cerca de duas horas e, ao Rio de Janeiro, 11 horas. As ilhas, que circundavam Porto Alegre, eram as bases dos hidroaviões. O primeiro aeroporto Varig localizava-se na Ilha Grande dos Marinheiros.

No início das operações da Condor, e posteriormente da Varig, o avião utilizado era um hidroavião *Dornier Do J Wal* (Figura 1), aparelho que pousava e decolava em água, uma vez que não existia infraestrutura aeroportuária adequada. Viégas (1989) afirma que, depois de 1930, o governo desenvolveu uma política de uso do avião como instrumento de integração nacional, mas só entre 1934 e 1938 foram construídos mais de 300 campos de pouso ⁶ no interior do País. As empresas optavam por hidroaviões, por falta de campo de pouso ao longo das linhas em que operavam.

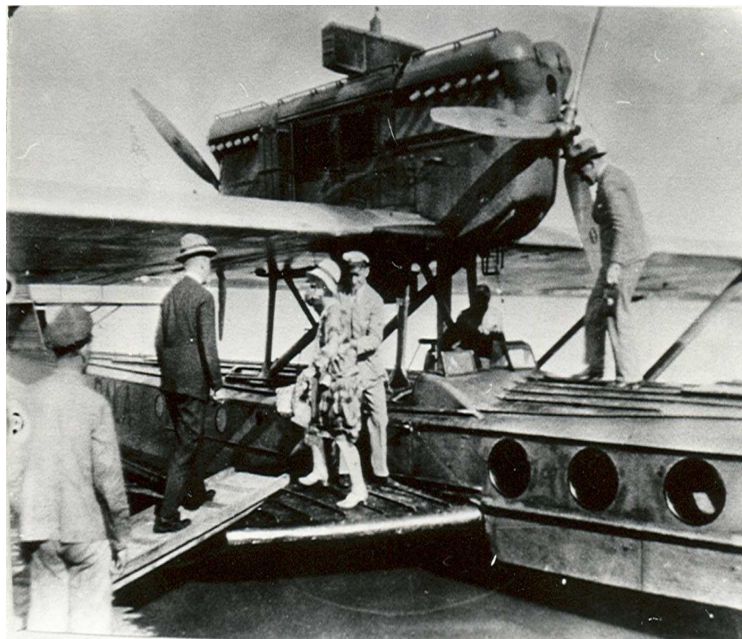


Figura 1 - Hidroavião *Dornier Wal* - 1927
Fonte: Museu Varig (2000).

Ao falar sobre a Varig, é necessário traçar o perfil do homem considerado um visionário empreendedor no segmento da aviação. Em 1921, o alemão e ex-oficial da Força Aérea da Alemanha, Otto Ernst Meyer, veio ao Brasil após ser contratado pelos Irmãos Lundgren, de Recife. Otto Meyer, que tinha conhecimento de aviação e acreditava na viabilidade de empresa aérea no Brasil; tentou convencer os seus contratantes a criar o serviço aéreo, conforme relata a publicação *Rosa dos Ventos*, de 1987. Naquele tempo, era mais rápido, mais seguro e mais confortável viajar de Recife ao Rio de Janeiro de navio do que por

⁶ Nessa dissertação, se utiliza a expressão campo de pouso, seguir-se-á a denominação dada por Pinto (1990), que o define como pistas de pouso e decolagem demarcadas de terra e/ou grama, sem qualquer tipo de balizamento diurno ou noturno. Normalmente eram cedidos pelas prefeituras e fazendeiros do interior dos Estados. Ainda, para designar um campo de pouso, usavam-se as seguintes expressões campo de aviação com pista de terra batida, descampados em fazendas, lugares esses onde desciam e decolavam algumas aeronaves de pequeno porte.

terra. Meyer claramente reconheceu a necessidade de um sistema aéreo e resolveu se mudar de Recife para Porto Alegre porque no Rio Grande do Sul havia uma grande população de colonizadores alemães de quem ele esperava obter apoio prático.

Embora Meyer não soubesse isso na época, a escolha do nome para sua ainda não nascida linha aérea finalmente torna-se conhecida nos círculos de linhas aéreas por todo o mundo. Ainda antes de seu reconhecimento oficial, no entanto, S.A. Empresa de Viação Aérea Rio Grandense (VARIG) já era familiar para empresários em Porto Alegre, pois Meyer assiduamente procurava o suporte deles. Inicialmente, deslocou-se até ao *Chamber of Commerce* cujo presidente, Major Alberto Bins, o auxiliou a obter uma audiência com o presidente de Estado, Antonio Borges de Medeiros, o qual provocou a Assembleia do Estado a apoiar uma linha aérea recém-nascida. Meyer obteve êxito e conseguiu aprovação de projeto de lei, isentando a futura empresa, por 15 anos, de impostos estaduais. Assim, Borges de Medeiros foi o primeiro governador a prestar auxílio material à aviação.

Em novembro de 1926, a visita de Meyer ao Condor Syndikat, em Hamburgo, resultou em um acordo para alocar 21% das ações da Varig para a Condor em troca do Atlântico. Davies (1983) destaca que o relacionamento preciso entre Meyer e a Varig, por um lado, e o Condor Syndikat, por outro, foi obscuro. Os recursos financeiros de Meyer ficaram limitados e, então, ele passou a depender de apoio local. Quinze anos se passaram até que a rede de rotas da Varig se expandisse, além dos confins de seu Estado de origem. A empresa Condor reconheceu a inserção de Meyer no Brasil e abraçou a chance, proporcionando novo ímpeto para a indústria de transporte aéreo comercial no Brasil.

Ainda, no ano de 1926, Otto Meyer – levando uma relação de nomes de empresários gaúchos apoiadores - foi à Alemanha solicitar ao empresariado local apoio para a implantação de serviço aéreo no Rio Grande do Sul. Não obteve sucesso, teve que assinar, em Berlim, o fretamento e as despesas para sustentar, pelo período de três meses, o serviço regular sobre a Lagoa dos Patos, que estava sob o comando da Condor Syndicat. Assim, assumiu o compromisso de adquirir um hidro *Dornier-Wal* usado, o Atlântico. Apesar de tudo, Otto Meyer conquistou a confiança de Fritz Hammer, diretor geral do Condor Syndicat e da Deutsche Luft-Hansa, passando a ser o homem de confiança dos alemães no Brasil.

Isso possibilitou que, no início de janeiro, ele voltasse no navio Cap Polonio trazendo os documentos que lhe dariam a imediata disponibilidade do comandante Rudolf Cramer von Clausbruch, da Luft-Hansa. Além dele, também do mecânico de bordo e segundo piloto Franz Nulle, da Sociedade Colombiana Alemã Transportes

Aeréos –SCADTA, e do engenheiro e comandante Max Sauer, do Condor Syndicat, de Berlim. Vinham para iniciar imediatamente o serviço regular entre Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande. (LINCK, 1994, p. 36).

Assim, em 3 de fevereiro de 1927, a "Linha da Lagoa" foi inaugurada em Lagoa dos Patos, a qual se estende a meio caminho ao longo da costa do Estado do Rio Grande do Sul. Em Pelotas, a amerissagem ocorria no rio São Gonçalo. Conforme publicado no jornal Correio do Povo em 4 de fevereiro de 1927, “o Atlantico (da Condor Syndicat) fez, hontem, a sua primeira viagem ao Sul do Estado, levando 3 passageiros e 163 kilos de correspondência postal”.

A respeito de Otto Ernst Meyer, interessante observar que, tendo feito progressos iniciais, dando um nome à linha aérea proposta por ele, chamou o primeiro encontro geral da empresa de Viação Aérea Rio-Grandense (VARIG) em 01 de abril de 1927, composto, majoritariamente, por cidadãos, comerciantes e industriais de Porto Alegre e de outros municípios gaúchos. Em 7 de maio do mesmo ano, a Varig foi oficialmente registrada sob as leis do Estado como uma companhia privada, com um capital de 1.000:000\$000 (mil contos de réis), dividido em cinco mil ações de 200.000 contos de réis.

Em 10 de junho de 1927, o governo brasileiro concedeu permissão para a Sociedade Anônima “Empresa de Aviação Aérea Riograndense” estabelecer o tráfego aéreo em todo território do Rio Grande do Sul, inclusive a “Linha da Lagoa”, antes operada pelo Condor Syndikat (Figura 2).

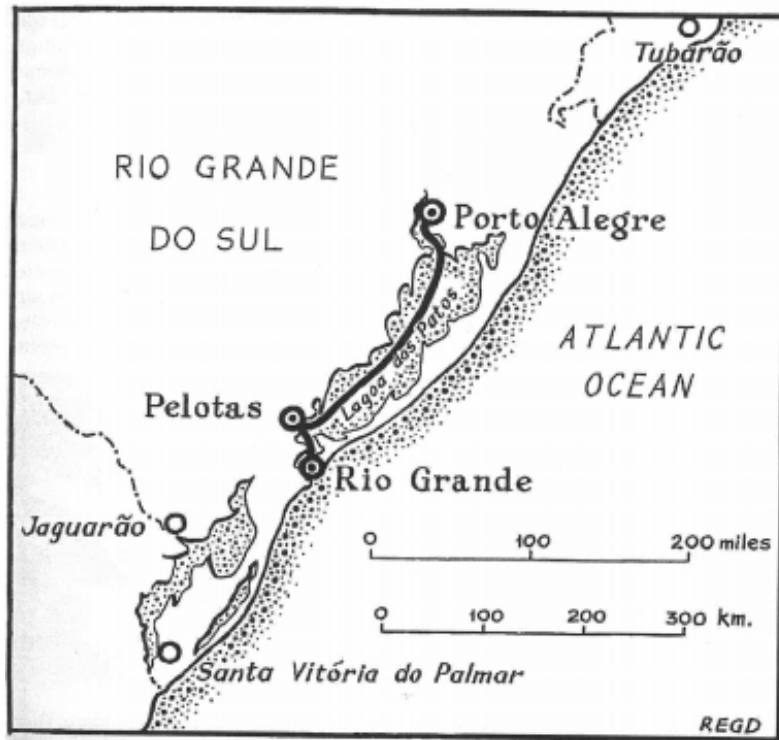


Figura 2 - Rede Aérea Regional –Varig, 1927
 Fonte: DAVIES (1983, p. 380).

Embora tal voo comemorasse o início da aviação comercial no Brasil, ele não foi o primeiro serviço regular. O Atlantico teve de ficar em Rio Grande para reforma e os serviços agendados, na verdade, começaram no dia 22 de fevereiro (Figura 3).

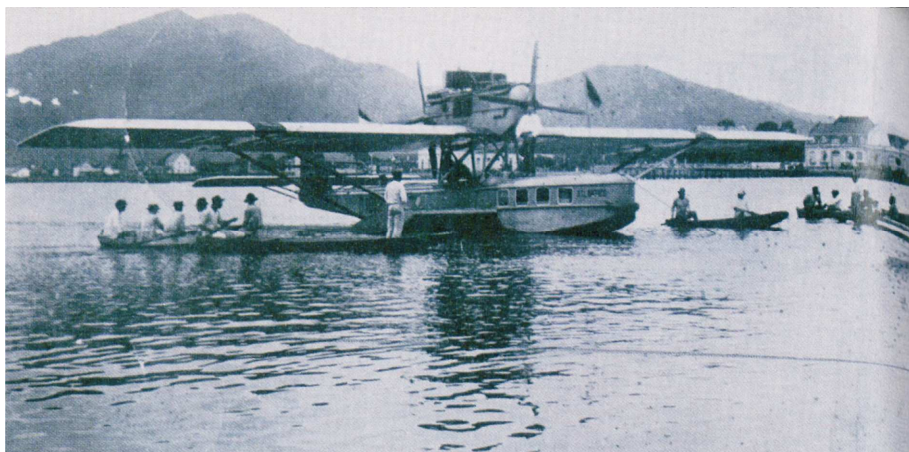


Figura 3 - Atlantico recebendo passageiros, vindos de barco.
 Fonte: Museu Varig, 2000.

Outro importante passo foi dado quando o Sindicato Condor aumentou sua frota com a adição de *Junkers* - G24 de três motores, o Ypiranga, que fez um voo comercial de Porto Alegre ao Rio de Janeiro em 3 de junho de 1927. No dia 15 de junho, a Linha da Lagoa e o Atlântico foram oficialmente transferidos para a Varig. Entre 22 de fevereiro e 15 de junho, o Condor Syndikat completou 63 voos, transportando 800 passageiros na experimental “Linha da Lagoa”. No primeiro voo oficial, já transportou correspondência e bagagem, além de três passageiros. Assim, o voo de demonstração pôde ser considerado um sucesso.

Em 10 de junho de 1927, um decreto presidencial autorizou as operações da Varig por todo o Rio Grande do Sul, na costa de Santa Catarina, e, através de permissão do governo uruguaio, até Montevideo. Davies (1983) relata que esta foi a primeira autorização para uma linha aérea brasileira. A empresa aérea Condor terminou o serviço regular três semanas depois que o certificado da Varig foi emitido. Então, por cerca de seis meses a linha Porto Alegre foi a única em operação no Brasil. Em 1º de julho de 1927, o Condor Syndikat cessou as operações e mais tarde entrou em falência, mas o Sindicato Condor, a nova companhia brasileira que a sucedeu, teve permissão para começar a voar com um quadro de horários fixo na rota Rio de Janeiro-Porto Alegre em 9 de novembro. A viagem circular foi completada em quatro dias, permitindo-se uma extensão de Porto Alegre a Rio Grande.

Fato interessante é narrado no livro *Na Esteira do Irma*, em que o autor, Geraldo Linck, observa que, em 1929, os hidroaviões Condor Syndikat transitam por Porto Alegre – na época com 250 mil habitantes - todas as semanas para transportar passageiros, além de correio, para Santos e Rio de Janeiro. Assim, percebe-se, a existência de rede como instrumento multimodal.

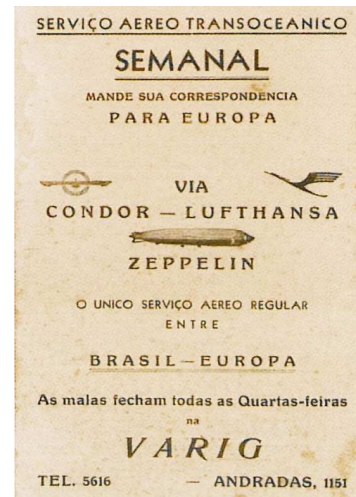
Mas há também os que têm orgulho da Varig, pois já faz quase dois anos que vai e vem transportando muitos passageiros da cidade de Pelotas, de Torres, no verão, e de Rio Grande - estabelecendo conexões com transatlânticos que transitam no porto. (LINCK, 1994, p. 14).

Neste ano, mais precisamente em agosto, o boletim informativo Museu Varig (VARIG, 1981) registrava que o serviço mútuo da Varig e Condor disponibilizava três voos semanais para o Rio de Janeiro, os quais faziam rede com os transatlânticos, tendo como destino principal a Europa (Figuras 4 e 5). A seqüência do transporte para Pelotas e Rio Grande dos passageiros, correio e cargas – vindos de Porto Alegre pelos aviões Condor – era de responsabilidade da S.A Empresa de Viação Aérea Riograndense, Varig, a qual operava na linha de Porto Alegre/ Pelotas/ Rio Grande e vice-versa. Entende-se, assim como Dias (2007),

que a noção de rede está em constante reconstrução social, cujos indivíduos, no caso os usuários de diferentes modais, e empresas se organizam em rede, sendo que essa torna-se instrumento de integração territorial.



4)



5)

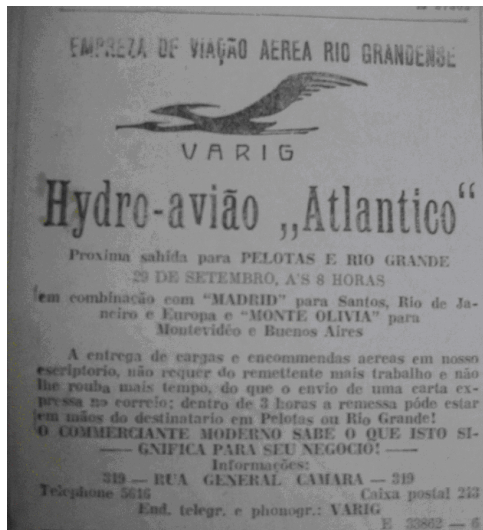
Figura 4 - Publicidade reproduzida pela Revista Serviços Aéreos Condor (1927).

Fonte: Boletim Informativo Museu Varig (VARIG, 1981).

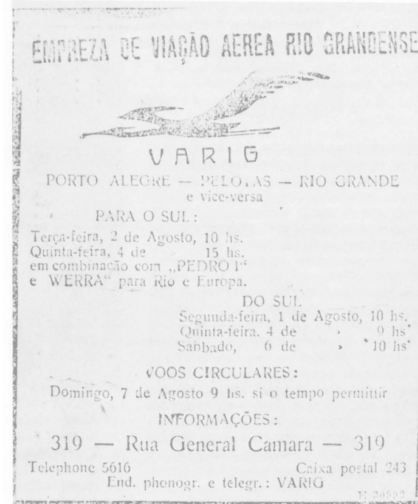
Figura 5 - Anúncio de cooperação entre empresas.

Fonte: Museu Varig, 2000.

Além de fazer a “Linha da Lagoa”, o hidroavião Atlântico transportava (levava e trazia) passageiros dos vapores alemães denominados Weser, Antonio Delfino, Werra e D. Pedro I até São Paulo e Rio de Janeiro, fazendo ligação para a Europa. O próprio anúncio publicitário, veiculado no Correio do Povo em 31 de julho de 1927 e reproduzido no boletim informativo do Museu Varig (VARIG, 1981), dá a ênfase à conexão dos aviões da Varig com os navios para a Europa e vice-versa. Em menos de três meses, depois da data oficial da fundação da Varig, havia uma combinação do “hydro-avião Atlântico” com os navios “Madrid e Monte Olívia” (Figura 6). O primeiro para Santos, Rio de Janeiro e Europa e o segundo para Montevideo e Buenos Aires. Também havia combinação com os navios “Pedro I” e “Werra” (Figura 7) para o Rio e Europa, Partindo da ideia de Silva (1997), pode-se afirmar que havia “cinturões de desenvolvimento” possuidores de logística facilitadora do transporte de bens e pessoas através de diferentes modais, no caso, fluvial e aéreo. Percebe-se que a disponibilidade de diferentes modais possibilitava integração no território, pois tanto a rede aérea como a fluvial permitiam a ligação e o conseqüente fluxo de passageiros e cargas.



6)



7)

Figura 6 - Anúncio publicitário veiculado ao jornal Correio do Povo, em 31/07/1927.
Fonte: Arquivo pessoal Martin Bernsmuller (2009).

Figura 7 - Anúncio publicitário veiculado ao jornal Correio do Povo, em 31/07/1927.
Fonte: Arquivo pessoal Martin Bernsmuller (2009).

Conforme Martin Bernsmuller, ex-comissário de bordo da Varig, a empresa pioneira na aviação no Rio Grande do Sul possibilitou a integração dos municípios a Porto Alegre e a outros municípios interioranos. A seguir, pode-se acompanhar um extrato da entrevista concedida por Bernsmuller (2010):

A VARIG proporcionou nos seus anos de voos pelo interior do Estado uma grande integração dos municípios à capital e também entre as cidades interioranas. Infelizmente a Rio-Sul não deu a devida importância ao trabalho efetuado com tanto zelo pelos pioneiros. Um clássico exemplo: havia uma possibilidade de voar entre o Rio de Janeiro e Uruguaiana (em diversas etapas e com números de voos distintos, mas operados com a mesma aeronave). Porém, quando havia o menor problema técnico com qualquer uma das aeronaves da empresa, ou o tempo não se apresentava dos mais cómodos para a viagem, a empresa optava por simplesmente cancelar todo o voo, deixando os passageiros na aflitiva situação de se deslocarem por outros meios de transporte.

Com a enchente de 1927, que interrompeu por quase completo as comunicações via terrestre e os sistemas de rádio e telégrafo, o hidroavião serviu como importante elo entre Porto Alegre e o interior do Rio Grande do Sul, ao transportar mercadorias, malotes e até víveres para diferentes locais.

O ano de 1928 foi mais exitoso para a Varig em comparação ao anterior tanto que no mês de julho inaugurou voos noturnos circulares na Linha da Lagoa, os quais eram realizados com o intuito de “vender a idéia de transporte aéreo” (LINCK, 1994, p. 54). Uma das

estratégias de Otto Meyer para alavancar o nome da empresa era publicar listagem com a nominata dos passageiros da Varig. Tal atitude, conforme destaca Linck, foi a mola propulsora da companhia. Nesta época, os passageiros eram levados de lancha ao portão central do porto, onde estavam os hidroaviões. “Ela tem donos: são seus passageiros a acionistas – e sempre foram muito mais prestigiados os passageiros! Dependendo do cliente por tanto tempo tornou-se a razão do sucesso e da eficiência da Varig”, conforme relata Linck (1994, p. 55).

A crise econômica mundial de 1929 afetou logicamente o Brasil, mostrando, como assinala Pesavento (1985), a ligação estreita entre a conjuntura política e econômica e as empresas que operavam no território sulino. Com o dinheiro escasso, ficou reduzido o número de passageiros que procuravam o transporte aéreo. Neste mesmo ano, a Varig, em conjunto com a Condor, realizava três voos semanais para o Rio de Janeiro, além de outros três a Pelotas e Rio Grande. A companhia transportava cartas, pessoas e políticos, sendo que esses começavam a entender a relevância da aviação, que proporcionava redução de prazos das decisões de uma semana para cerca de um dia.

Em 7 de maio de 1929, ocorreu uma assembleia geral ordinária da Varig para analisar uma proposta de fusão com o Sindicato Condor. Até então, as tentativas da Condor encontravam como principal empecilho a decisão de Otto Meyer de consolidar uma companhia independente. No ano de 1930, a Varig adquire duas aeronaves com destinação específica de transporte de correspondência na Linha da Lagoa, além de fazer a publicidade da própria empresa e da Condor em Pelotas, Rio Grande e Porto Alegre. “As vezes fazem evoluções nas cidades...soltando papéis com *reclames comerciais*” (LINCK, 1994, p. 83).

A Varig, em razão do início do movimento armado, tinha adiado contrato de subvenção com o Estado, celebrado em meados de 1930. Essa postergação prejudica a empresa, que não obtém lucros, além de precisar de auxílio para sustentar o transporte aéreo. Apesar da crise econômica e o assédio da Condor, Otto Meyer resiste à fusão das duas companhias, pois acredita no potencial da Varig como empresa independente. A postura irreversível de Meyer teve como resultado o desligamento da Varig do Syndikat Condor Ltda., ficando obrigada a entregar o terreno da Ilha Grande dos Marinheiros – onde estava instalado o aeroporto – além dos dois hidroaviões, Atlântico e Gaucho. Em contrapartida, o Estado assumiu as ações até então pertencentes à Condor. Assim, a Varig continuou representando a Condor no Rio Grande do Sul, esperando a subvenção do governo estadual.

A respeito dos hidroaviões, Linck (1994, p. 88) observa que os equipamentos dão mais despesa que receita e que os locais de amerissagem são restritos, fazendo que a Varig passasse a utilizar aviões terrestres: “Meyer pensa no Estado como um todo e já percorreria municípios mantendo contato com as lideranças para convencê-las a escolher locais que pudessem servir para futuros aeroportos”.

Como a Varig apoiou o Rio Grande do Sul, na revolução de 1930, através de suporte logístico das aeronaves, que transportavam material bélico, mais adiante (com o fim da Revolução), Otto Meyer formalizou contrato de subvenção entre Varig e o governo do Estado. Entre os subsídios, consta o aluguel, para a empresa, de um campo de pouso em Gravataí e liberação de fundos para a construção de um hangar e também para aquisições de aviões. Nas palavras de Linck, Meyer anteviu o desenvolvimento da aviação no país e “fazia de tudo para que a Varig continuasse viva a qualquer preço” (1994, p. 96).

Com o fim da Revolução de 30 e a chegada do novo ano, havia indícios de que a vida da Varig normalizar-se-ia. Expandiram os voos de correios e reconhecimento de lugares planos, junto aos municípios, para observar quais locais poderiam ser transformados em campos de pouso. Nessa época, a empresa operava com aviões terrestres em campos ainda sem sinalização e sem instrumentação de controle: “Quando o tempo não estava bom, os pilotos geralmente voavam à baixa altura e por incrível que pareça hoje se guiavam por cercas, árvores, pequenos galpões de campanha e estrada de ferro”. (VARIG, 1979).

A adoção de aviões terrestres representou um marco na substituição do modal anteriormente utilizado, ou seja, da operação de pouso e decolagem na água para a terra. Tal mudança aconteceu porque Otto Meyer entendia que os aeroplanos (terrestres) eram mais baratos, leves, rápidos e eficientes que os hidroaviões. O último voo com hidroaviões da Condor aconteceu em 20 de janeiro de 1931 e, posteriormente, a companhia Varig transferiu suas instalações da Ilha Grande dos Marinheiros para o campo da Várzea do Gravataí, o qual foi cedido pelo governo estadual. A partir de então, os hidroaviões foram utilizados de forma eventual.

Os primeiros aviões terrestres passaram a operar em abril de 1932: dois *Junkers F13* para cinco passageiros e um *Junkers A 50*, seguidos, mais tarde por um *Messerschmidt*, um *Dragon Rapid De Havilland*, um *Fiat* e um *Junkers Ju 52* de 20 lugares. As primeiras localidades escaladas foram as de fronteira com Uruguai: Bagé, Livramento e Uruguiana,

além de Pelotas e Rio Grande. Posteriormente, Santa Cruz do Sul, Cruz Alta, Santa Maria e Torres e outros municípios gaúchos foram servidos pela Varig.

Com a utilização dos aviões terrestres, a Varig vislumbrou a expansão de sua rede de operações para diversos municípios do Estado. Em 1936, o transporte de passageiros, correio e cargas era intenso que a empresa aérea estabeleceu a primeira linha aérea diária no Brasil, entre Porto Alegre e Pelotas.

Isso porque, como relata Linck (1994), as prefeituras de Santa Cruz do Sul, Santa Maria, Uruguaiana, Alegrete, Livramento, Passo Fundo e Bagé cederam à empresa campos de pousos. Já em Pelotas, a Varig utilizou o campo da Aeropostale; e, em Rio Grande, o campo cedido por um particular. Em Porto Alegre, utilizou o aeródromo, local conhecido como “aeroporto São João” (Figura 8).



Figura 8 - Aeroporto São João em Porto Alegre, maio de 1938
Fonte: Museu Varig (VARIG, 1983).

A partir de seu surgimento, em 1927, até 1942, a Viação Aérea Rio-Grandense nunca se aventurou fora do estado do RS e não antes de 1946 forneceu serviços para outro Estado brasileiro. Em 1942, a Varig estabeleceu a primeira linha para o exterior do Estado: Montevideo. A partir de 1946, começou a expansão para o Norte do país, atingindo a então capital federal, Rio de Janeiro, com escala em Florianópolis, Curitiba e São Paulo. O

equipamento de voo foi enriquecido com aquisição de aviões *Douglas DC-3* e *Curtiss-Commando C-46*. A Varig popularizou o transporte aéreo com aviões “mistos” nos quais a maior concentração de poltronas permitia barateamento de passagens.

A Varig foi fundada por cidadãos gaúchos de origem alemã, os quais eram conhecidos por outros brasileiros como *gaúchos*, um termo que, segundo Davies (1983, p. 397) era algo “estritamente aplicado àqueles de mistura espanhola e indígena, mas que denotava respeito a uma gente de grande persistência e dignidade”. Por mais de uma década depois de seu envolvimento com a fundação da primeira rota aérea do Brasil, as ambições da Varig se restringiram a operar uma linha aérea que serviria ao Rio Grande do Sul, Davies (1983, p. 398) observa:

Suas finanças não eram grandes, e naqueles dias não havia um avião comercial construído que tivesse a chance de fazer lucros sem algum tipo de subsídio. Além disso, a VARIG estava parcialmente dependente de uma ajuda externa, principalmente do Estado ou de cidades do RS; e se o Estado estivesse em dificuldades financeiras, a VARIG também estaria. No entanto, a pequena linha aérea cortou algumas rotas, e modestamente restringiu suas operações a servir as pequenas cidades do Estado e seus cidadãos (tradução livre pelo autor).

Nos primórdios de 1931, a companhia cambaleava novamente. Em 3 de janeiro, o hidroavião *Gaúcho* (Dornier DO B Merkur) resumia seu serviço a única rota Porto Alegre-Pelotas-Rio Grande; dois pequenos aviões, um *Nieuport-Delage 641* e *Morane Saulnier MS.130 ET 2* de seis assentos foram adquiridos. Em 18 de janeiro, o *Junkers A 50 junior*, de prefixo P-BAAE, entrou em serviço e inclusive, na data de 23 de fevereiro, abriu uma nova rota: Porto Alegre-Santa Cruz-Santa Maria.

No entanto, a expansão durou pouco tempo. O *Junkers* acidentou em abril depois de três meses de serviço. No final do ano de 1931, a Varig estava em situação de dificuldade, passando, no começo de 1932, por uma completa reorganização, com a ajuda do governo do Estado, que emprestou dinheiro para adquirir dois *Junkers F13s* da Alemanha. Davies (1983, p.399) registra que o F13 *Livramento* de matrícula PP-VAF começou o serviço em 8 de abril de 1932 para se unir em seguida ao *Santa Cruz*, PP-VAG (Figura 9), em homenagem aos dois municípios gaúchos localizados, respectivamente, na fronteira do Rio Grande do Sul e no Vale do Rio Pardo.



Figura 9 - *Junkers- F13s Santa Cruz*, de matrícula PP-VAG

Fonte: Arquivo pessoal Martin Bernsmuller (2009).

Com o reforço da frota, novas rotas foram iniciadas, quais sejam, de Porto Alegre a Cruz Alta e a Santana do Livramento e a Bagé ambas por Livramento. Em 20 de outubro de 1932, com a utilização do avião *Santa Cruz*, foi realizado o primeiro voo da linha Porto Alegre - Cruz Alta (Figura 10). Em razão disso, como destaca o boletim informativo Museu Varig número 13/ julho 1979, houve a criação de um envelope especial - 2 mil exemplares- com os seguintes dizeres: “Varig Primeiro Vôo Porto Alegre-Cruz Alta e vice-versa”.

A rota da Varig foi estendida de Porto Alegre a Palmeiras em 17 de outubro de 1933. O percurso, que era feito em dois dias, ficou reduzido a quatro horas, sendo que no voo inaugural foi utilizado envelope especial com a frase: “Primeiro vôo Porto-Alegre - Palmeira e vice-versa 17 de outubro de 1933”. Em 18 de fevereiro de 1933, aconteceu voo inaugural para Caxias do Sul, durante a Festa da Uva.



Figura 10 – Agência de viagem da Varig em Cruz Alta, 1932
 Fonte: VARIG, 1997.

O relato histórico mostra que, na década de 1930, a Varig enfrentou a grande crise mundial, a tentativa de fusão da Condor, além da suspensão dos subsídios por parte do então interventor federal, Flores da Cunha. Segundo Linck (1994), Flores da Cunha, inicialmente, não valorizou a campanha de Otto Meyer para abertura de aeroportos no interior do Estado, nem percebeu o interesse da população na empresa, a pioneira da aviação no Rio Grande do Sul. Conforme Davies (1984), Flores da Cunha, a princípio, relutou em prestar apoio estatal à Varig, pois recebeu relatórios, que demonstravam a grave situação do Banco do Rio Grande do Banco Pelotense.

A atitude do interventor federal provoca reação da imprensa de todo o Estado, que passa a veicular telegramas e atas de associações comerciais, nos quais solicitam o estabelecimento de novas linhas. “Com a economia do Estado em crescimento, não param de chegar pedidos de outros municípios...” (1994, p. 100).

Contrariando Flores da Cunha, o então secretário de Fazenda do Estado, Francisco Antunes Maciel Júnior, e o político Adroaldo Mesquita da Costa continuaram a pagar a subvenção à Varig. Além disso, Adroaldo persuadiu o interventor a firmar novo contrato, a

partir do qual o Estado assumiu o apoio integral à Varig, “reconhecendo ser necessário aproveitar a experiência acumulada e valorizar a confiança do público” (VARIG, 1980).

No boletim informativo do Museu Varig (VARIG 1980), o próprio Francisco Maciel Júnior revela como foi o diálogo com Flores da Cunha, quando este descobriu que a subvenção havia sido mantida, ao contrário de sua decisão: “Retruquei que quem manda era ele, Interventor, mas o cumprimento de certas resoluções se chocava com a minha consciência. A em apreço estava nesse caso, porquanto executá-la seria quiçá decretar o fim da Varig”.

Assim, a empresa recebeu do Estado aval até o valor de US\$ 676800,00 com destinação para adquirir dois aparelhos e peças de reposição, além de 2000 réis por quilômetro rodado. O Governo do Estado assegurou empenho junto às prefeituras, que fossem indicadas pela empresa segundo a necessidade da rede aérea estadual, com objetivo de conceder campos de pousos municipais.

Por sua vez, a Varig tinha obrigação de manter linhas regulares para o interior: de Porto Alegre a Santa Maria, passando por Santa Cruz do Sul; de Porto Alegre a Pelotas e Rio Grande; de Pelotas a Bagé. Além disso, a companhia assumiu compromisso de implantar uma escola de aviação, mais tarde designada de Varig Aéreo Esporte, conhecida como “VAE”. Na Escola, o governo dispunha da faculdade de matricular, anualmente, de forma gratuita, até 10 alunos da Brigada Militar. A empresa se comprometeu, também, a disponibilizar campos municipais e a cooperar para o progresso da aviação no território nacional, conforme boletim informativo Museu Varig (VARIG, 1980).

A Varig foi em busca de auxílio financeiro junto ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul, sendo que, em abril de 1930, o ente estatal repassou à empresa 1200 contos de réis, valor superior ao próprio capital inicial. Entre os vários subsídios governamentais, destaca-se a compra, por parte do Estado do Rio Grande do Sul, de ações da Varig. O final do ano de 1931 foi decisivo para a Varig, porque a empresa conseguiu mostrar ao restante do país como implantar o tráfego aéreo, mas isso não se tornou possível somente com recursos próprios. Houve a necessidade de trabalho de toda a comunidade com o governo. Há um trecho revelador no livro de Linck, em que veicula o posicionamento de Otto Meyer:

Começamos com os hidros. As águas eram nossos aeroportos e os locais para pouso de emergência. Não havia aeródromos. Hoje temos nove no Estado, sendo seis com casa de despacho e abrigo para passageiros. Tudo construído e pago pelos

interessados, sob nossa orientação... A Prefeitura de Porto Alegre inclusive nos auxiliou na construção do aeródromo central de São João de maneira generosa, privilegiando o público pela imediata vizinhança com a Estação de Gravataí da nossa Viação Férrea e pela pequena distancia ao centro da cidade (LINCK, 1994, p. 110).

Em 27 de outubro de 1931, foi firmado um contrato de subvenção definitivo, entre governo do Estado, através de Flores da Cunha, e a Varig. Pelo decreto n. 4880, de 23.10.31, foi legalizada a compra de 1050 ações por parte do governo do Estado do Rio Grande do Sul. Correspondência do primeiro diretor do Departamento de Aeronáutica Civil, Cesar Silveira Grillo, o qual comandou o órgão de 1932 a 1936, comprova o apoio destinado do Estado à Varig: “[...] graças ao imediato decidido apoio do eminente Presidente Getúlio Vargas e do ilustre Ministro da Viação, foi-me dado realizar os melhoramentos de infraestrutura que vêm de ser inaugurados com a patriótica cooperação dos governos estadual e municipal (VARIG, 2002).

No ano de 1932, a Assembleia Geral da Varig decidiu entregar uma caderneta especial a Borges de Medeiros, Flores da Cunha, Oswaldo Aranha, Francisco Antunes Maciel, Alberto Bins e Adroaldo Mesquista, assegurando transporte gratuito nos aviões da empresa. Tal regalia foi concedida em razão dos serviços prestados à companhia. Anos mais tarde, em 1950, a Varig concedeu a Borges de Medeiros o *Passe Livre*, que lhe possibilitava transporte livre nas linhas regulares em razão dos serviços prestados à empresa (Figura 11).



Figura 11 - Passe livre de viagem (1950)

Fonte: VARIG, 1991.

É importante enfatizar que a relação do Estado com a empresa Varig, numa via de mão dupla, iniciou da década de 1920. Em 1929 os políticos Getúlio Vargas e Osvaldo Aranha adotaram as primeiras medidas de apoio governamental, subvencionando o Sindicato Condor Ltda., o qual operava em conjunto com a Varig. Na Revolução de 1930, a direção da Varig, por ordem do interventor Federal Osvaldo Aranha, foi até as cidades platinas a fim de comprar material aviatório. Com o regresso, de tais cidades, a empresa gaúcha, por ordem do governo revolucionário, foi convertida em diretoria aeronáutica, subordinada à Presidência do Estado. Com o material aviatório adquirido, foram organizadas expedições para linha de combate, a redores de Florianópolis e divisa Sul do Estado de São Paulo. Passada a Revolução, a Varig passou por dificuldades, mas o General Flores da Cunha, novo interventor do Estado, intensificou o apoio à empresa sulina, inclusive subsidiando compra de aeronaves.

Afora o interrelacionamento político da empresa e Estado, relevante destacar que, em 1932, a relação da empresa aérea com o modal ferroviário e rodoviário na fronteira do Rio Grande do Sul/Uruguai. Informativo do Museu Varig (VARIG, 1980) demonstra que, para a linha de Livramento (Figura 12), os aviões faziam ligação com os trens que partiam para Montevideo. De Bagé, também era possível chegar à capital uruguaia, pois havia uma linha regular de *autos-onnibus* até Mello (aproximadamente 331 Km), de onde os passageiros podiam pegar o trem até Montevideo. Em sentido inverso, os trens que chegavam a Rivera faziam conexão com os aviões que partiam de Porto Alegre.

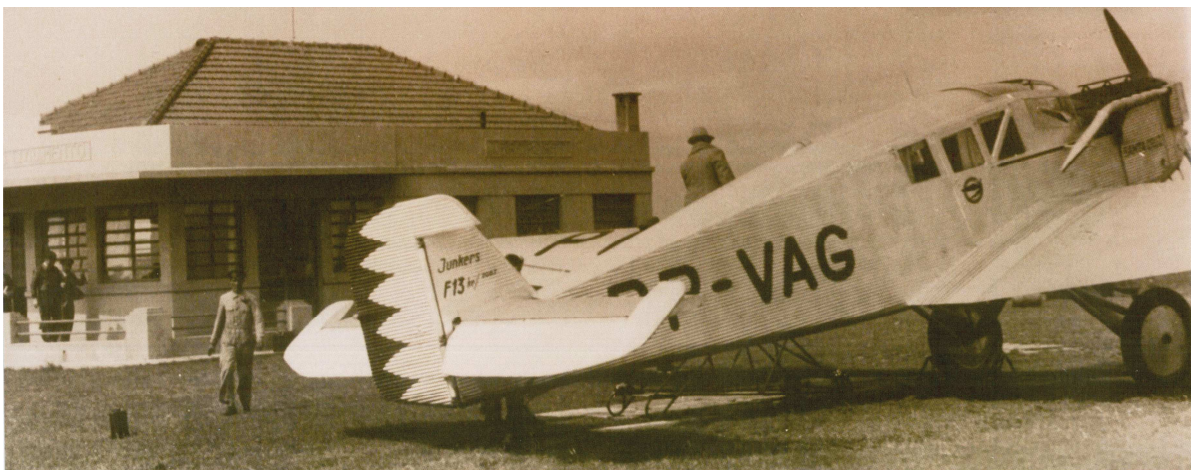


Figura 12 - Aeroporto dos Galpões e estação de passageiros em Santana do Livramento - anos 30 - com *Junkers F-13*- Santa Cruz, da Varig.

Fonte: Museu Varig (VARIG, 2000).

Coaduna-se com Offner (1993) de que as rodovias, e nesse entendimento os outros modais, devam ser pensadas como suporte das ações e dos fluxos que animam a rede urbana regional. Nessa linha de pensamento de Offner, importante destacar que a empresa Varig realizava serviço mútuo com a viação férrea e linhas de ônibus para atender aos municípios de Cruz Alta, Itai, Porto Alegre e Santa Cruz do Sul, tal como comprova Boletim informativo do Museu Varig (1940):

A linha da Serra, que tem como ponto terminal em Cruz Alta e Itai/Ijuí, não é uma linha que serve apenas as cidades indicadas, mas a toda região serrana do Estado, mediante combinações imediatas de trem e ônibus. De Cruz Alta e Itai, o passageiro poderá alcançar, de trem ou ônibus, no mesmo dia de vôo, as cidades de Ijuí, Santo Ângelo, Santa Rosa, Buricá, São Luiz, Belo Centro, Giruá, Palmeira e Iraí, ou, por outras vias férreas, Tupanciretã e Júlio de Castilhos para o sul, ou de Carazinho, Passo Fundo até Marcelino Ramos. As combinações em sentido contrário funcionam do mesmo modo, e o passageiro, embarcando na manha de vôo, de trem ou ônibus para Itai e Cruz Alta, alcança com toda folga os aviões.

A introdução de serviço local entre Pelotas e Bagé, com três viagens semanais de ida e volta, em ligação com os aviões destinados ou procedentes da fronteira, além da ampliação de rede de filiais e do serviço de radiocomunicação e estabelecimento de tráfego mútuo com as empresas Pluna e Causa Corporacion, ambas uruguaias, tinha como finalidade de melhorar as comunicações para o “Prata”.

O município de Santa Cruz do Sul (Figura 13), localizado no Vale do Rio Pardo, no ano de 1932, foi acrescentado à rede de serviços estritamente local. Assim, a linha aérea gaúcha tornou-se a primeira companhia aérea brasileira a operar diariamente, quando seus voos entre Porto Alegre e Pelotas foram aumentados para oito por semana. Com a aquisição de um *Messerschmitt M 20b* maior, com capacidade para dez passageiros, a rota de Livramento foi estendida a Uruguaiana. Esse município, que ficava distante 762 quilômetros de via férrea de Porto Alegre, passa a ser alcançado pela aviação. O voo inaugural aconteceu em 25 de julho de 1936.



Figura 13 - Abril de 1932: Início da linha regular entre Porto Alegre, Santa Cruz e Santa Maria

Fonte: VARIG, 1983.

Em 11 de agosto de 1937, através da Lei n. 750, foi criado o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER) como autarquia estadual responsável pela gestão do transporte rodoviário do Estado do Rio Grande do Sul, conforme destaca o sítio do DAER (2010). O propósito inicial era criar um órgão público para construir e preservar rodovias. Na década de 1940, o Departamento construiu a estrada que ligava Pelotas a Rio Grande, sendo que esses dois municípios desde a década de 1920 já eram estratégicos do modal aéreo. Mesmo com a presença do DAER nos anos de 1930 e a construção de pontes, somente nos anos de 1950 – com surgimento da indústria automobilística no Brasil – houve incremento nas construções de estradas de rodagens. Em razão dessa nova realidade, o modal rodoviário passou a ser preponderante em relação aos outros modais, inclusive ao aéreo.

Mesmo com o início do transporte rodoviário, a Varig, em 1938, passou a operar nas linhas Porto Alegre, Pelotas, Jaguarão, Bagé, Uruguaiana, Cruz Alta e Palmeira das Missões (Figura 14).



Figura 14 - Rede Aérea Regional – Varig 1938
 Fonte: Davies (1983, p. 383).

Quando, em 1938, a rota Pelotas (Figura 15) foi estendida a Jaguarão, na fronteira do Uruguai, tal segmento passou a integrar uma única rota ar-terra-mar entre Porto Alegre e Buenos Aires. Fez uso de quatro meios de transporte diferentes, envolvendo a integração de veículos terrestres - ônibus e trens (Ferrocarriles del Estado e Central del Uruguai) no Uruguai - e uma conexão de navio de Montevideo pelo Rio do Prata.

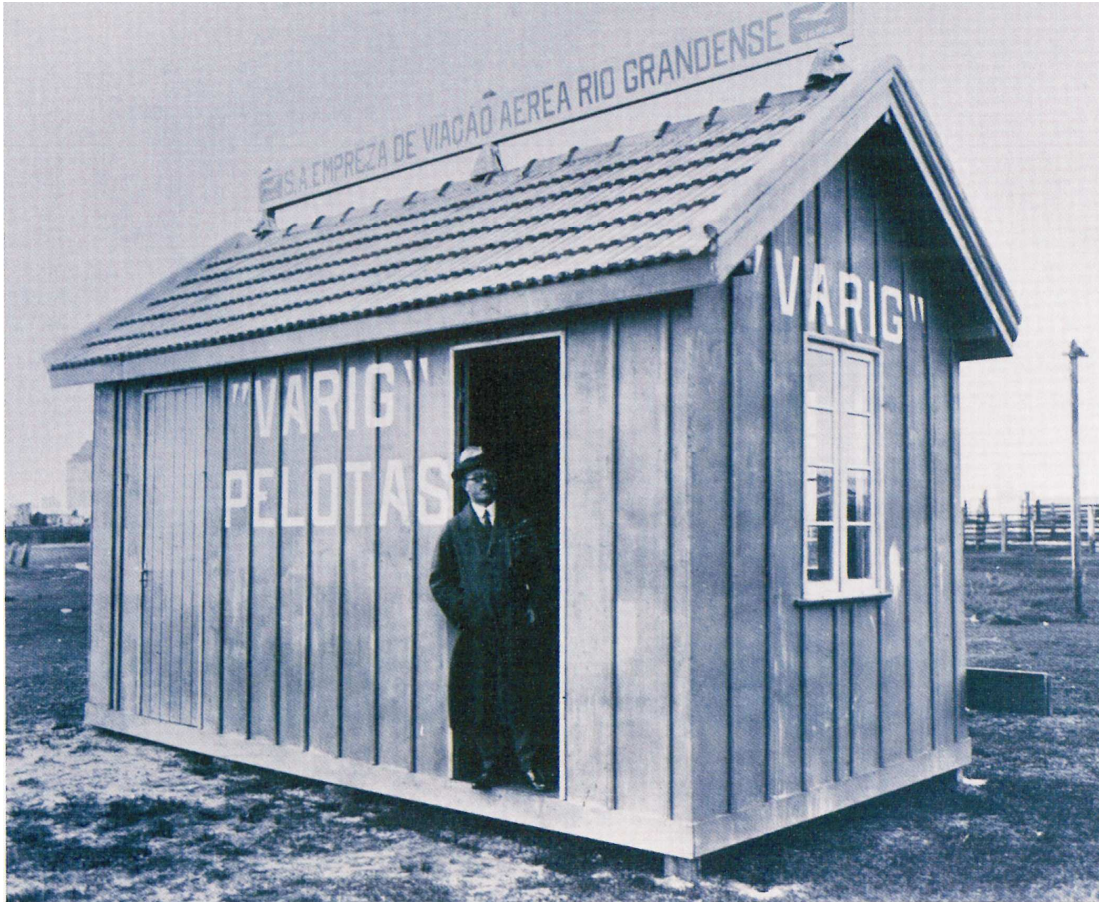


Figura 15 - Estação de passageiros em Pelotas nos anos 30. Primeiro sinal de modernização dos campos de pouso, após a biruta (equipamento indicativo da direção do vento).
Fonte: (VARIG, 1983).

A Varig disponibilizava aos usuários a possibilidade do **deslocamento de município a município sem a necessidade de conexão até a capital gaúcha** (grifo nosso), realizando a integração ideal tal como por nós, diferentemente daquela concebida por Perroux, ou seja, do centro à periferia, de periferia à periferia e da periferia ao centro. Segundo os boletins informativos do Museu Varig, a empresa aérea oferecia serviços para os seguintes municípios: Pacheca⁷ a Pelotas, Pelotas a Jaguarão, Pelotas a Bagé, Bagé a Livramento, Bagé a Dom Pedrito, Dom Pedrito a Livramento, Livramento a Uruguaiana, Livramento a Quaraí, Quaraí a Uruguaiana, Uruguaiana a Livramento, Livramento a Bagé, Livramento a Dom Pedrito, Dom Pedrito a Bagé, Jaguarão a Pelotas, Pelotas a Pacheca, Santa Cruz do Sul a Cruz Alta, Cruz Alta a Santa Cruz do Sul, Quaraí a Livramento, Cruz Alta a Itaí e Itaí a Cruz Alta.

⁷ Na localidade de Pacheca, foi criado um campo de pouso pela VARIG às margens do Rio Camaquã para ser utilizado como ponto de alternativa na rota Porto Alegre/Pelotas/Porto Alegre. Entre Porto Alegre e Pelotas, localizava-se o município de São João, hoje Camaquã. Logo ao sudeste, estava Pacheca, incluída pela Varig como escala regular para aproveitar comercialmente municípios de São João e Dores do Camaquã. Informações fornecidas por Martin Bernsmuller, ex-funcionário da Varig.

Para exemplificar a utilização de ligação entre municípios, somente em uma semana, de 22 a 27 de julho de 1940, dos 15 assentos disponíveis de Pelotas-Bagé 11 foram ocupados e, de Bagé -Dom Pedrito, houve utilização de 13 dos 15 assentos ofertados. De Cruz Alta a Santa Cruz do Sul, seis dos 10 disponibilizados foram ocupados e, de Livramento a Dom Pedrito, 12 dos 15.

A programação de utilização de aeronaves, conforme o gráfico abaixo (Figura16), fornece uma boa dimensão do serviço da companhia no início dos anos 40. Note-se que, nas terças e sextas-feiras, a Varig, partindo de Porto Alegre, fazia as seguintes escalas: Passo Fundo, Carazinho, Cruz Alta e Itaí, retornando nos mesmos dias por trajeto idêntico com o equipamento *Junkers F 13*. Com a aeronave modelo *Messerschmitt M 20*, a outra escala disponibilizada pela Varig abrangia os municípios de Porto Alegre, Pelotas, Pacheca e Porto Alegre, nas segundas-feiras, sendo que, nas terças-feiras, realizava a linha Porto Alegre, Pelotas com conexão para Rio Grande, retornando para Porto Alegre. Nas quartas-feiras, o percurso era Porto Alegre, Pelotas, Jaguarão com conexão para Rio Grande e retorno para Porto Alegre. Já nas quintas e sextas-feiras, perfazia Porto Alegre, Pelotas com conexão para Rio Grande e retorno para Porto Alegre. E, nos sábados, Porto Alegre, Pelotas, Jaguarão com conexão para Montevideo, Pelotas com combinação para Rio Grande e retorno à capital gaúcha.

A terceira e última escalas realizadas com o equipamento *Junkers JU 52* ocorriam, na segunda-feira: Porto Alegre, Pelotas, Bagé, Dom Pedrito, Livramento, Quaraí e Uruguaiana. Na terça-feira, fazia o sentido inverso ao dia anterior, encerrando o trajeto em Pelotas. Na quarta-feira, partia de Pelotas, passando por Bagé, Dom Pedrito e chegando a Livramento. Na quinta-feira, o ponto de partida era Livramento, finalizando em Pelotas. Na sexta-feira, saía de Pelotas e terminava em Livramento e, no sábado, partia de Livramento com escala em Dom Pedrito, Bagé, Pelotas e Porto Alegre.

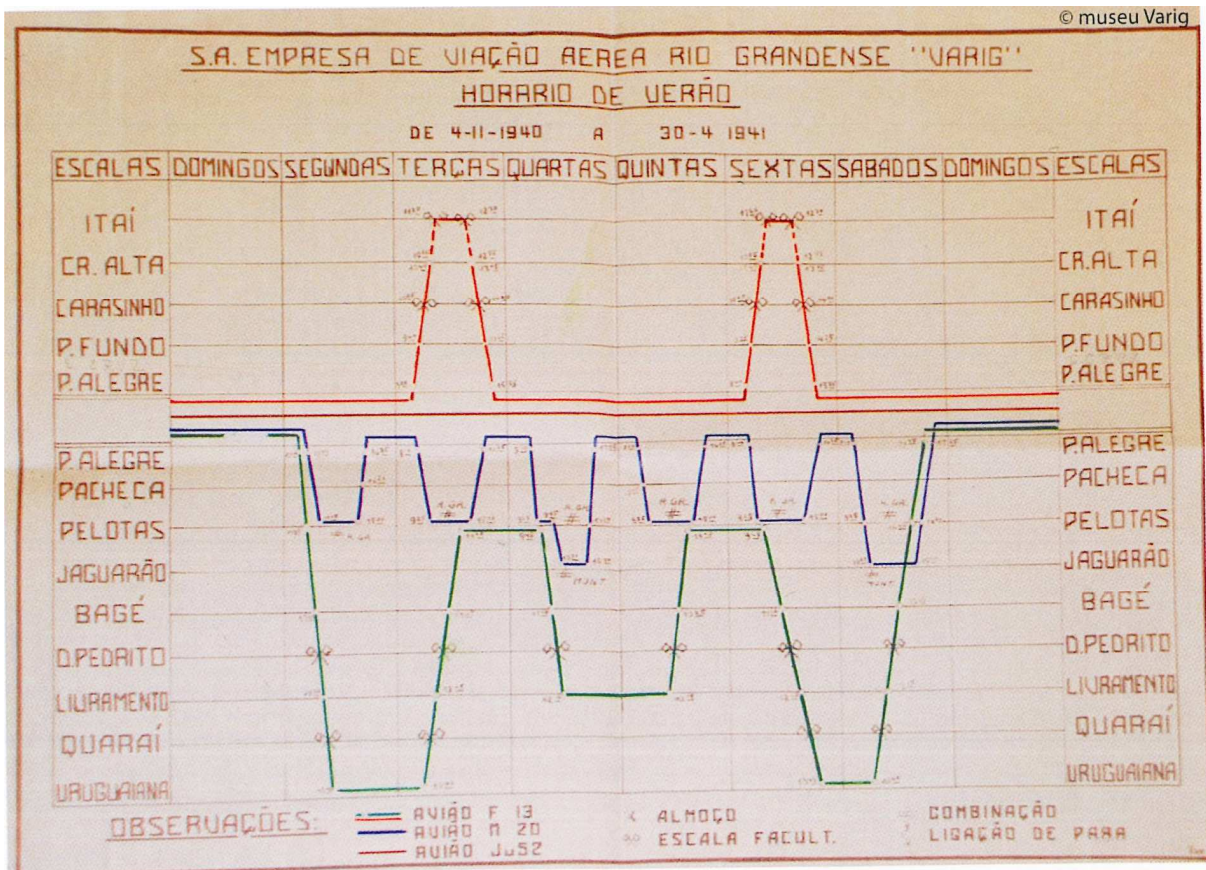


Figura 16 – Gráfico de programação de utilização de aeronaves dá boa dimensão do serviço da companhia no início dos anos de 1940

Fonte: (VARIG, 2000).

A rede aérea da Varig, nos anos 40, abrangia diferentes municípios de variadas regiões do Rio Grande do Sul, bem como uma conexão para Montevideo. Além disso, fazia combinação com outros estados do país, como demonstra o gráfico abaixo (Figura 17). A “linha Pelotas” tinha frequência diária em ambos os sentidos, qual seja, Porto Alegre-Pelotas/Pelotas-Porto Alegre. A Varig, além das combinações com os municípios interioranos de Santo Angelo, Cruz Alta, Iraí e Carazinho, também, utilizando aviões da Cruzeiro do Sul, oferecia, diariamente, voos para Rio de Janeiro e São Paulo. Outra linha, a “Rio Grande”, efetuava o percurso Porto Alegre/Pelotas/Rio Grande nas segundas, terças, sextas-feiras e sábados, sendo que nas terças, quartas, sábados e domingos, oferecia voos no sentido inverso. Também fazia combinações com as cidades de Santo Angelo, Passo Fundo, Carazinho, Cruz Alta e Iraí, bem como, através da Cruzeiro do Sul, conexão com São Paulo e Rio de Janeiro.

Já a linha “Porto Alegre, Pelotas, Bagé, Dom Pedrito, Livramento, Alegrete e Uruguaiana” somente não era disponibilizada nas terças e sextas-feiras, o mesmo acontecendo

em sentido inverso. Referente à linha “Montevideo”, a Varig perfazia o trecho Porto Alegre/Pelotas/Jaguarão/Montevideo nas quartas-feiras e sábados, sendo a volta disponibilizadas nas quintas-feiras e domingos. Fazia combinação com a Cruzeiro do Sul para São Paulo e Rio de Janeiro, além de fazer voos para o município de Itaí/RS. A linha “Porto Alegre/Cachoeira do Sul/ São Gabriel/Alegrete/ Uruguaiana” era oferecida, ida e volta, nas terças e sextas-feiras. Nesses mesmos dias, fazia combinação com a Cruzeiro do Sul para Rio de Janeiro e São Paulo.

A linha “Santa Vitória” realizava o voo Porto Alegre/ Pelotas/Santa Vitória, ida e volta, nas terças e sextas-feiras, com conexão para Rio Grande e Jaguarão. A linha “Estrêla-Santa Cruz” acontecia nas segundas, quartas e sextas-feiras, em ambos os sentidos, fazendo conexão Pelotas/Rio Grande/Jaguarão e Montevideo. As linhas “Serra” eram divididas em duas: a Santo Angelo e a Passo Fundo. A primeira percorria Porto Alegre, Cruz Alta, Santo Angelo, nas segundas e sextas-feiras, ida e volta, com escala facultativa em Santa Cruz do Sul e, a segunda abrangia Porto Alegre, Carazinho e Passo Fundo, nas terças, quintas e domingos, ida e volta. Essa mesma linha fazia conexão com Pelotas, Jaguarão, Rio Grande, Montevideo, bem como combinação com a Cruzeiro do Sul para Rio de Janeiro e São Paulo.

Percebe-se que diversas localidades gaúchas participam da dinâmica da integração territorial tal como a entendemos, ou seja, conexão de município a município sem a necessidade de passar pelo centro (Porto Alegre). Além de a integração existir no território sulino, expande-se a estados e países vizinhos como, por exemplo, conexão Pelotas, Rio Grande, Jaguarão a Montevideo, no Uruguai.

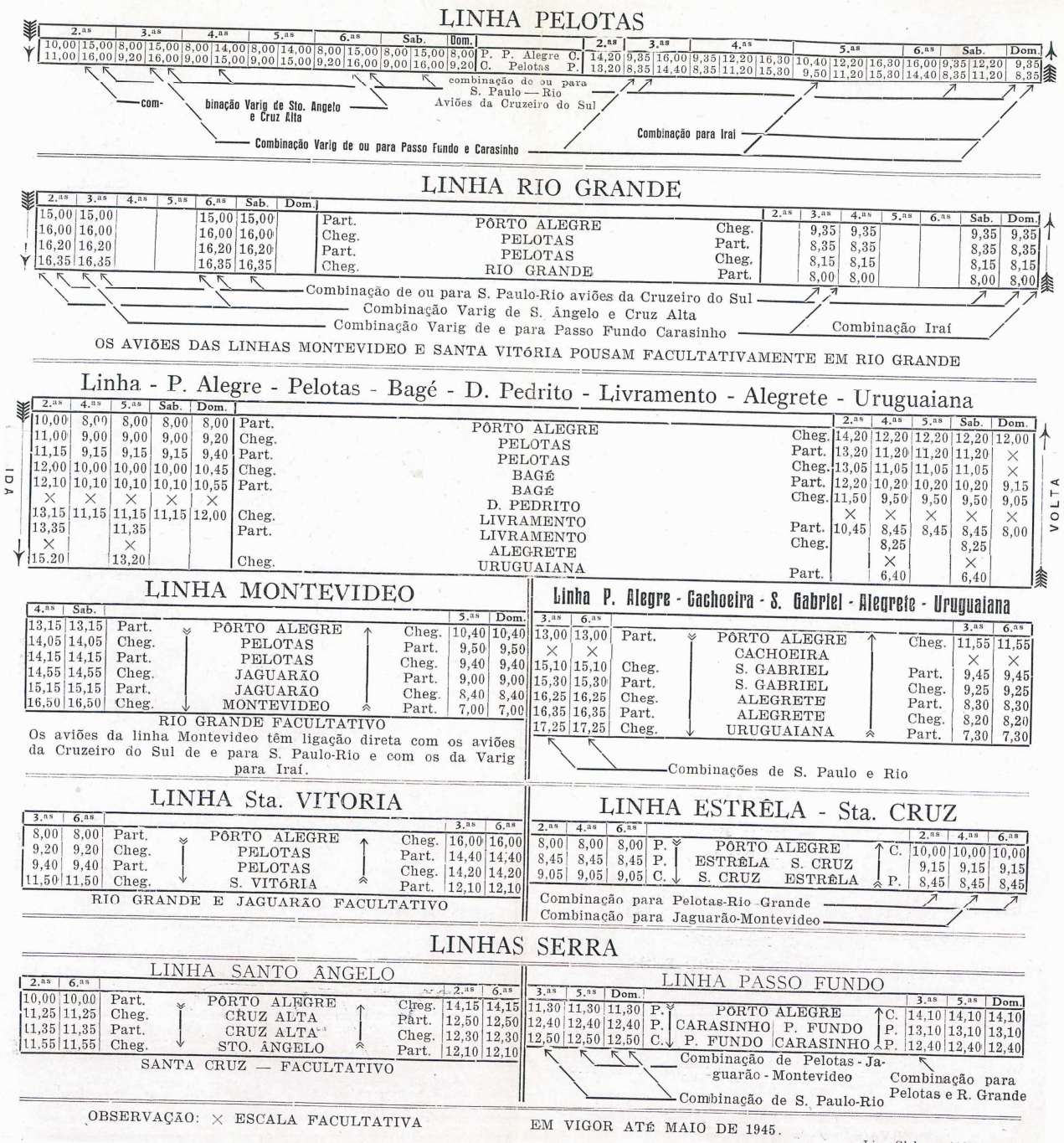


Figura 17- Perspectiva da rede aérea Varig em 1945.
Fonte: Arquivo pessoal Martin Bernsmuller (2009).

Em 1941, um *Focke Wulf* Fw 58 foi arrendado da Condor. No ano seguinte, um avião sofreu acidente, sendo substituído por outra aeronave, o Fiat de prefixo PP-VAM, de seis assentos. Tal avião inaugurou o serviço para Montevideo em 5 de agosto de 1942. Davies (1983, p. 398), registra que, ainda em 1942, a Varig partiu de sua fonte normal de aviões, acrescentando um biplano de *Havilland* 89A *Dragon Rapide* de oito assentos a sua frota. O

avião entrou em serviço em 18 de agosto, quase simultaneamente com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial.

Ainda, em 1941, quando o Brasil se posicionou contra a Alemanha na II Guerra Mundial, Otto Meyer – que é de origem alemã - se afastou da presidência da Varig, sendo substituído por Ruben Berta. Em 1942, a Varig inaugurou a primeira linha internacional, Porto Alegre a Montevideo. Ao fim da guerra, a empresa adquiriu aviões modelo *Douglas DC -3*, os quais proporcionavam voar distâncias maiores.

O Governo do Rio Grande do Sul sempre teve participação na história da Varig. Nesta época, década de 40, a situação da empresa era precária, pois além da concorrência de outras empresas, principalmente da Panair do Brasil (o governo americano inclusive passava verbas à Pan American que, por sua vez, repassava à Panair) enfrentava os reflexos econômicos e políticos da II Grande Guerra Mundial. O poder público estadual adquiriu mais ações da aérea gaúcha, inclusive havia uma corrente dentro da própria Varig para vender todo o patrimônio ao governo, mas tal ideia era refutada pelo então diretor-gerente Ruben Berta.

Entre dezembro de 1941 e agosto de 1942, foram intensas as tratativas para “estadualizar” a empresa aérea, entre a Varig e o governo rio-grandense. Para reforçar o elo de poder político-econômico dessa relação, relata-se o teor das correspondências trocadas entre a aérea e o governo do Estado, nas quais o então interventor federal no Estado, Gen. Oswaldo Cordeiro de Farias, concordava em proporcionar a “blindagem” da companhia aérea, conforme fica evidente na exposição do diretor-gerente em exercício, Ruben Berta, aos acionistas e integrantes do Conselho Fiscal da Varig, em 26 de dezembro de 1941:

as dificuldades de toda ordem com que há tempos vinha lutando a nossa empresa para manter as suas linhas e mesmo a sua integridade e independência contra o assédio de um grupo estrangeiro que visava e ainda visa obter, com toda sorte de artifícios e embustes o monopólio das comunicações aéreas na América do Sul, a diretoria da empresa resolveu a proteção especial do Governo do Estado para a Varig... entre outras possibilidades, aventamos nesses entendimentos a hipótese de “estadualizar” a Varig, isto é ampliar os interesses do Governo dentro da própria empresa, dando-lhe a maioria das ações por aumento de capital social em conjunto com a extinção duma dívida antiga que temos com o Estado.... cuidamos de elaborar uma fórmula, aceita pelo Governo, que criava um compromisso viável entre a conveniência de o controle político da companhia [...] (VARIG, 2000).

O governo do Estado, por sua vez, através do então Interventor Federal manifestou a concordância em apoiar a aérea gaúcha, como comprova o teor da correspondência do General Cordeiro de Farias à Varig, em 11/08/1942:

...atendendo a finalidade dessa medida, que visa proporcionar um mais amplo desenvolvimento as atividades da Varig, cujos interesses como empresa de transporte estão conjugados com os do Rio Grande, comunico-vos que o Governo do Estado está de inteiro acordo com a oportunidade e conveniência das propostas... (VARIG, 2000).

Em 1943, a Varig realizava o trecho Porto Alegre-Montevideo (única escala internacional na época), sendo que, na capital uruguaia, os aviões faziam combinação, ou seja, integração de rede com as aeronaves da empresa Causa e com os vapores da Mihanovich, para Buenos Aires (VARIG, 1981).

No ano de 1946, a Varig estabeleceu novas linhas, atuando em Porto Alegre e Rio de Janeiro, com escalas em Florianópolis, Curitiba e São Paulo. A incorporação de um novo avião, o *Curtiss Commando C-46*, marcou a interligação de todas as capitais da região sul do país. Em 30 de junho de 1953, a empresa incluiu Buenos Aires na sua rede internacional como prolongamento da linha de Montevideo, cuja operação era conjunta com a Aerolíneas Argentinas (VARIG, 2002).

No ano de 1951 (Figura 18), a Varig operava, principalmente, no interior gaúcho e de Santa Catarina, possuindo apenas uma rota internacional para Montevideo, Uruguai, conforme comprova o boletim informativo do Museu Varig (VARIG, 1981). Essa informação é corroborada pela enciclopédia do IBGE, de 1959, a qual retrata que a Varig, em 1951, passou a servir o interior dos estados de Santa Catarina e do Paraná, levando o transporte aéreo a locais pobres de meios de comunicação. A maior expressão nacional e internacional começou em junho de 1953, quando iniciou atividades para Buenos Aires, Argentina, em conjunto com a empresa aérea *Aero Linhas Argentinas*. Em 1956, a rede aérea da Varig totalizava mais de 30 mil quilômetros de rotas, efetuando 160875 voos, transportando quase três milhões de passageiros, 35 milhões de quilos de bagagem e 110 milhões de quilos de carga.

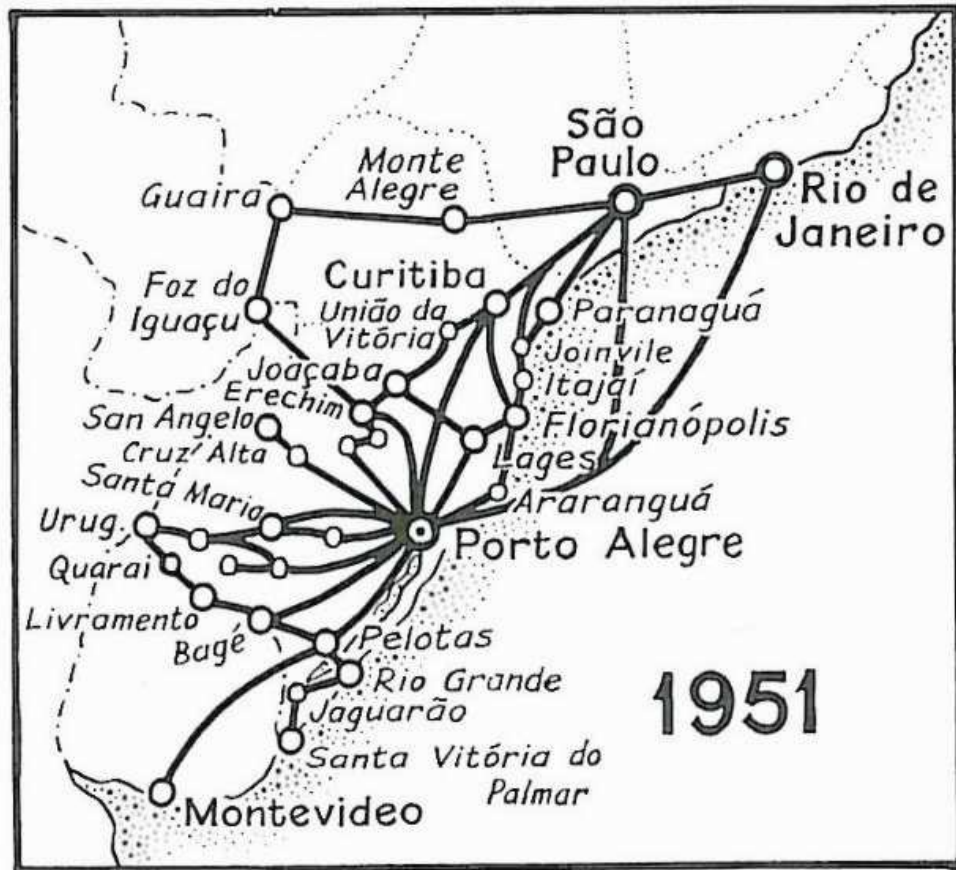


Figura 18- Rede Aérea Regional – Varig 1951
 Fonte: Davies (1983, p. 482).

Segundo o ex-comissário de voo, Martin Bernsmuller, a Varig, no ano de 1962, operava em 21 cidades, além da capital do Estado, utilizando os equipamentos *Douglas DC-3* e o *Curtiss Commando*. Eram elas: Caxias do Sul, Erechim, Passo Fundo, Carazinho, Cruz Alta, Ijuí, Santo Ângelo, Santa Rosa, Santa Maria, Santiago, Itaquí, São Borja, Pelotas, Rio Grande, Jaguarão, Bagé, São Gabriel, Santa Vitória do Palmar, Santana do Livramento, Alegrete e Uruguaiana. A maioria dos voos nascia em Porto Alegre, seguia até o destino final e retornava até o fim da tarde à capital gaúcha. Alguns efetuavam escalas no Rio Grande do Sul, mas tinham destino final nos Estados do Paraná, São Paulo e até mesmo Mato Grosso do Sul.

Bernsmuller destaca que os voos da Varig, geralmente, pernoitavam no destino, regressando no dia posterior. Na década de 1960, havia ocupação de pelo menos metade dos assentos, sendo os passageiros, geralmente, executivos e famílias, as quais se deslocavam conectando-se com voos para o centro do país ou até exterior. Sobre o perfil dos passageiros,

Bento Lessa de Freitas, ex-funcionário da Varig, afirma que a maioria era composta de contratados por multinacionais, especialmente propagandistas de laboratórios.

Voltando à década de 1950, em 12 de abril de 1952, aconteceu a revoada de confraternização Brasil-Argentina, denominada *alas americanas sin fronteras*, a qual foi inspirada nos *raids* dos Diários Associados, conforme Morais (1994). O então presidente do Brasil, Getúlio Vargas, politicamente interessado no êxito da revoada, determinou providências para que a iniciativa dos pilotos civis gaúchos, que contou posteriormente com adesão da União Brasileira de Aviadores Civis, recebesse toda a assistência necessária.

A Varig, que até então era considerada empresa regional, transportou convidados especiais, bem como a imprensa. Entre os passageiros encontrava-se o embaixador do Brasil na Argentina, Batista Luzardo, e o presidente da Varig, Ruben Berta. A participação no evento tinha como finalidade promover a empresa nos aspectos social, político e econômico, a fim de conseguir futuras linhas a Buenos Aires.

A ligação política e de poder das empresas aéreas com os agentes políticos sempre esteve presente na história do Brasil. Pesavento (1985) pondera que o governo estadual, já na década de 20, encampou a Viação Férrea e o porto de Rio Grande para solucionar os problemas de transportes e assim agilizar a colocação de produtos gaúchos no centro do país, tornando o Estado sulino conhecido nas demais regiões do Brasil.

Outro exemplo do vínculo político com o meio empresarial é o da Varig, que concedeu o *passé livre* a Borges de Medeiros e a outros políticos como o ex-deputado e ex-governador Leonel de Moura Brizola.

Em entrevista concedida a esse autor, no ano de 2000, em razão de pesquisa histórica, Brizola confidenciou que sua “simpatia” pela Varig começou a partir de 1952, quando então secretário de Obras e Viação do Governo do Rio Grande do Sul, Ernesto Dornelles, foi procurado pelo presidente da empresa, Ruben Berta. Brizola chegou a comentar que tinha o sonho de ser aviador profissional, mas ficou indeciso sobre o caminho a seguir quando passou no vestibular para engenharia. Relatou a este autor que estava na praça Argentina, em frente à Universidade de Engenharia, em Porto Alegre e, por coincidência, passou um avião na hora. Assim, percebe-se que a ligação de Brizola com a Varig iniciou em 1952, quando ocupava cargo no Governo do Estado, e não, na sua juventude, quando pretendia ser piloto da companhia.

O dirigente da companhia pleiteava interesses em favor da Varig, entre os quais aval do Governo do Estado para a aquisição dos aviões *Constellation* e peças de reposição, que seriam utilizados em futuras linhas para Nova Iorque, e a intervenção política com o seu cunhado e então Ministro do Trabalho, João Goulart, para que esse interferisse junto ao presidente Getúlio Vargas a fim de persuadir o presidente da Argentina, Juan Perón, a conceder autorização à Varig para operar em Buenos Aires. Monteiro (2007) reforça a proximidade estreita entre a companhia e a esfera política ao afirmar que a concessão da rota de Nova Iorque foi emblemática da estratégia de aproximação com o governo e os benefícios do investimento no jogo político para que a empresa gaúcha ocupasse lugar de destaque na aviação comercial. Isso mostra que a configuração espacial das linhas e de seus serviços se vale não somente da demanda/mercado, mas também das relações de poder com os agentes econômicos e políticos, reforçando papel do Estado.

O cenário descrito comprova a afirmação de Raffestin (1993, p. 204) para quem a rede é instrumento, por excelência, do poder e também “faz e desfaz as prisões do espaço, tornando território: tanto libera como aprisiona”. Raffestin enfatiza, ainda, que o espaço físico, transformado pelas redes, ocorre através das rotas aéreas, estradas de ferro, auto-estradas, entre outras. Para o autor, a circulação é imagem do poder, porque aquela é visível pelos fluxos de homens e pelas infraestruturas.

Na mesma linha, pensando com Santos (2002, p. 215), o qual destaca que a rede está umbilicalmente relacionada ao poder, pois é esse que decide sobre seu traçado, gerência, controle do espaço, dos movimentos e até mesmo as relações que nele se estabelecem. O mesmo autor esclarece que os nódulos das redes são controlados por atores sociais detentores de papel privilegiado na organização espacial devido à divisão territorial do trabalho por eles imposta. No caso da aviação comercial brasileira, existe uma simbiose de poder entre as esferas governamentais e as companhias aéreas. Aquelas, no passado, emitiam licença e/ou permissão para a atuação das empresas, sendo que a ANAC, em 2010, alterou o instituto e o tratamento para autorização de linhas, tendo em vista que as companhias aéreas mesmo dizendo-se concessionárias jamais participaram de processo licitatório nem preencheram os requisitos para tal denominação previstos na Constituição Federal de 1988.

Para se ter uma ideia da evolução da rede operada pela aérea Varig desde 1927 até o início de 1958, bem como a demanda de passageiros e carga transportados nesse período, importante destacar que havia benefícios tanto no aspecto econômico como no aspecto

temporal para utilizar esse tipo de transporte em detrimento do rodoviário e do ferroviário. O ex-funcionário da empresa, Bento Lessa de Freitas, observa, em entrevista realizada em 1º de março de 2010:

O avião, na época do *Douglas DC-3*, chegava em Porto Alegre, com “o vento de cauda” como diziam, em cinquenta minutos. Se o vento estava contra, principalmente no inverno, demorava uma hora e dez minutos. Já para vir de ônibus demorava muito. Havia também o correio, o transporte de cartas e cargas, naquele tempo não tinha os serviços do Sedex, por exemplo. A importância que a Varig dava para o correio era tão grande que eu cansei de ir, por exemplo, o avião fazia Porto Alegre/Pelotas/Jaguarão/Santa Vitória, como em Pelotas o campo de pouso era de barro, era de chão batido como eram os outros, então o avião ia até ali.

Pensamos como Bérion (2007) no sentido de que a humanidade, na sua busca de onipresença e de instantaneidade de trocas, não cessa de aperfeiçoar seus instrumentos de comunicação e de transportes, sendo que esses participam na diferenciação dos espaços e nas dinâmicas dos territórios. A construção de pontes bem como melhoria de estradas de rodagem no interior do Rio Grande do Sul reduziu em grande proporção a intensidade de fluxo de passageiros do modal aéreo. Conforme destaca o ex-funcionário da Varig, Bento Lessa de Freitas, havia linhas regulares de ônibus para municípios do interior do Estado nas maiores cidades que atraíam a atenção dos usuários, os quais passam a adotar outros meios de locomoção em detrimento do aéreo.

Para entender a expansão das linhas da Varig no final da década de 1930, em comparação com a década de 50, torna-se imprescindível dimensionar as linhas aéreas e fluxos de passageiros e cargas, entendidas a partir do posicionamento de Santos (1996), para quem o espaço geográfico é conjunto articulado de sistemas de objetos e sistemas de ações. Referente ao aspecto econômico vivenciado pelo estado sulino pós-30 havia predominância do ramo dos produtos alimentares, sendo o Rio Grande do Sul considerado “celeiro do país”. Afora isso, o território gaúcho firmava-se como fornecedor de alimentos e de gêneros manufaturados ao mercado interno, especialmente São Paulo e Rio de Janeiro. Nesse cenário, a Varig, como mostra a Figura 19, as principais linhas abrangiam os municípios, como, por exemplo, Porto Alegre, Pelotas, Livramento e Bagé, onde estavam concentradas os maiores centros urbanos, os quais sediavam indústrias alimentícias. A empresa aérea Varig fazia conexão com a Condor, a Panair e a Air France para o Norte do país e exterior, e também para Montevideo e Buenos Aires.

Já na década de 50, com a melhoria dos transportes e a migração do campo para a cidade houve certa integração do mercado interno brasileiro e expansão dos setores de indústria de bens duráveis. Assim, a Varig expandiu as linhas aéreas para os municípios com economia pujante, tais como Caxias do Sul, Passo Fundo e Santo Ângelo, chegando a outros Estados e ao exterior, conforme ilustra a Figura 20. Desta forma, as linhas projetadas na década de 30 pela Varig foram consolidadas a partir dos anos 50, especialmente no ano de 1953, quando começou a sua operação para Buenos Aires, deixando de ser regional para iniciar uma trajetória de expressão nacional.



Figura 19 - Mapa geográfico do Rio Grande do Sul (1938) oferecido pela Varig para os seus passageiros.

Fonte: Museu Varig (2000).

Diante disso, destacam-se as mudanças no período de 1930 a 1960 e a contribuição do transporte aéreo no processo de integração territorial e na configuração espacial no Rio Grande do Sul, ressaltando fluxos (linhas e passageiros) e fixos (nós e infraestrutura aeroportuária) relacionados com o aspecto econômico e populacional. Utilizou-se como referência a *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*, organizada pelo IBGE (1959), para caracterizar algumas das localidades gaúchas contempladas pela Varig. Em razão de dificuldades na obtenção de informações e dados na década nos anos de 1930, alguns municípios são contextualizados apenas no que diz respeito ao cenário de 1950. A seguir apresenta-se, sinteticamente, a caracterização desses municípios, com base nos dados disponibilizados pelo IBGE (1959).

O município de Porto Alegre possuía, em 1956, 484790 mil habitantes, sendo a indústria a atividade de maior importância econômica no município e perspectiva de ser um dos principais centros industriais do país. A capital gaúcha já contava com o aeroporto Salgado Filho, dotado de duas pistas, sendo uma cimentada, proporcionando pouso às maiores aeronaves do mundo. Com grande movimento diário, apresentava a média de 590 passageiros desembarcados, 630 embarcados e 97 em trânsito, totalizando 1317 passageiros. Em relação ao movimento de aviões, a média diária chegava a 44 aviões de diversas companhias. Já em 1956, Porto Alegre mantinha contato diário com todas as capitais dos estados brasileiros, sendo que a Varig estava ligada a maioria dos municípios gaúchos, além de Buenos Aires, Montevideo e Nova Iorque.

A ligação com as cidades vizinhas acontecia da seguinte forma: a Guaíba, por rodovia e ferrovia; a Viamão e a Gravataí, por rodovia e a Triunfo, por meio fluvial. A capital federal, a conexão se dava por ferrovia ou rodovia. Pelo modal aéreo, era possível a ligação de Porto Alegre com: Alegrete, Bagé, Cachoeira do Sul, Carazinho, Cruz Alta, Jaguarão, Livramento, Passo Fundo, Rio Grande, Santa Maria, Santa Vitória do Palmar, Santo Angelo, São Gabriel, Uruguaiana, Salvador (Bahia), Belém (Pará), Vitória (Espírito Santo), São Paulo, Curitiba (Paraná), Florianópolis (Santa Catarina), Montevideo (Uruguai), Nova Iorque (Estados Unidos), Buenos Aires (Argentina), Trinidad, San Juan, Guiana Inglesa, Guiana Holandesa e Guiana Francesa.

Referente a Rio Grande, no ano de 1927, foi inaugurada a linha aérea Porto Alegre-Rio Grande, pela companhia pioneira “Viação Aérea do Rio Grande do Sul” (Varig). A década de 1930 a 1940 foi de avanço econômico pelo crescimento industrial e agrícola da colônia italiana e alemã. Com população de 88110 habitantes no ano de 1956, o município de Rio Grande possuía indústria expressiva com destaque para a alimentar (conservas de carne, de peixe e de frutas). Além disso, Rio Grande liderava, no país, a refinação de petróleo através da Cia. Ipiranga. A pecuária e a agricultura eram regularmente desenvolvidas. A ligação com os municípios acontecia da seguinte forma: a Pelotas, rodovia, ferrovia, lacustre e aéreo; a São José do Norte, lacustre; a Santa Vitória do Palmar, rodovia, lacustre e aéreo e a Arroio Grande, rodovia e a Porto Alegre, lacustre, ferrovia, aéreo e rodovia. O transporte até a capital federal podia ser feito por Porto Alegre (rodovia, ferrovia, lacustre e aéreo) ou por Porto Alegre via Santa Maria. O aeroporto municipal de Rio Grande possuía três pistas, com pavimentação de cinza e cabeceira de concreto, além de prédio para acomodar passageiros.

Na década de 1930, Santa Maria entrou na fase de grande desenvolvimento de todos os ramos da atividade, sendo considerado um dos municípios mais progressistas do Estado em razão de ser um dos pontos de convergência das linhas férreas da Serra, da fronteira, e de Porto Alegre.

No ano de 1956, Santa Maria possuía 93860 habitantes, sendo considerado o mais importante entroncamento ferroviário do Estado gaúcho. Contando com faculdades de Farmácia, Direito e Filosofia, o município era caracterizado por uma vida estudantil movimentada, atraindo estudantes de outros estados do Brasil. A agricultura e a pecuária formavam o binômio que caracterizava Santa Maria: a agropecuária. A indústria, em 1955, era um dos ramos mais desenvolvidos, tendo 202 estabelecimentos industriais. Em relação aos meios de transporte, a ligação dava-se da seguinte maneira: Cacequi, por ferrovia; Cachoeira do Sul, ferrovia, rodovia e aéreo; Júlio de Castilhos, rodovia e ferrovia; São Gabriel, rodovia, ferrovia, aéreo; São Pedro do Sul, ferrovia e rodovia; São Sepé, rodovia e a capital estadual, rodovia, ferrovia e aéreo. Para chegar a capital federal, a ligação podia ser feita por Porto Alegre pelo modal aéreo. Pelo transporte aéreo, havia conexão de Santa Maria a Alegrete.

Situado às margens do rio São Gonçalo, no Sul do Rio Grande do Sul, o município de Pelotas, em 1956, contava com população de 144690 habitantes e tinha como base da economia a agricultura, especialmente trigo e arroz. Aliada à agricultura, a pecuária era uma das fontes básicas da economia pelotense. Ligava-se a Arroio Grande por rodovia, ferrovia e

por via lacustre; a Canguçu, rodovia e ferrovia; a São Lourenço do Sul, rodovia, ferrovia, lacustre e aéreo; a Porto Alegre, rodovia, fluvial, ferrovia, lacustre e aéreo; até a capital federal, por rodovia ou misto (rodovia, ferrovia, aéreo, lacustre e marítimo). Havia em Porto Alegre um campo de pouso, denominado aeroporto federal e mantido pela União. Com três pistas de grama, o local contava com instalações de radiofarol e radiometereológico, pertencentes à Varig.

Tradicionalmente, Uruguaiana é considerado um município pastoril, possuindo rebanhos e estâncias de alta performance. Com 36980 habitantes, no ano de 1955, havia 87 estabelecimentos industriais na localidade, sendo a maioria de natureza alimentar (carnes e derivados). Na mesma época aconteceu incremento nas lavouras de trigo e arroz. A ligação com Itaqui ocorria através do modal rodoviário, ferroviário, fluvial ou aéreo; a Alegrete, ferroviário, rodoviário ou aéreo; a Quaraí, ferroviário, rodoviário ou aéreo. Com a capital Porto Alegre, havia o modal aéreo, ferroviário ou rodoviário. De Uruguaiana, por via aérea, era possível ir a Bagé, com escala em Quaraí, Livramento; a Carazinho com escalas em Alegrete, Itaqui, São Borja, Santo Ângelo, Cruz Alta e Carazinho; Cruz Alta, com escala em Alegrete, Itaqui, São Borja e Santo Ângelo; a Rio Grande, com escala em Livramento, Bagé e Pelotas; a Livramento, a Passo Fundo com escala em Alegrete, Itaqui, São Borja, Santo Ângelo, Cruz Alta e Carazinho; a Santo Ângelo; a São Gabriel; a Santa Maria com escala em Alegrete e Itaqui, a São Borja, com escala em Alegrete e Itaqui; a São Paulo; a Montevideo (Uruguai), a Buenos Aires (Argentina) e a Assunción (Paraguai).

Jaguarão, localizado na fronteira com o Uruguai, tinha a pecuária como destaque na economia em razão do valor e da qualidade dos rebanhos de bovinos e ovinos. Já na agricultura, os principais produtos do município eram arroz e trigo, sendo o primeiro bastante vendido para outros Estados da federação. Com os municípios vizinhos, Arroio Grande e Erval, a ligação acontecia pelo modal rodoviário e com a cidade de Rio Branco, no Uruguai, a conexão era feita através de rodovia, ferrovia, lacustre e aéreo. Até a capital federal, a ligação dava-se da seguinte maneira: ferrovia via Bagé, Santa Maria até Marcelino Ramos pela ferrovia até São Paulo ou misto, qual seja, ferrovia ou rodovia até Rio Grande e por mar ou aéreo.

Em 1956, o município de Livramento, na região da campanha do Estado gaúcho, possuía economia baseada quase que exclusivamente na produção pecuária, distribuída em bovinos, equinos, suínos, ovinos e caprinos. Em relação à agricultura, as lavouras de trigo e

arroz eram bastante mecanizadas, mesmo não sendo o ponto forte da atividade econômica. Ligava-se a Rosário do Sul e a Dom Pedrito pelo modal ferroviário ou rodoviário; a Porto Alegre, pelo transporte ferroviário, rodoviário ou aéreo. Por via aérea, era possível realizar o deslocamento de Livramento a Carazinho, a Bagé, a Cruz Alta, a Passo Fundo, a Pelotas, a Santo Angelo, a Uruguaiana, a São Paulo e a Montevideo, no Uruguai. Com população de 54230 habitantes, Livramento possuía aeroporto mantido pelo Governo Federal. Situado na localidade de Galpões. O aeroporto possuía três pistas. Havia, também, um campo de pouso, dotado de uma pista, de propriedade do aeroclube do município.

Com população de 70680 habitantes no ano de 1956, Bagé situava-se no cenário econômico como um dos principais centros agropastoris devido aos rebanhos de bovinos e ovinos e, assim, a estrutura econômica destacava-se pela pecuária e indústria de carnes e derivados. Havia cinco grandes charqueadas, uma indústria de enlatados e uma de elaboração de tripas. A indústria de Bagé baseava-se na preparação de carnes e derivados com estabelecimentos comerciais com forte influência na comunidade. O município comunicava-se com Dom Pedrito através do modal rodoviário e ferroviário; Lavras do Sul, pelo rodoviário ou misto; Caçapava do Sul, através do rodoviário; Pinheiro Machado, pelo rodoviário ou misto. Pela via aérea, Bagé conectava-se a Carazinho, Cruz Alta, Passo Fundo, Santo Ângelo, Uruguaiana, São Paulo e Montevideo, no Uruguai. Bagé contava com aeroporto federal “Comandante Craemer”, possuindo as duas pistas de piso de terra melhorada com cascalho. O aeroporto era dotado de radiofarol, estação radiotelegráfica e abrigo para passageiros. Uma das pistas dispunha de iluminação noturna. O município possuía, ainda, campo de pouso com três pistas de grama e hangar.

Dom Pedrito, na década de 1950, era considerado um dos mais importantes municípios do Rio Grande do Sul em razão da excelência dos campos, da agricultura e da pecuária. Considerada a maior fonte de riqueza, a pecuária era uma das principais atividades da campanha gaúcha por suas inúmeras estâncias de criação. A agricultura, no município de 27960 habitantes, ocupava o segundo lugar como fonte de riqueza, sendo a lavoura de trigo completamente mecanizada. Por outro lado, a indústria era pouco desenvolvida com $\frac{3}{4}$ da produção provenientes da charqueada. A respeito do transporte, o município era servido, majoritariamente, pelo modal rodoviário. A Bagé, pelo modal rodoviário; Lavras do Sul, através do rodoviário ou misto ferroviário; São Gabriel, pelo ferroviário e rodoviário; Rosário do Sul, pelo rodoviário e Livramento, através do ferroviário e rodoviário.

O município de Quaraí, no ano de 1956, contava com população de 16570 habitantes, tendo a pecuária como base da economia em razão da qualidade do rebanho de bovinos e ovinos. Apesar de menos expressiva que a pecuária, a agricultura, em razão da mecanização das lavouras, também exercia papel fundamental na vida econômica. Ligava-se a Alegrete e Livramento, por rodovia; a Uruguaiana, por rodovia e ferrovia; a Rosário do Sul, por rodovia e ferrovia e a Porto Alegre, por rodovia e ferrovia. A partir de Quaraí, pelo transporte aéreo, era possível a ligação até Rosário do Sul, via Uruguaiana e Alegrete; ao Rio de Janeiro, via Livramento, Bagé e Porto Alegre e também por Livramento, Bagé, Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba e São Paulo. Quaraí possuía um aeroporto com duas pistas de pouso, ambas de grama natural.

Situada no planalto médio, em Cruz Alta, a agricultura, nos anos de 1950, representava 50% da economia seguida pela pecuária, que respondia por 30%. A indústria estava em fase evolutiva, especialmente as alimentares, de bebidas e de madeira. A ligação de Cruz Alta, que contava com população de 43260 habitantes, com municípios dava-se da seguinte maneira: Palmeira das Missões, Ijuí, Espumoso, Carazinho, Panambi e Ibirubá, pelo modal rodoviário; Tupanciretã, pelo transporte rodoviário e ferroviário; Júlio de Castilhos, através do transporte rodoviário e ferroviário; e a Porto Alegre, através do modal rodoviário, ferroviário e aéreo. A capital federal, por Porto Alegre ou, por meio ferroviário, até Marcelino Ramos. Cruz Alta possuía, em 1956, um aeroporto denominado Carlos Ruhl, dispendo de duas pistas com iluminação radiofarol, radiotelegrafia e posto meteorológico. Havia, ainda, um campo de pouso com três pistas, uma estação radiotelegráfica e um hangar.

Iraí, localizado no planalto rio-grandense, possuía, como base da economia, a criação de suínos, inclusive, realizando transações comerciais com os municípios de Frederico Westphalen, Três Passos, Ijuí, Passo Fundo e Erechim. A ligação com as localidades vizinhas dava-se da seguinte forma: Frederico Westphalen, Sarandi, Chapecó e Palmeira das Missões, pelo modal rodoviário; a Porto Alegre, transporte rodoviário ou misto, ou seja, por rodovia até Santa Bárbara do Sul e ferrovia-aéreo direto de Iraí a Porto Alegre. Para a capital federal, havia a possibilidade de deslocamento até Porto Alegre ou rodovia via Passo Fundo ou misto, qual seja, rodovia até Passo Fundo e ferrovia até Marcelino Ramos e daí ao Distrito Federal. Iraí, com população de 31690 habitantes no ano de 1956, possuía, neste ano, um aeroporto com uma pista. Havia linhas regulares da Varig três vezes por semana até Porto Alegre.

Na década de 1950, a economia de Santa Cruz do Sul fundamentava-se sobre o tabaco, seu plantio e sua industrialização. Contava o município com produção industrial avaliada em um bilhão de cruzeiros, sendo uma das comunas de maior progresso do Rio Grande do Sul. Em 1956, Santa Cruz do Sul, considerada a “Capital do Fumo”, possuía população de 77880 habitantes. A ligação com os municípios acontecia da seguinte forma: a Rio Pardo, rodovia e ferrovia; a Candelária, rodovia e a Venâncio Aires, rodovia. A Porto Alegre havia as seguintes alternativas: via Venâncio Aires e Rio Pardo, por rodovia; via Rio Pardo, por ferrovia; e diretamente à capital gaúcha por linha aérea. Para Rio de Janeiro, o deslocamento acontece via Rio Pardo ou, por Porto Alegre, aéreo e navegação. O município de Santa Cruz do Sul dispunha de um campo de pouso, inaugurado em 1940.

Com população de 77390 habitantes, Passo Fundo era, na década de 1950, essencialmente agropecuário, destacando-se a produção de trigo. O município possuía, em 1956, o aeroporto São Miguel, que contava com quatro pistas de aterrissagem. O aeroporto era utilizado pela Varig, Savag em fusão com a Cruzeiro do Sul, e também pelo aeroclube local e por aviação particular. O modal ferroviário e rodoviário eram os principais meios de ligação com os municípios vizinhos: Cruz Alta, Soledade, Carazinho e Lagoa Vermelha. Havia, ainda, o modal aéreo, que possibilitava conexão, principalmente, a Porto Alegre.

Esta dissertação evidencia a comprovação da tese de Dias (2007) e de Offner (1993) que não é a rede em si que proporciona a integração territorial, mas o seu modo de uso, no caso, o uso seletivo da rede por executivos, fazendeiros, políticos, etc. Além disso, a predominância do padrão espacial centro-periferia-centro igualmente impunha limites a uma abrangente integração territorial. Observando mapas e a descrição dos municípios da campanha e Santa Maria, verifica-se uma relativa integração territorial no âmbito de suas regiões através do modal aéreo. Percebe-se que a demanda de passageiros e de carga é diretamente relacionada à economia dos municípios, preponderantemente, a pecuária.

Para melhor entendermos a dinâmica da empresa aérea Varig na configuração espacial no território rio-grandense é importante tabular os fluxos (passageiros e cargas) e fixos (aeroportos e municípios) no período de 1927 a 1957.

Tabela 1 - Evolução decenal do transporte aéreo da Varig: 1927 a 1957

Tabela 1 - Evolução decenal do transporte aéreo da VARIG: 1927 a 1957						
Indicadores		Unidade	1927 ¹	1927 a 1937	1937 a 1947	1947 a 1957
Horas voadas		Horas	217	14.819	41.202	409.793
Evolução		Vezez ²			2,78	9,95
Quilômetros voados		Km	35.000	2.398.000	8.566.000	105.032.000
Evolução		%			3,57	12,26
Passageiros		Número	652	22.830	157.722	2.749.055
Evolução		%			6,91	17,43
Carga		Quilos	100	87.000	969.000	90.410.000
Evolução		%			11,14	93,30
Aeronaves		Número	1	5	18	43
Aeroportos/campos de pouso		Número	3	21	28	28
Municípios atendidos		Número	3	21	28	28
Fonte: Museu Varig						
(1) Ano da inauguração do modal no RS, com 10 meses e 6 dias de operação						
(2) Número de vezes para mais						

Fonte: Museu Varig (VARIG, 2000).

Em termos de fluxos, entende-se que os indicadores mais importantes se referem a passageiros e cargas, mas, também a horas e quilômetros voados. Os aeroportos e áreas de pouso representam os fixos da rede e as aeronaves seus semifixos. De toda a série, cabe destacar o ano de 1927, que marca o início das operações. Seu incipiente movimento aéreo (apenas 652 passageiros e 100 quilos de carga) revela, de um lado, as dificuldades iniciais do novo sistema técnico se constituir e se sustentar numa região periférica, tanto nacional quanto internacionalmente, e, de outro lado, a visão estratégica dos pioneiros, em especial em relação às potencialidades do modal aéreo.

Vale lembrar que, nos primeiros anos da série, tais dificuldades foram agravadas tanto pelas condições técnicas das aeronaves (hidroaviões e aviões de limitada autonomia e capacidade de carga), quanto pelas condições de operação de pouso e decolagem (infraestrutura aeroportuária). Mas, por outro lado, as necessidades de aumento e aceleração de fluxos não podiam ser satisfeitas pelo modal rodoviário, já que a indústria automobilística só ofereceu meios adequados a partir de 1950, e, ademais, as estradas eram poucas e

precárias. Neste particular, o modal aéreo complementava o ferroviário, com diferenciais evidentes em velocidade, agilidade e flexibilidade.

A análise decenal da série demonstra o papel funcional do modal aéreo na integração territorial do RS. O cumprimento de tal papel pode ser avaliado em quatro aspectos principais:

a) Evolução progressiva de fluxos: o movimento aéreo de passageiros cresceu 6,91 vezes da primeira para a segunda década, e 17,43 vezes da segunda para última década, alcançando 2749055 pessoas; em termos de carga, o volume transportado cresceu 11,14 vezes da primeira para a segunda década, e 93,30 vezes da segunda para última década, quando superou 90 milhões de quilos.

b) Evolução dos fixos: o número de aeroportos e áreas de pouso passou de três, em 1927, para 28, em 1957.

c) Extensão da rede regional: os municípios diretamente atendidos passaram de três, em 1927, para 28, em 1957; as horas e quilometragem voadas, também, revelam a expressiva expansão dos serviços no território. As figuras 19 e 20 bem ilustram a evolução da malha aeroviária configurada pela Varig, no período.

d) Extensão da rede interregional: embora não seja o objeto específico da presente pesquisa, ficam evidenciadas, também, as conexões criadas pela Varig entre sua rede aérea regional e as demais redes (aérea, rodoviária, ferroviária e oceânica), tanto nacionais (Santa Catarina, São Paulo, Rio de Janeiro, entre outros) quanto internacionais (Argentina e Uruguai).

SAVAG (S.A. Viação Aérea Gaúcha)

Outra empresa, a SAVAG (S.A. Viação Aérea Gaúcha), fundada em 25 de novembro de 1946, em Rio Grande, passou a operar voos regulares no Estado do Rio Grande do Sul. As rotas regulares iniciais ligavam Porto Alegre a Bagé, Pelotas e Rio Grande. Segundo Davies (1983), a Savag adquiriu três aviões *Lockheed Lodestar*, da Panair do Brasil, no mês de

janeiro de 1947 (Figuras 21 e 22), inaugurando, no mesmo ano, serviços entre Porto Alegre e Bagé, Pelotas e Rio Grande.



Figura 21- Aeronaves *Lodestar* da Savag em 1947- Campo de Marte em São Paulo.
Fonte: Arquivo pessoal Martin Bernsmuller (2009).



Figura 22 - Aeroporto de Rio Grande nos anos de 1940 operado pela Savag.
Fonte: Arquivo pessoal Martin Bernsmuller (2009).

Necessário destacar que idealizadores da empresa tiveram apoio da indústria pesqueira Leal Santos Ltda., sediada no município de Pelotas, para adquirir as aeronaves da Panair do Brasil. No ano seguinte, em 1948, a rede foi ampliada através do serviço no Norte do Estado – Cruz Alta, Palmeira das Missões, Erechim, Passo Fundo e Carazinho (Figura 23). E, no final de 1949, adicionou um avião modelo *Douglas* DC-3 à sua frota, sendo que o outro apenas no final de 1957.

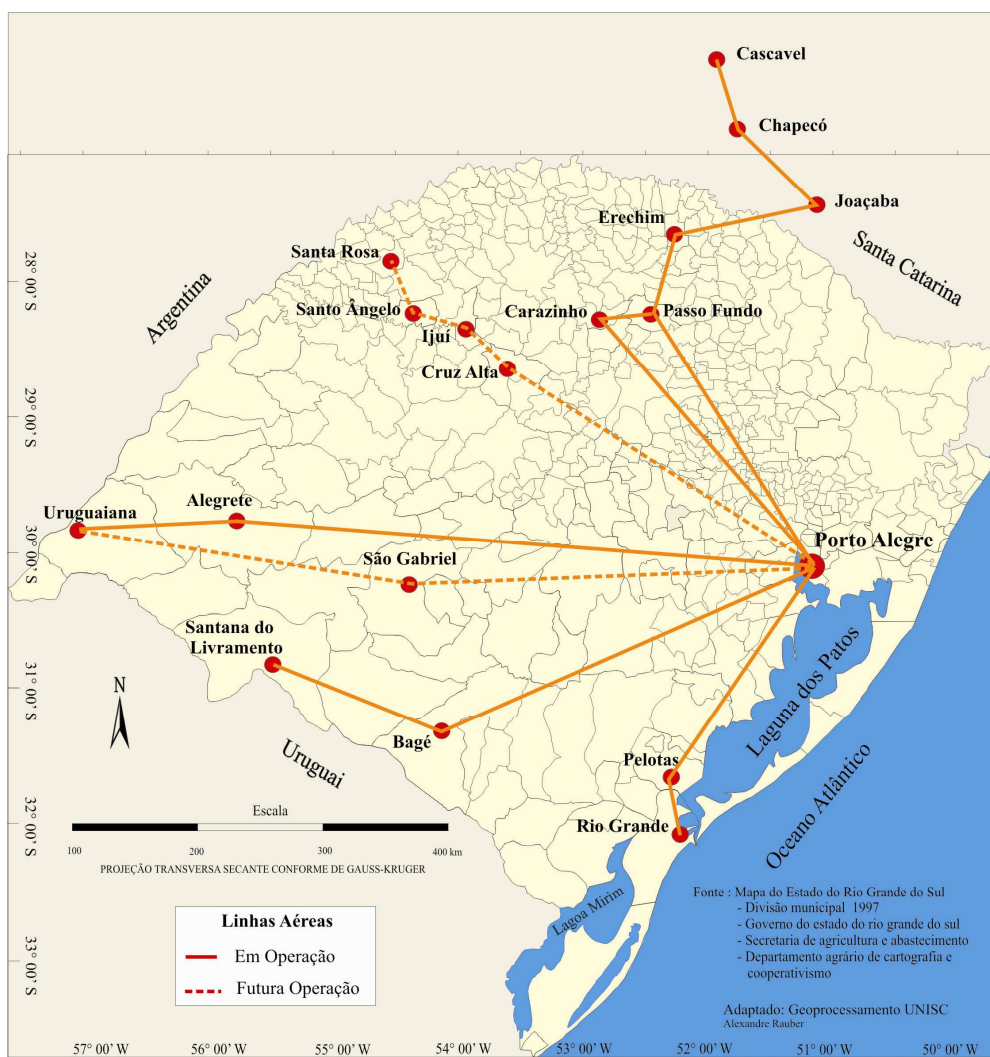


Figura 23 - Rede aérea da Savag no território gaúcho em 1948

Fonte: <http://produto.mercadolivre.com.br/MLB-94215874-flamula-aviaco-savag-anos-50-rara-JM>. Adaptado pelo Geoprocessamento UNISC – Alexandre Rauber.

Tais aeronaves foram compradas pela Cruzeiro do Sul e transferidas à Savag, evidenciando que a Cruzeiro do Sul pretendia atuar em direção ao Sul no território, o qual até o momento era de domínio absoluto da Varig. Essa última, diferentemente da Cruzeiro, Panair ou Vasp possuía potencial para se aproximar de outras regiões, fora do território gaúcho.

Em dezembro de 1946, Ruben Berta, da Varig, fez um pronunciamento na reunião do Colégio Deliberante da Fundação, recém-criada. Conforme relatos de Mário de Albuquerque, ex-assessor de imprensa da Varig, em correspondência eletrônica em 20 de janeiro de 2010, Ruben Berta afirmou:

No ano que se aproxima, a VARIG terá de travar um novo enfrentamento, agora em seu próprio Estado natal. Este, pela proporção das forças em jogo, não parece poder alcançar a profundidade das lutas anônimas que travamos em 46, nem encerrarão os riscos que, fundamentalmente, passou a companhia no período que ora finda.

Em 1947, a S.A. Viação Aérea Gaúcha (Savag), concorrente da Varig na época, aterrissou o avião *Lodestar* (Figura 24) em Cachoeira do Sul, que faria a linha Porto Alegre, Cachoeira, Passo Fundo, Santa Maria, Santo Ângelo, Bagé e Pelotas. Neste ano, a Varig voava às terças e às quintas-feiras.



Figura 24 - Avião *Lodestar* da Savag no aeroporto de Cachoeira do Sul, nos anos 40-50. A aeronave a direita da foto era um *Lockheed Electra-10/A* da Varig.

Fonte: Museu Histórico Municipal de Cachoeira do Sul (2007).

As empresas aéreas Cruzeiro do Sul e Panair adotaram posição ofensiva, passando a prestigiar a nova empresa, Savag. A Cruzeiro do Sul transferiu aviões para Savag, na tentativa de revigorar a frota, porém insuficiente para tirar da Varig a liderança no transporte aéreo gaúcho. Com o objetivo de expandir as linhas no interior do Rio Grande do Sul, a Varig liderou trabalho na preparação e infra-estrutura dos campos de pouso, muitos deles ainda inexistentes.

Conforme acordo estabelecido com o Ministério da Aeronáutica, a companhia possuía direito exclusivo do uso das pistas, sendo responsável pela manutenção, podendo ceder autorização para terceiros conforme as necessidades e interesses da empresa. Por sua vez, o governo federal publicou decreto, liberando as pistas, cabendo à Varig cobrar uma determinada taxa por pousos e decolagens.

Segundo Link (1994), em 1952, a Varig, com apoio de Getúlio Vargas que estava no Governo Federal, conseguiu cancelamento de diversas frequências da Savag. Anos antes, em 1946, a Varig qualificou a frota com os aviões *Douglas DC-3* e depois com os *Curtiss C-46*. Já, em 1951, servia 14 cidades no interior do Rio Grande do Sul. Chegava, também, a Santa Catarina e Paraná, alcançando São Paulo e Rio, além de Montevideo.

No ano de 1953, depois de adquirir a Aero Geral, alçou voo até Natal, no Rio Grande do Norte, passando a competir com a Cruzeiro, Panair, Vasp e Real/Aerovias. A compra pela Varig foi efetuada em 27 de abril de 1951, mas o Ministério da Aeronáutica aprovou a transação apenas em 10 de julho de 1953. Até aí, os aviões da Aero Geral operavam seus voos com tripulações das duas empresas; os aviões continuavam com a pintura da Aero Geral. Em 1955, quando conquistou a rota para Nova York, a Varig já atendia, no âmbito regional, aproximadamente 20 municípios gaúchos.

A respeito da Savag, importante frisar que o mês setembro de 1950 teve episódio marcante na sua trajetória. Um acidente aéreo vitimou o fundador e presidente, Gustavo Craemer, e o senador Joaquim Pedro Salgado Filho, ex-ministro da Aeronáutica do antigo governo Getúlio Vargas. De acordo com o livro *o Rastro da Bruxa*, de autoria de Carlos Ari Germano da Silva (2008), o fato abalou consideravelmente o prestígio da empresa Savag. Com a morte de Craemer, que era influente e detinha prestígio político no Rio Grande do Sul, a Savag entrou em franca decadência.

Enquanto diminuía a relevância da Savag, aumentava a da Varig, que se consolidava no cenário internacional. Em virtude das dificuldades, a Cruzeiro do Sul fez um consórcio operacional, assumindo, praticamente, o controle da Savag, além de efetuar tráfego mútuo com a empresa TAC (Transportes Aéreos Catarinenses). Com o intuito de continuar no mercado da aviação, em 1957, a empresa passou a oferecer um novo voo para Dom Pedrito, via Bagé, com preços reduzidos, fazendo igualmente conexão com todas as linhas da Cruzeiro do Sul.

Segundo anúncio publicado como propaganda institucional, a Savag usava o *slogan* “a mensageira do progresso” com o objetivo de propagar a consistência da empresa. Nessa época, a Savag ainda fazia voos diários (exceto aos domingos), operando exclusivamente com aviões *Douglas DC-3* (Figura 25) e tinha agências em Rio Grande, Pelotas, Bagé, Dom Pedrito, São Gabriel, Livramento, Passo Fundo e Erechim.



Figura 25 - Aeroporto Salgado Filho em 1954. *Douglas DC-3* da Savag e dois aviões *Convair 240* e um *Super Constellation* da Varig.

Fonte: Arquivo pessoal Martin Bernsmuller (2009).

A respeito dos benefícios para os passageiros que optavam pelo modal aéreo em detrimento do rodoviário e/ou ferroviário, o ex-comissário de voo da Savag, Carlos Michilena, destaca o conforto oferecido pelo transporte aéreo, além da economia de tempo, em entrevista concedida em 23 de janeiro de 2010:

Se tu adoecesses em Bagé, por exemplo, e precisasse vir para Porto Alegre, se fosse no inverno, tu iria morrer dentro de um ônibus ou dentro de carro porque tu não ia chegar, então aí entra a aviação. O voo de Porto Alegre/Bagé era de uma hora no *Douglas DC-3*. E eram voos confortáveis e essa era a razão, era muito difícil você viajar no interior do Rio Grande do Sul de ônibus ou de trem e a integração também de correio. O correio era uma coisa que funcionava e funcionava mesmo. O correio era o serviço que mais funcionava neste país.

Percebe-se que o aeroporto de Porto Alegre, já na época de operação da Savag, era um nó importante na rede de transporte aéreo, pois a partir da capital gaúcha partiam todas as

linhas aéreas. Ou, em outras palavras, como destaca Santos (1996), elementos fixos que redefinem o lugar. Michilena observa, na mesma entrevista, que:

elas tanto levavam os passageiros do interior do Rio Grande do Sul, mandavam para o Rio, São Paulo, para os centros maiores ou até mesmo para o exterior, fazendo conexão com a base em Porto Alegre, mas sempre as linhas começavam e chegavam em Porto Alegre.

Sobre o perfil dos passageiros da Savag, Michilena destaca que os usuários eram, principalmente, provenientes da chamada elite da época: “você descia no aeroporto e via a elite toda cidade, de chapéu, os melhores perfumes, as mulheres dos fazendeiros ricos, essa é que era o passageiro”.

A Savag e a TAC recebiam subvenção da Rede de Integração Nacional, subvenção esta que era alterada anualmente. Em janeiro de 1961, mês da posse do Presidente Jânio Quadros e, portanto, após cinco anos de pesados investimentos em rodovias, a demanda aérea estava tão reduzida na maioria das linhas dos aviões *Douglas DC-3*, no Sudeste e no Sul, que a Cruzeiro do Sul decidiu enxugar a malha aérea da Savag e, conseqüentemente, os prejuízos.

No ano de 1961, a Varig pressionada por prejuízos, cortou sete escalas gaúchas: Cachoeira do Sul, São Gabriel, São Luís Gonzaga, Dom Pedrito, Jaguarão, Santa Vitória do Palmar e Iraí. O número de viagens para o interior do Estado foi reduzido de 60 para 37 por semana. Essas informações levam a duas conclusões: ao contrário do que foi dito tanto no livro do Davies (1983) como no de Pereira (1987), a Varig não expulsou, através de influência política, a Savag do Rio Grande do Sul, em 1952. A Savag manteve uma rede aérea gaúcha bem abrangente até 1960. O que levou a suspendê-la foi o mesmo fator que resultou em forte corte das linhas e escalas da Varig: a concorrência rodoviária e outros fatores como a inflação mais alta, o fim do câmbio privilegiado para a importação de aviões e componentes, etc.

Existem controvérsias sobre a data do encerramento das atividades da Savag. Segundo Davies (1983), fora em primeiro de janeiro de 1966, quando foi definitivamente absorvida pela Cruzeiro do Sul, que possuía outros interesses de rotas para o Norte do país. No entanto, o consultor de aviação, Paulo Bittencourt, afirma que o último vôo foi em fins de dezembro de 1965, com os aviões sendo transferidos para a base de Belém do Pará, da Cruzeiro do Sul.

Assim, deixou livre o mercado gaúcho para a Varig. Em 1966 e 1967, apenas a Varig atendia a 108 cidades no Brasil.

Arco-Íris Viação Aérea S.A.

Uma outra empresa que operou no Rio Grande do Sul foi a Arco-Íris Viação Aérea S.A. Constituída, em 22 de março de 1945, no Rio de Janeiro. Um ano após, concretizou-se a chegada das duas primeiras aeronaves *Dragon Rapide*.

Em julho de 1948 aconteceu a transferência da base administrativa e operacional da empresa de São Paulo para Caxias do Sul, dando início aos voos regulares, embora não houvesse uma autorização formal do Ministério da Aeronáutica. Em setembro de 1948, a autorização não foi concedida e a falência decretada, mas a empresa ainda realizava voos. Como observa Martin, ex-comissário da Varig: “essa empresa é praticamente desconhecida do contexto histórico-econômico do Estado, mas mesmo assim merece referência por ter participado da trajetória histórica da aviação regional”.

Em 31 de outubro de 1948, fora realizado o último voo da empresa regional, compreendendo o trecho Itajaí a Caxias do Sul. O projeto abrangia efetuar voos para diversas cidades no Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. Porém, foram operados apenas os seguintes voos: Caxias / Vacaria / Lages / Rio do Sul / Florianópolis; Caxias / Vacaria / Rio do Sul / Itajaí; Caxias / Vacaria / Mafra / Porto União.

Após destacar-se as empresas aéreas Condor/Varig, Savag e Arco-Íris, que participaram da formação do mercado nacional no período compreendido de 1927 a 1963, abordar-se-á a integração centralizada do território, de 1964 a 1988. Nesse período ressaltou-se as empresas aéreas Varig, a Rio-Sul Serviços Aéreos, TABA (Transportes Aéreos da Bacia Amazônica) e Votec. A respeito da companhia aérea Rio-Sul, abordou-se tanto no segundo como no terceiro períodos, em razão de suas operações terem transmutado até a última periodização.

3.2 A integração centralizada do território (1964 a 1988)

O território brasileiro, a partir dos anos 60, entrou numa nova etapa de desenvolvimento, pois foram modificados os conteúdos técnicos essenciais de sua constituição, entre eles, os sistemas de movimento e de telecomunicações. Tais conteúdos permitem a possibilidade de uso do espaço geográfico como reflexos no sistema de transportes. Acredita-se que os modais precisam acompanhar e atender às demandas da sociedade, que fazem parte de um espaço geográfico integrado e diversificado.

Nesse período, a situação política do país era complexa, pois na área rural havia desintegração das estruturas de poder e na zona urbana os movimentos estudantis e sindicais se constituíam como nova força de atuação. No ano de 1964, nesse contexto de polarização de forças, acontecia o golpe de Estado e era outorgada, em 1967, uma nova Constituição. Assim, modificava-se os conteúdos normativos do território.

O governo militar, instalado em 1964, possibilitava a integração física do território até então rara no país. Tal integração, aliada ao crescimento do mercado consumidor, tornou o espaço atrativo para empresas do exterior, além de propiciar a criação de empresas estatais e privadas, as quais assumiram parcela significativa da condução da organização do território.

Com a tomada do poder pelos militares foi instalado um sistema de ações centralizado no Governo Federal. Tal centralização – caracterizada pelo afastamento da participação do povo das decisões – caracterizou o processo de acumulação capitalista. Nessa etapa foi criado grande número de empresas estatais, especialmente nos ramos de atividade que necessitavam atuação que o empresariado brasileiro não possuía como, por exemplo, infraestrutura de comunicação, infraestruturas de transportes e serviços públicos de modo geral.

À medida que era criada uma nova base de geração/distribuição de energia (hidrelétricas e usinas) foram formadas, também, infraestrutura de transporte para reforçar a integração física do país. Intensificava-se o uso do modal rodoviário na ligação de municípios e regiões brasileiros. Santos e Silveira (2001) destacam que a rede rodoviária nacional passou de pouco mais de 300 mil quilômetros, em 1952, para mais de um milhão e 600 mil quilômetros, em 1995. O crescimento significativo da rede rodoviária nacional trouxe consequências para a vida de relações do território, pois houve probabilidade de aumento da circulação material.

O Governo Federal, nos anos de 1970, tentou fazer do modal ferroviário um elemento dinâmico do território, tanto que revitalizou a Rede Ferroviária Federal, criado no ano de 1957, mas não obteve êxito. Tal sistema de transportes, conforme enfatiza Contel (2006) não permitia a integração física pensada pelo então governo do país. Por sua vez, o sistema de movimento aeroviário – típico do período técnico-científico - passou a ser fundamental à nova estruturação do território porque transporta cargas com produtos de valor agregado, além de empresários e políticos, entre outros de setor mais elitizado.

Através da consolidação de voos regulares entre os principais municípios do território brasileiro foi possível o transporte com velocidade e assiduidade, atributos essenciais à ligação das regiões metropolitanas. O modal aéreo possibilitou a complementaridade regional no Brasil tendo em vista que o território já estava sendo integrado pelas vias terrestres (modal rodoviário). Percebe-se que a expansão do meio técnico-científico no interior do território precisa, através de ações do Estado e da iniciativa privada, de sistemas de objetos que incrementem a integração do território por via aérea. O modal aéreo exigiu acréscimo de objetos informacionais (informação) nos sistemas técnicos. Santos (1996) explica que um objeto é também informacional quando é chamado a produzir um trabalho preciso – a informação – e, ao mesmo tempo, funciona a partir de informações.

Nas décadas de 60 e de 70, houve aumento substancial do processo de urbanização do território brasileiro. Tal incremento foi resultado do crescimento demográfico da população, do êxodo rural e, principalmente, do avanço do meio técnico-científico nas áreas rurais do Brasil. Os números do processo de urbanização revelam modificação no padrão de ocupação no território. Vejamos: o índice de população urbana passa de 36,61%, em 1950, para 56,8% em 1970, conforme aponta Santos (1993). De acordo com Santos e Silveira (2001) crescem, no período citado, três tipos de aglomerações no território: as cidades locais, as cidades médias e as cidades metrópoles. Nas cidades locais e médias, novas funções urbanas são geradas com a criação de postos de trabalho em atividades burocráticas e também na iniciativa privada dotada de profissionais voltados à prestação de serviços.

A respeito do processo de formação de cidades locais e médias, Contel (2006) citado por Santos (1973) argumenta que nelas acontece o aumento do nível de renda da população urbana em comparação com a rural; a diversificação das necessidades de consumo; a divisão do trabalho mais acentuada e ainda a difusão e a criação de novos meios de transporte. Processo semelhante acontece com as metrópoles, que, da década de 60 para a de 80, passaram de duas – Rio de Janeiro e São Paulo – para 10, como informa Santos e Silveira (2001). Essas cidades são relevantes para entender o território, pois elas envolvem vários outros municípios próximos, aumentando, assim, as necessidades de investimentos, especialmente em redes de transporte metropolitanas, entre outras infraestruturas.

Para Pesavento (1985), os governos autoritários incentivavam a exportação como maneira de aumentar divisas, objetivando assegurar importação de insumos e bens de capital. O capital estrangeiro, principalmente na década de 70, começou a obter controle acionário de

empresas instaladas no país. No Rio Grande do Sul, houve atrelamento da economia gaúcha à brasileira, ocorrendo crescimento do setor de produção de intermediários, que ocupou lacunas deixadas pela indústria de bens de consumo destinados aos assalariados. O Estado gaúcho estava vulnerável às flutuações do setor de produção de bens duráveis localizados no eixo Rio – São Paulo. Verificou-se o processo denominado “desgauchização da economia”, que correspondia à compra do controle acionário das empresas sulinas por outras de fora do Estado ou mesmo do exterior. A alternativa encontrada pelos empresários gaúchos para enfrentar a concorrência foi a associação para tentar equivaler-se às empresas mais avançadas.

Nesse segundo período, que abrange mais de duas décadas, destacam-se as empresas Varig, na sua fase final de operação no Rio Grande do Sul no ano de 1971, e a Rio-Sul Serviços Aéreos Regionais, criada em 1976 devido à política de governo de incentivo às empresas aéreas regionais, através do SITAR. Após essa abordagem, fez-se uma reflexão sobre a dinâmica da rede aérea regional, citando as empresas Taba, Votec e a Rio-Sul.

A aviação no Brasil sempre teve relação estreita com a questão política e com os agentes políticos que, através de ações estratégicas, incentivaram o modal. Exemplo disso é a RIN – Rede de Integração Nacional, criada pelo Decreto-lei 52693, de 15 de outubro de 1963, no governo do presidente João Goulart. Pelo decreto, o plano de integração nacional abrangeria linhas aéreas domésticas de alto interesse nacional, comprovadamente deficitária ou antieconômica, as quais comporiam a rede de Integração Nacional. Desde então, percebe-se atenção especial para a região amazônica tanto que a legislação previa a inclusão das linhas amazônicas na RIN. Destaque-se que não seriam beneficiadas as linhas-tronco (linhas principais), nem as ligações diretas entre capitais, sem escalas.

Entre os principais fatores analisados para a implementação do Plano de Integração Nacional estavam o interesse público da ligação por via aérea, traduzido na necessidade de servir às regiões menos desenvolvidas, suprimindo a insuficiência dos outros meios de transporte, o estabelecimento de tarifas adequadas às condições econômicas da região. Para permanecer recebendo a subvenção do plano era imprescindível, por parte das empresas, a manutenção das escalas de linhas mesmo com a substituição das aeronaves e das frequências para atender à demanda dos usuários. Interessante frisar que a concessão do benefício estava a critério da Diretoria de Aeronáutica Civil, subordinada ao Ministério da Aeronáutica.

A respeito da criação da RIN, Venâncio Grossi, ex-diretor do DAC, é categórico ao afirmar que tal política, além de incentivar as empresas a operarem em localidades de reduzido tráfego, foi criada para tentar resolver o problema de infraestrutura aeroportuária brasileira, especialmente quando o país, no final da década de 50, começou a trocar aeronaves antigas por mais modernas, principalmente com motores turbo-hélices (sistemas de propulsão), ocorrendo, nesse sentido, ganhos de eficiência com a evolução tecnológica, que possibilitou, entre outros aspectos, a diminuição do consumo de combustível e maior desempenho das aeronaves. O conteúdo dos objetos que constituíam e compunham a infraestrutura aviária no país passou a experimentar mudanças técnicas significativas, com reflexos na organização e na configuração espacial das linhas aéreas e dos serviços prestados.

Entende-se que tais mudanças inserem-se no novo conteúdo que o espaço geográfico passou a apresentar e que Santos (1996) denominou de Meio Técnico-Científico Informacional, quando a técnica, a ciência e a informação tornam-se variáveis cada vez mais presentes na relação entre a sociedade e a natureza e no modo de organização espacial. A esse respeito, Grossi observa, em entrevista concedida em 23 de janeiro de 2010, que:

O que acontece com a infraestrutura brasileira? A infraestrutura brasileira não estava preparada para receber equipamentos de uma nova geração, chamados de segunda ou terceira geração, o nome que você queira dar. Então o número de cidades que até então era servida pela aviação geral, pela aviação regular como um todo começou a ser restringida. O diretor geral do DAC, na época, ele idealizou a RIN. Ela era para voar somente cinco anos, com recursos vindo do governo, do tesouro, então eles recriam a RIN pagando as empresas para voar para aqueles locais com médio e baixo potencial de tráfego.

A legislação referente à Rede de Integração Nacional concedia poderes à Diretoria de Aeronáutica Civil. Essa poderia dividir o país em regiões a fim de estabelecer centros de irradiação de linhas do Plano, bem como adaptá-lo às condições da melhoria da infraestrutura, de maneira a eliminar, gradativamente, a utilização do equipamento menos econômico. Por sua vez, o Ministério da Aeronáutica tinha a atribuição de promover melhorias dos campos de pouso, que constituíram escalas da Rede de Integração Nacional, com objetivo de substituir, progressivamente, o equipamento utilizado por outro que proporcionasse maior economia à operação. A respeito das subvenções, a RIN estipulava que a quilometragem do Plano deveria ser condicionada à dotação orçamentária anual concedida para o subvencionamento das linhas constantes da rede, observados os seguintes critérios de prioridade: o alto interesse nacional da ligação; a inexistência ou precariedade dos meios de transporte de superfície existentes e a

necessidade de ligação com os centros administrativos ou de irradiação, num sentido ou noutro, segundo fluxo econômico da região.

Em 1971 (de abril a dezembro) houve uma última tentativa por parte da Varig de retomar o interior do Estado. Foi lançado um projeto ambicioso, denominado “Operação Rio Grande do Sul” quando foram introduzidos os modernos turbo-hélices britânicos *Avro* nas rotas Porto Alegre/ Bagé/ Livramento/ Bagé/ Porto Alegre; Porto Alegre/ Santa Maria/ Alegrete/ Uruguaiana/ Alegrete/ Santa Maria/ Porto Alegre e Porto Alegre/ Cruz Alta/ Santo Ângelo/ Cruz Alta/ Porto Alegre. Estes voos operavam, além dos tripulantes técnicos, com duas comissárias que usavam um uniforme diferenciado, caracterizando a indumentária da “prenda” gaúcha. O serviço de bordo era bastante sofisticado, inclusive com carrinho de bebidas, apesar das curtas escalas percorridas. Com o fim do subsídio da RIN em 1971, no mesmo ano, o resultado financeiro não foi compensador e a empresa teve de suspender a operação no interior do Estado, como observa Martin Bernsmuller, ex-funcionário da Varig, em entrevista no dia 26 de abril de 2010:

Em 1971 eram operadas apenas 7 cidades, fora Porto Alegre: Bagé, Santana do Livramento, Santa Maria, Alegrete, Uruguaiana, Cruz Alta e Santo Ângelo. A retomada das linhas foi realizada por equipamento *Avro* (na época de última geração). A operação propriamente durou de abril a dezembro deste ano. A VARIG chegou à conclusão que as rotas continuavam deficitárias e frequentemente escalas ou mesmo voos eram cancelados, abalando ainda mais a credibilidade por parte dos passageiros.

Nessa mesma banda, Hélio Miron Maciel, ex-funcionário da Rio-Sul observa, em entrevista no dia 06 de janeiro de 2010, o desaquecimento das linhas com o fim dos incentivos da RIN: “Os aviões da Varig cobriam praticamente todo o Rio Grande do Sul. Quando saíram esses aviões, o Rio Grande do Sul ficou de dois a três anos sem aviões no interior. Não somente o Rio Grande do Sul, mas o Paraná e também a Amazônia por volta de 1974”.

Importante destacar que, nas décadas anteriores de 40 e de 50, com exceção do período que vigorou a RIN, era quase inexistente a regulamentação, por parte do Estado, no transporte aéreo, caracterizando a fase de grande flexibilização. Nesta época, houve a criação de diversas empresas, formando-se, assim, um ambiente competitivo. Mas, conforme Grossi (1987), boa parte das companhias aéreas eram carentes de organização, de suporte econômico e de capacitação técnica. Em 1953, o governo de Getúlio Vargas, através da Lei n. 1815,

concedeu benefícios às empresas nacionais de transporte aéreo, as quais ganharam isenção de todos os impostos, menos o de renda. Além disso, suspendeu a incidência dos débitos da taxa aeroportuária.

Na década de 60 houve redução no ritmo de desenvolvimento do transporte aéreo. O Estado, a partir de então, passou a regulamentar a atividade, caracterizando a chamada fase da "**Concorrência Controlada**" (grifo nosso). O Estado agia para evitar a competição desleal entre as empresas, através do controle da oferta, de linhas e frequências, e das tarifas aéreas. Foi aplicada a "**Política da Realidade Tarifária**" (grifo nosso) com a justificativa de que o usuário deveria pagar o justo valor pelo serviço de transporte de que utilizava. Cabia ao Estado – o poder concedente - fixar as tarifas adequadas aos custos operacionais de serviços, incluindo a remuneração do capital investido. A década de 60 caracterizou-se, também, pelo crescimento da demanda, que resultou na aceleração do reequipamento das empresas com aeronaves mais modernas e de maior capacidade. Com a aquisição de aviões maiores, a aviação comercial regular passou a atender um número mais reduzido de localidades.

A respeito do SITAR, relevante destacar que tal política do Governo Federal, além de incentivar a aviação regional no país, foi estímulo à indústria aeronáutica brasileira, no caso, a Embraer (Empresa Brasileira de Aeronáutica), ligada ao Ministério da Aeronáutica. Pelo SITAR, houve impulso à empresa estatal através da comercialização de aviões do tipo EMB-110 “Bandeirante” no mercado nacional. A intenção do governo consistia em suprir o mercado com o “Bandeirante” e também integralizar e interiorizar o transporte aeronáutico. Dialogando com Reis (2003), pensa-se que, além de conceder incentivos, torna-se necessário reavaliar as relações do Estado com o mercado e sociedade civil, sendo que a área de políticas públicas prime pela análise de como o Estado age ou poderia agir para garantir a provisão dos bens e serviços públicos, especificamente, a aviação, que é uma concessão do Estado.

No ano de 1974, a empresa Multiplan Consultoria Aeronáutica, após um contato inicial com a Embraer, foi contratada para elaborar estudo, criando um sistema regional no Brasil. Mário Bittencourt, um dos sócios da empresa, explica qual era a idéia inicial do SITAR, que veio a ser criado em 1976, em entrevista concedida em 24 de janeiro de 2010:

Esse estudo era uma forma de criar um mercado para o Bandeirante que já estava sendo fabricado e que tinha obtido venda para a Vasp e para a Transbrasil. As vendas tinham parado e só havia encomendas militares. Então nós mostramos para a Embraer que era necessário criar empresas com uma dimensão aonde o Bandeirante fosse um avião ideal e final naquela fase de criação das empresas. Para elas darem toda a importância devida e toda a dedicação a esses aviões.

A expressão SITAR foi cunhada pelo então presidente da empresa Transbrasil, Omar Fontana, como alternativa ao termo “linhas de terceiro nível” utilizado nos Estados Unidos por ser considerada, no Brasil, uma denominação depreciativa. Mário Bittencourt ainda explica:

Nós criamos exatamente porque nós achamos que era depreciativo chamar de terceiro nível, principalmente porque no Brasil não existia o segundo nível e nos Estados Unidos existia o terceiro nível. Aí criamos a idéia do nome regional, o SITAR. Todo mundo aceitou e achou uma boa idéia. No momento dado foi assinado o decreto de lei pelo Geisel.

Segundo Oliveira (2009), a aeronave “Bandeirante” foi projetada para atender às características das atividades regionais do país, ou seja, baixa densidade de tráfego e infraestrutura aeroportuária limitada. Tal projeto foi baseado em estudos relacionados à densidade do tráfego aéreo nacional e ao comprimento de pistas disponíveis nos aeroportos brasileiros.

Mas, antes mesmo do SITAR, as empresas aéreas Transbrasil e Vasp utilizavam o Bandeirante nas chamadas “linhas de terceiro nível”. O DAC (Departamento de Aviação Civil), ligado ao então Ministério da Aeronáutica, concluiu ser necessário adotar ampla política governamental e administrativa que fornecesse ao segmento regional as bases para a consolidação econômico-financeira. Como observa Grossi, a filosofia do SITAR no âmbito governamental era integrar com sentido de buscar a unidade nacional, tanto que havia uma idéia corrente no meio militar de que se não fosse possível chegar aos lugares mais longínquos do território, aqueles seriam perdidos: “Se você pegar a geopolítica de Mário Sampaio, Carvalho e Terezinha de Castro, você vai ver que eles tinham receio do país partido e se não partiu, deve-se, por incrível que pareça, ao Império. Se tivéssemos partido para a República, antes do Império, o país estaria partido”.

No governo do presidente da República, Ernesto Geisel, no ano de 1975, começou a vigorar o Decreto 76590, dispondo sobre os Sistemas Integrados de Transportes Aéreo Regional, conhecido como “SITAR”. Tais sistemas, com prazo de concessão para a exploração de linha aérea regular de 15 anos, eram constituídos de linhas e serviços aéreos de uma região para atender a localidades de médio e baixo potenciais de tráfego. O prazo poderia ser prorrogado por períodos idênticos sucessivos, a critério do Ministro da Aeronáutica.

Conforme Grossi, os representantes do Departamento de Aviação Civil, durante as discussões sobre os destinos do SITAR no ano 1992, destacaram que, com o sistema, foi criado o adicional tarifário, cujo montante seria distribuído entre as empresas aéreas regionais na forma de suplementação tarifária. Os Sistemas Integrados de Transportes Aéreos Regional abrangiam regiões do país, fixadas pelo Ministério da Aeronáutica, enquanto as redes regionais de linhas aéreas, elaboradas pelo Departamento de Aviação Civil e aprovadas pelo Ministro da Aeronáutica.

A previsão era de que cada região ou rede regional de linha aérea constituísse um sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional. Por sua vez, cada sistema integrado de Transporte Aéreo Regional seria operado por uma Empresa de Transporte Aéreo Regional. O decreto previa que a empresa concessionária de linhas aéreas de um Sistema Integrado poderia operar em *pool* (contribuição de objetivos comuns) com outras empresas da região ou celebrar com elas contratos para prestação de serviços. Mário Bittencourt corrobora essa informação: “A idéia era a de que cada empresa não poderia ter mais de um terço de participação das companhias - tronco porque elas nunca iam conseguir ficar independente e não fizesse somente o que era interessante para elas”.

Pelo SITAR, ficou estabelecido um adicional de até 3% (três por cento) a incidir sobre as tarifas de passagens aéreas das linhas domésticas, para crédito do Fundo Aeronáutico, em conta vinculada ao Departamento de Aviação Civil. Esse percentual, no ano de 1999, foi reduzido para 1%. A destinação era específica aos Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional para suplementação tarifária de suas linhas. Nos primeiros quinze anos do sistema houve um desvirtuamento dos propósitos da adoção da suplementação tarifária.

O SITAR estabelecia a divisão das operações regionais no país nas regiões Sul, Sudeste, Centro-oeste, Norte e Nordeste, entre cinco companhias aéreas: Rio-Sul, Votec, Nordeste, Taba e TAM (Figura 26).

Com o SITAR, havia um fundo de suplementação tarifária já que muitas linhas eram deficitárias, em razão da pouca demanda, e operavam aviões com menos de 30 assentos e com alto custo de manutenção. Pode-se dizer, com Kalecki (1990), que a demanda depende do investimento e do consumo dos capitalistas, representados na aviação, pelos donos das empresas aéreas. Concordando com o mesmo autor, cogita-se que o aumento da demanda estaria diretamente relacionado ao aumento da distribuição de renda e, desta forma, o meio empresarial da indústria aeronáutica busca inovação, tendo em vista que os lucros dependem de investimentos e de consumo.

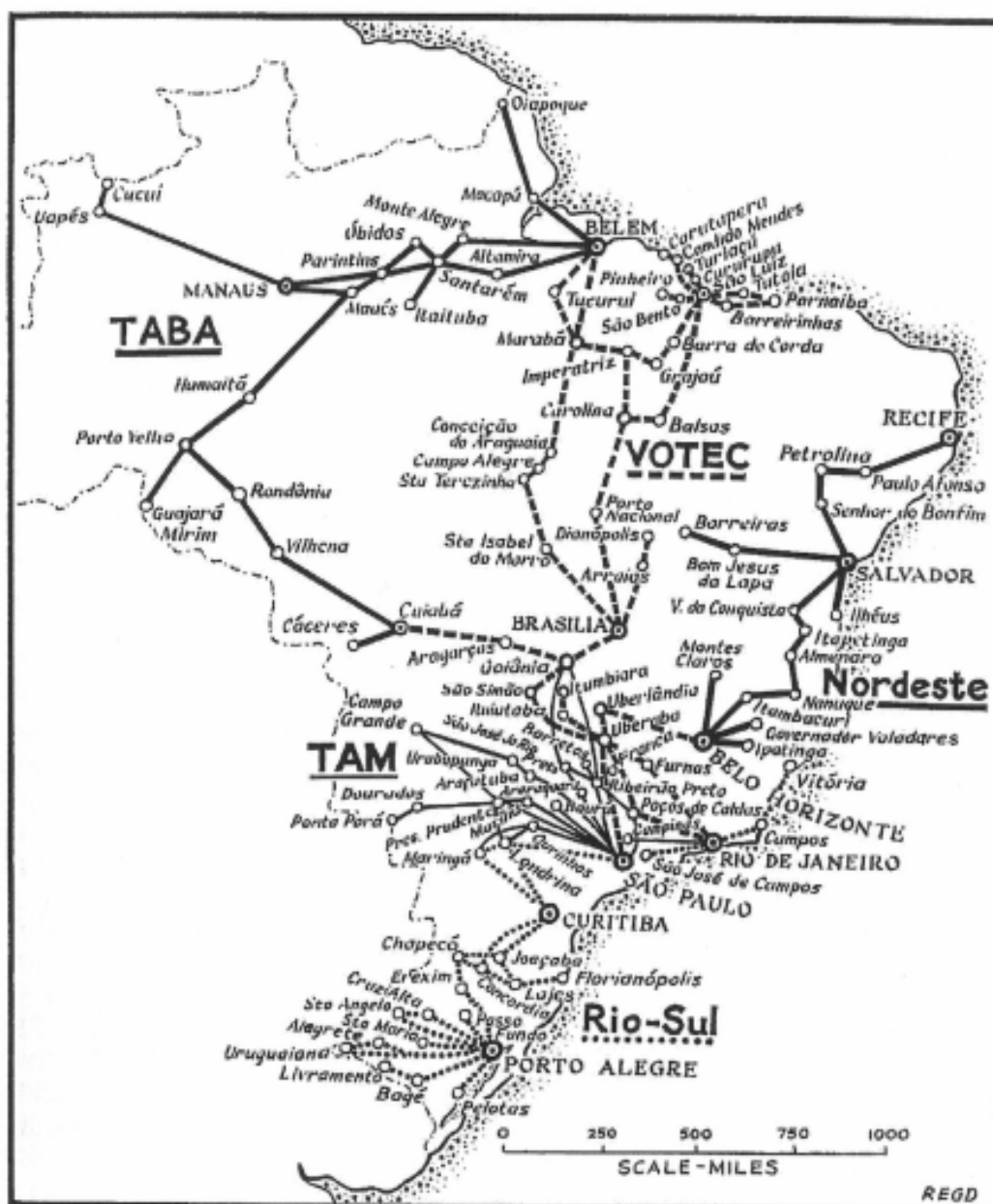


Figura 26 - Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional – 1976

Fonte: Davies (1983, p. 384).

As empresas beneficiadas pelo SITAR deixaram de cumprir seu papel de atender aos municípios interioranos. Sem controle da autoridade fiscalizadora - DAC - aquelas se beneficiaram de sistema criado para atender aos municípios do interior, pois recebiam o incentivo e não permaneciam atuando nas cidades de baixa demanda.

De acordo com Venâncio Grossi, era em condição indispensável ao recebimento da subvenção de cada viagem, de ida ou de volta, a efetiva realização de todas as escalas previstas no horário da respectiva linha:

A regional vem substituir a RIN, com uma nova filosofia, atendendo dois objetivos: ainda o de integração, já não tão explícito quanto à outra, mas implícito; e buscar aumentar pólos de negócio no interior para fixação de pessoas, com isso não deixa de ser uma fronteira viva. Buscar pólos de negócio, quanto mais no interior para fixação de mais pessoas crescendo para o interior para o desenvolvimento regional. No momento em que você criava a idéia de buscar pólos econômicos no interior, você estava criando nada mais do que ligações com as grandes capitais vindo lá de baixo e com isso mantendo a unidade nacional.

A grande diferença entre o SITAR para a RIN é que, no primeiro, as empresas que atuavam no interior eram exclusivamente de atuação de âmbito regional, sendo para isso, criadas regras que garantiam a sua atuação apenas nesse seguimento (regulamentação), como por exemplo, a proibição das empresas de operarem aviões a jato e de atuarem em regiões diferentes de sua origem. Já na RIN, as empresas que exploravam o serviço de transporte aéreo pelo interior, eram as mesmas empresas que operavam em todo o país. Porém, com o V CONAC essas regras deixaram de existir (desregulamentação) e as empresas puderam mudar seus focos e também as aeronaves, até então proibidas. Com a introdução do SITAR, o Rio Grande do Sul foi contemplado, em 1976, com a empresa aérea regional, denominada Rio-Sul Serviços Aéreos Regionais S.A.

Rio-Sul Serviços Aéreos Regionais

Mesmo sendo importante para o Brasil, o transporte aéreo regional enfrentou dificuldades. Estudo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) mostra que, em 1975, apenas 92 municípios eram atendidos pela aviação comercial regular. As dificuldades de cada região brasileira, principalmente nas rotas de médio e baixo

potenciais de tráfego, foram sentidas mesmo com a implementação do SITAR. Em alguns locais, era insuficiente o avião para a demanda e, por outro lado, apesar dos subsídios governamentais, os custos de operação continuavam altos.

Em 1991, na V Conferência Nacional de Aviação Comercial (CONAC), houve a recomendação de criação de empresas aéreas e o término dos limites geográficos para atuação. Aconteceu a extinção do SITAR. Com a desregulamentação, outras empresas passaram a buscar o caminho das operações regulares. Em sua maioria, as regionais regulares se originaram de táxis aéreos, os quais começaram ligações sistemáticas. Essas linhas não necessitam de concessão, como é exigido das empresas regulares, mas sim de uma autorização. Com autorização, a empresa de taxi aéreo efetua a ligação entre duas ou mais localidades. O número de empresas com ligações regionais regulares passou, em seis anos, de 5 para 16. No entanto, algumas empresas iniciadas após a desregulamentação, não agüentaram os elevados custos operacionais ou concorrência com empresas maiores e, assim, nem chegaram a serem, de fato, linhas aéreas regionais.

No Brasil, uma das cinco empresas aéreas regionais, inicialmente criadas, foi a Rio-Sul S.A. Serviços Aéreos, designada a abranger a região sul do país, com ligações para algumas cidades do sudeste. Segundo informações da revista *Flap Internacional* (2008), através da associação das empresas Top Táxi Aéreo S.A com a Varig, Atlântica-Boa Vista Seguros, Sul América e Bradesco foi criada a Rio-Sul Linhas Aéreas. Em 9 de setembro de 1976, fora realizado o primeiro voo da companhia, ligando Porto Alegre as cidades de Rio Grande e Pelotas, coincidentemente a mesma linha inicialmente operada pela Condor Syndikat e Varig no ano de 1927.

De acordo com Venâncio Grossi, a Rio-Sul utilizou a malha da própria Varig, porque não houve levantamento nas cidades que até então não havia sido servido por transporte aéreo: “você ia ver o número de médicos, o PIB, agências bancárias, casas novas, as pessoas andavam pela cidade vendo isso mesmo.” O ex-gerente regional da empresa, Lincoln Scaly Dias, destaca que a Rio-Sul herdou a rede montada pela Varig, em entrevista no dia oito de janeiro de 2010:

... A Rio-Sul já veio com uma herança, principalmente de linhas porque ela não conhecia a nova diretoria que era do táxi aéreo; não conhecia o mercado do Rio Grande do Sul. Começamos operando nas mesmas linhas: Uruguaiana, Santa Maria, Santo Ângelo, Cruz Alta e Pelotas.

No início das operações, a Rio-Sul utilizava, basicamente, os aviões Bandeirante, oriundos da fábrica brasileira Embraer. Já em dezembro de 1976, três meses depois de ser criada, a rede da empresa interligava Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande, Bagé, Santa Maria, Livramento, Cruz Alta, Santo Angelo, Alegrete, Uruguaiana, Erechim, todas gaúchas e, os municípios de Chapecó, Concórdia, Lages, Florianópolis, em Santa Catarina, e Curitiba, Londrina e Maringá, no estado paranaense e, São José dos Campos, em São Paulo, além dos municípios de Campos e Rio de Janeiro, no estado carioca (Figura 27).

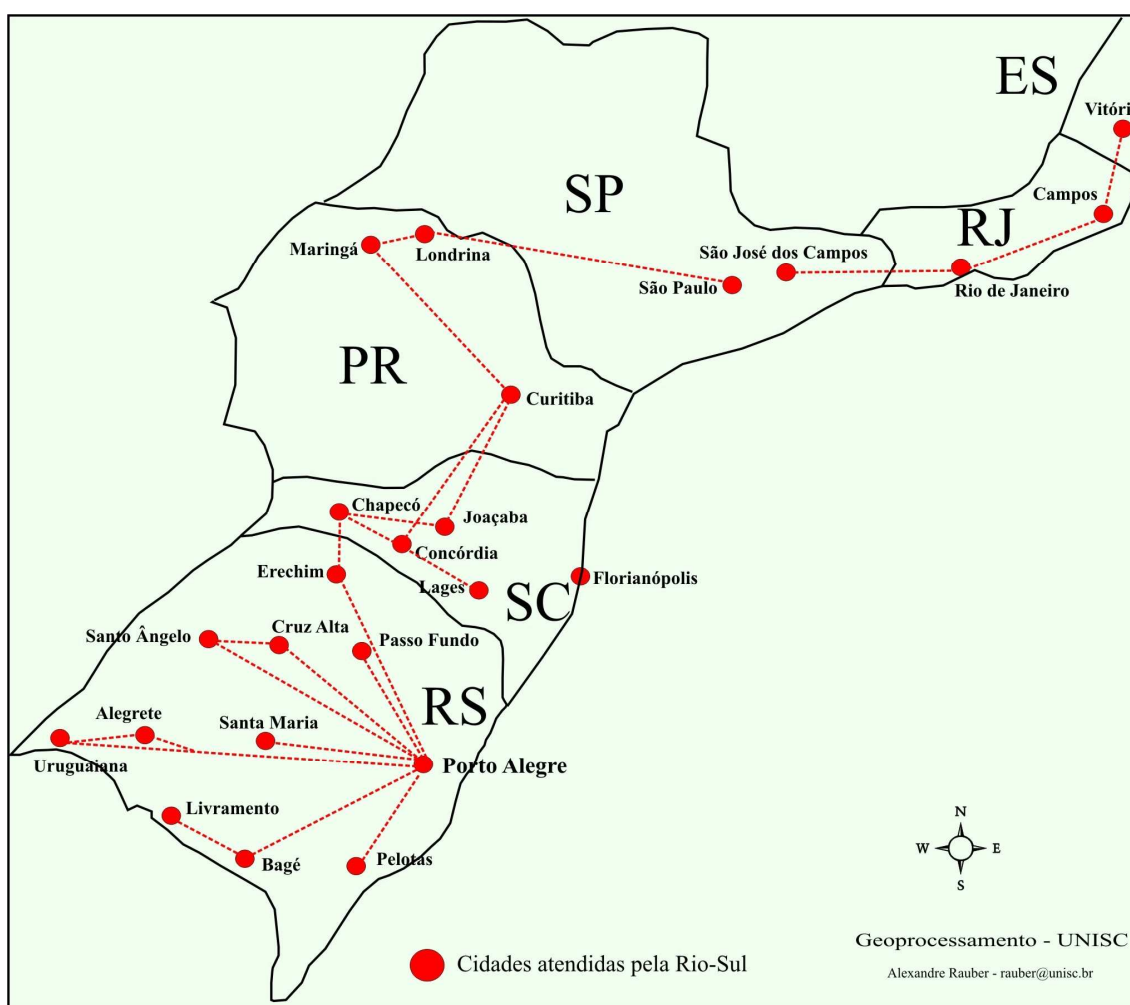


Figura 27 - Rede de linhas da Rio-Sul no início do SITAR, em 1976.

Fonte: Davies (1983, p. 384), adaptado por Alexandre Rauber, Geoprocessamento - UNISC.

A configuração inicial das linhas da Rio-Sul não contemplava o município de Rio Grande, mas a relação política entre o então prefeito municipal e o Governo Federal, na figura de Golbery de Couto e Silva (natural de Rio Grande e pertencente ao alto escalão)

proporcionou a inclusão da cidade na rede aérea do Estado. Tal episódio é confirmado por Bento Lessa de Freitas, ex- funcionário da Varig na década de 70, em 1º de março de 2010:

Eles resolveram retirar Rio Grande porque não tinha aeroporto e passageiro. Eu avisei que o prefeito queria a linha. Eles não queriam colocar e eu tinha que dizer ao prefeito que a possibilidade estava sendo estudado. Um dia, quando eu cheguei lá, o prefeito me disse que se a Rio-Sul não fosse para lá, que eles nós já tinham uma empresa que iria, a Unesul, que criaria um transporte aéreo. O prefeito me falou que já havia falado com o Golbery do Couto e Silva, que era do governo, seu padrinho de casamento e seu amigo de Rio Grande. Cheguei aqui e no outro dia veio o diretor que era comandante da Rio-Sul, passou em Pelotas pegou o Gilberto, o motorista e eu. No caminho, na frente, eles diziam que não era possível. Depois ele perguntou o que eu achava e eu contei a história, que se a Rio-Sul não fosse, ele colocaria outra companhia e que ele já havia falado com o Golbery e expliquei quem era ele. Ai ele recuou. Fomos à prefeitura e já estava marcado para ele ir à prefeitura e dizer que não. Quando chegou na hora, estava eu, o Gilberto e o comandante, diretor da Rio-Sul, e o prefeito só se dirigia a mim. O prefeito disse que havia falado com o Golbery, mas aí o comandante disse que a empresa iria para lá.

A Rio-Sul transportava passageiros e cargas, recebendo subsídios do SITAR, mas também transportava mala postal dos correios sem auxílio do adicional tarifário. A respeito da relação da empresa com a rede postal no território sul rio-grandense, o ex-diretor técnico da Rio-Sul, Alberto Fajerman, afirma que a regional começou a vislumbrar possibilidade de trabalhar junto com o correio, quando percebeu a possibilidade de ganhos, em entrevista no dia 11 de janeiro de 2010.

Na época, o correio pagava pela capacidade do avião e você definitivamente, eu não sou especialista em correio, você sim podia interligar todos os municípios ou grande parte dos municípios brasileiros, mas isso foi uma coisa separada. Os aviões eram usados a noite sem o transporte de passageiros totalmente entregues ao correio para transportar mala. Quer dizer, a malha não era concebida para rede postal, era para passageiros e a rede postal era uma outra malha separada.

A respeito dos critérios adotados para escolher os municípios contemplados com as linhas aéreas, Fajerman explica que os indicadores rodoviários serviam como norteadores. Cita, como exemplo, Santana do Livramento, município onde havia possibilidade de operação, mas as dificuldades de infraestrutura fizeram com que a Rio Sul utilizasse o aeroporto de Rivera, no Uruguai. “A gente via quantos passageiros tinham, quantos ônibus, quantas ligações tinham e as maiores ligações [...] Então era assim, via onde tinha ônibus e passageiros, você colocava os voos”.

A Rio-Sul realizava conexão de rede com a Varig, ou seja, uma alimentava a outra através de cargas e passageiros. Fajerman observa que, mesmo o SITAR não autorizando essa

ligação entre empresa nacional e regional, a Varig possuía “um sistema que conversava com o sistema de reserva da Rio-Sul”. Por outra banda, Venâncio Grossi, diretor do Departamento de Aviação Civil de 2000 a 2003, destaca que a ideia do SITAR era criar empresas que fossem de abrangência nacional e também evitar que as empresas aéreas nacionais tomassem o mercado das regionais.

A ideia nossa era criar *commuter* e não *feeder-line*, se possível. Famoso “pé de galinha”. Nós queríamos *commuter*, mais cidades, com a filosofia de o voo começa no interior e vai para a capital e da capital para o interior, centro/periferia e periferia/centro. Isso pensando no SITAR. Não *feeder*, mas *commuter*.

Importante frisar que o tráfego regional deve ser determinado como tráfego local (*commuter*) de ligação e de alimentação (*feeder-line*). Segundo material elaborado pelo Comitê de Transporte Aéreo Regional em 1991, intitulado “O SITAR em um cenário de livre concorrência”, *commuter* ou operação de serviços radiais é o tráfego de qualquer densidade que se irradia a partir de um pólo ou se concentra em tal pólo econômico dentro de uma região. Assim, são as ligações entre a capital de um Estado e os municípios do interior do próprio Estado ou do ente federativo limítrofe. Já o tráfego de ligação é o realizado entre localidade em uma mesma região e o tráfego de alimentação vem a ser aquele que se concentra ou se irradia de uma conexão de linha tronco (linha principal nacional). Por sua vez, o *feeder-line* ou de serviços afluentes faz ligações de municípios interioranos de um Estado com o aeroporto de grande porte do mesmo Estado ou não para conexão com serviços de linha tronco operados nesse mesmo aeroporto.

Nos anos em que a Rio-Sul operou no território gaúcho não se pode observar, como comprovam relatos dos entrevistados Fajerman e Lincoln, integração do modal aéreo entre os municípios. Fajerman destaca que, assim como na França, no Rio Grande do Sul o fluxo se dá no sentido centro-periferia e periferia-centro. Assim, esporadicamente, ocorre integração entre municípios:

Isso é muito interessante e isso não é só uma peculiaridade do Rio Grande do Sul, acho até pouco tempo atrás, hoje eu não tenho mais estes dados, na própria França é muito difícil sair de uma cidade a outra sem passar por Paris, todos os voos passam em Paris, mas não tinha muita ligação entre os municípios. [...] Nós não tínhamos ligação entre municípios, aí sim as distâncias eram muito pequenas, nós tínhamos voos circulares, de Ijuí para Santo Ângelo, mas a idéia era economia de tempo, então o voo só ia de Porto Alegre para Santo Ângelo/Ijuí e de lá para Porto Alegre, mas a idéia não era unir Ijuí com Santo Ângelo era muito mais viabilizar o voo, quer dizer, não havia integração entre os municípios. E sim era uma maneira de você facilitar a ida das pessoas do interior para Porto Alegre.

Na mesma linha de Fajerman, reproduzimos trecho da entrevista com Lincoln, ex-gerente regional da Rio-Sul no Estado sulino, o qual enfatiza a pouca demanda de passageiros e cargas entre municípios gaúchos. Para Lincoln, a Rio-Sul nunca proporcionou integração entre as cidades no Rio Grande do Sul, realizando, preponderantemente, ligação do centro para periferia e da periferia para o centro. Em entrevista ocorrida em oito de janeiro de 2010, ele afirma:

Era difícil ligar uma cidade a outra. Você tinha Porto Alegre/Santa Maria/Uruguaiana, Santa Maria apenas como escala, mas não havia tráfego, nunca houve tráfego entre Uruguaiana e Santa Maria direto, nunca houve tráfego entre Rio Grande e Pelotas, havia tráfego sempre de Rio Grande/Porto Alegre e Pelotas/Porto Alegre; Cruz Alta/Santo Ângelo a mesma coisa.[...]Tinham vôos que eram circulares, nós tínhamos o vôo que era Porto Alegre/Cruz Alta/Santo Ângelo e à tarde, Santo Ângelo/Cruz Alta/Porto Alegre, era um vôo triangular. Você saía às vezes com o avião daqui com quinze passageiros para Santo Ângelo, mas você chegava em Cruz Alta, desembarcava a metade e não embarcava mais ninguém. Ia até Santo Ângelo, embarcavam as pessoas em Cruz Alta para vir para Porto Alegre porque era um vôo circular, por isso que nós fazíamos essa integração entre uma cidade e outra porque sempre tínhamos um aproveitamento.

Ainda, segundo Lincoln, o passageiro radicado no Rio Grande do Sul, além de não utilizar com grande frequência o avião, pois optava pelas vias terrestres, não tinha o hábito de se deslocar entre pontos no mesmo dia.

O movimento era realmente do passageiro que vinha para o Rio Grande Sul. O perfil do passageiro, que teria que nos ajudar, que era a vinda de manhã e a volta à noite, é o do interior. E ele não tem o perfil do passageiro de São Paulo, que é aquele que quer ir lá resolver o problema e voltar. As pessoas queriam vir passear em Porto Alegre, passar a noite, então por essa diferença de perfil, é que verificamos que ele é mais comodista.

Mozart Roberto Treis, ex- funcionário da Varig e Rio-Sul destaca que a grande maioria dos passageiros era formada por pessoas executivas e proprietários de empresas, em entrevista de 20 de janeiro de 2010:

Eram pessoas executivas ou que se não eram executivas eram proprietários que tinham regularidade no voo, e como os voos não mudavam e os passageiros na grande maioria repetiam o voo e porque tu chegava a um ponto de conhecer quem ia na segunda-feira e voltava sexta-feira, quinta-feira. Estas são as pessoas de segunda-feira, que estão indo trabalhar ou fazer negócio e estes são os de sexta-feira que estão voltando para Porto Alegre para resolver coisas ou indo fazer ponte para Rio de Janeiro ou São Paulo ou coisas assim.

Já os usuários de Porto Alegre eram formados, majoritariamente, por fazendeiros ou criadores e também os marinheiros, que se deslocavam até Pelotas e Rio Grande a fim de trocar a tripulação dos navios ou estavam voltando para suas residências. O ex-funcionário da Varig e da Rio-Sul, Mozart Robert Treis, observa que o modal aéreo apresentava poucos

benefícios em relação aos transportes ferroviário, rodoviário ou hidroviário, em entrevista no dia 20 de janeiro de 2010, mas considera que o fato de a coordenação de voos da Rio-Sul ser no Rio de Janeiro prejudica entender a dinâmica da rede no estado sulino:

Uma coisa que prejudicava bastante era que a coordenação da Rio-Sul era no Rio de Janeiro e a visão deles era muito falha, não só quanto às posições geográficas, dos aeroportos no estado, tanto no Rio Grande do Sul como Santa Catarina, como também o tipo de usuário, tinha muita falha neste aspecto. Perguntávamos ao passageiro se iria conosco e eles diziam que de uns tempos não dava para confiar na pontualidade e na fidelidade do voo porque mesmo estando um tempo bom em Bagé, o voo é cancelado porque ficou preso em Porto Alegre porque está fechado e ao invés do avião vir para fazer o voo algumas vezes, ele é direcionado para a localidade de Bagé e fica cancelado.

No início da década de 80, a Fundação Ruben Berta – pertencente ao grupo Varig – e a Cruzeiro do Sul compraram ações da Sul América Seguros, passando, assim, a Varig a deter dois terços do controle acionário da Rio-Sul. Esse episódio tem repercussão no futuro, mais precisamente em 2002, quando a Varig começa a enfrentar forte crise financeira. No ano de 1987, a Rio-Sul operava em 36 municípios no Brasil, além de oferecer serviços de fretamento e da rede postal noturna (correios). Com a introdução em sua frota da aeronave Brasília, também de fabricação nacional, que apresentava qualidade tecnológica superior ao Bandeirante, a Rio-Sul conseguiu ampliar malha e estabelecer relação regular entre São Paulo – Caxias do Sul – Porto Alegre – Caxias do Sul – São Paulo. Tal operação era inviável com o Bandeirante, pois era necessário mais autonomia de combustível, maior rapidez e pressurização.

Entende-se que, nessa seara, o espaço geográfico pode ser considerado como o que Santos (1996) denominou de Meio Técnico-Científico Informacional, pois a técnica, a ciência e a informação tornam-se variáveis na relação entre a sociedade e a natureza. Em relação ao equipamento Bandeirante (EMB-110), o avião Brasília (EMB-120) apresentava inovações tecnológicas, destacando-se a introdução de unidade de força auxiliar (APU), permitindo geração própria de energia elétrica e pneumática e possibilitando partidas dos motores e ar-condicionado, sem a necessidade de auxílio de solo. A inclusão de motores turbo-hélices mais potentes e uma pressurização que permitia voar em níveis de voo mais alto que o Bandeirante, possibilitava, com isso, economia de combustível, maior velocidade, bem como mais conforto para o passageiro e tripulação. A aeronave Brasília apresentava capacidade para comportar 30 passageiros em detrimento do avião Bandeirante, que chegava aos 18. Em relação ao Bandeirante, o equipamento Brasília possuía, ainda, instrumentos de navegação aérea de tecnologia mais avançada, compartimento de bagagens com maior cubagem, serviço de bordo

com uma comissária de voo, entre outros avanços. Posteriormente, devido o aumento da demanda de passageiros e carga na rota São Paulo, Caxias do Sul e Porto Alegre e vice-versa, a empresa utilizou outros aviões com maior capacidade de performance e tecnologia de ponta, como o ERJ 145, também de fabricação da Embraer e o Boeing 737-500.

A Rio-Sul foi a primeira empresa regional brasileira a manter linha aérea regular para o exterior. Tendo sido interdito o campo de pouso de Santana do Livramento devido às condições precárias da pista, a Rio-Sul, após obter autorização do Brasil e do Uruguai, passou a operar no aeroporto de Rivera, na fronteira com o município de Santana do Livramento em abril de 1978. O ex-diretor de operações da empresa, Lincoln, destaca a deficiência do aeroporto localizado na fronteira do território gaúcho: “Santana do Livramento sempre teve um aeroporto ruim. Nós saíamos de Porto Alegre, íamos até Rivera, aí tinha um ônibus que pegava os passageiros e levava para o lado brasileiro pela deficiência que tínhamos em Santana do Livramento. Continuamos operando em Rivera por muitos anos.”

Para compreendermos a dinâmica da empresa aérea Rio-Sul na configuração espacial no território rio-grandense é importante destacar os fluxos (passageiros e cargas) no período de 1979 a 1988, cobrindo todo o segundo período da pesquisa. Os dados disponibilizados (ver Tabela 2) se referem ao movimento do transporte aéreo, compreendendo a totalidade de embarques e desembarques de passageiros e cargas no Aeroporto Internacional Salgado Filho, classificada, pela Infraero de Porto Alegre, como transporte regional. O movimento, portanto, só contempla os fluxos que passam pelo nó central (Porto Alegre) da rede aérea regional, não incluindo eventuais fluxos entre os nós do interior, sem conexão com Porto Alegre.

Esta e outras restrições da base de dados não possibilitam estabelecer comparações com o período anterior. Para efeitos das observações que seguem, assumiu-se que os dados da Infraero podem ser representativos da intensidade do fluxo aéreo do RS, no período. Como a única operadora era a Rio-Sul, presume-se que a totalidade do movimento possa lhe ser creditada.

Tabela 2 – Evolução do movimento de passageiros da Rio-Sul: 1979 a 1988

Tabela 2 - Evolução do movimento de passageiros da Rio-Sul:1979 a 1988						
Ano	Embarcados (A)		Desembarcados (B)		Total (C= A + B)	
	Número	%	Número	%	Número	%
1979	20.063	-	19.091	-	39.154	-
1980	23.746	18,36%	22.348	17,06%	46.094	17,72%
1981	21.443	-9,70%	20.293	-9,20%	41.736	-9,45%
1982	20.164	-5,96%	18.913	-6,80%	39.077	-6,37%
1983	19.415	-3,71%	18.109	-4,25%	37.524	-3,97%
1984	17.648	-9,10%	16.625	-8,19%	34.273	-8,66%
1985	15.762	-10,69%	14.274	-14,14%	30.036	-12,36%
1986	17.685	12,20%	16.431	15,11%	34.116	13,58%
1987	19.712	11,46%	18.062	9,93%	37.774	10,72%
1988	15.292	-22,42%	13.381	-25,92%	28.673	-24,09%
Total	190.930		177.527		368.457	
Média anual	19.093		17.753		36.846	
Fonte: Infraero Porto Alegre (2009)						

Fonte: Infraero Porto Alegre (2009).

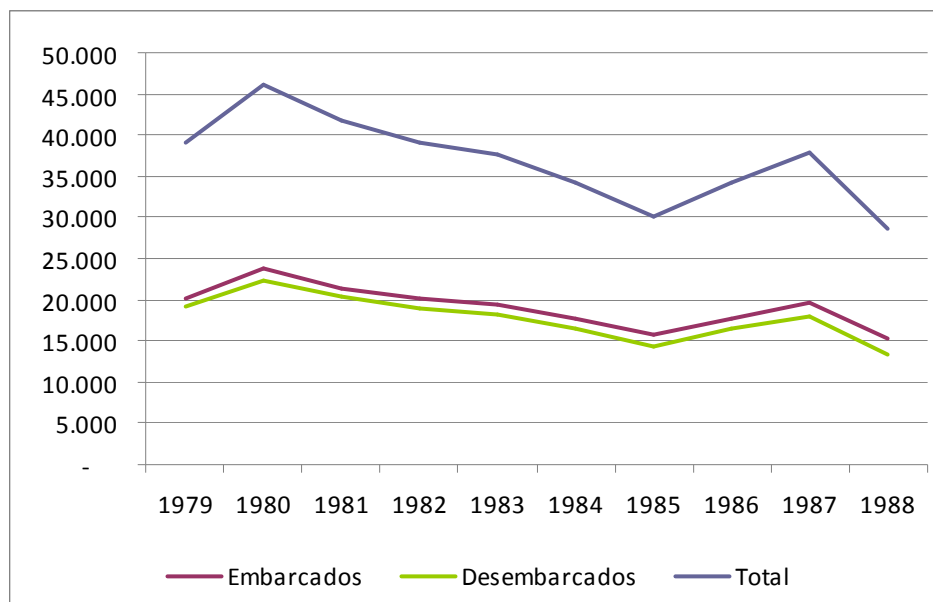


Gráfico 1 – Evolução do movimento de passageiros da Rio-Sul: 1979 a 1988

Fonte: dados da tabela 2 (Infraero, 2009).

Em termos de movimento de passageiros, apresentado na Tabela 2 e ilustrado no Gráfico 1, pode-se fazer as seguintes observações:

a) O movimento de embarque, em todos os anos, é levemente superior ao de desembarque;

b) O movimento total apresentou tendência decrescente: de 39.154, no primeiro ano, caiu para 28.673, no último, sendo que a média anual da década (36.846) foi inferior ao movimento do primeiro ano;

c) O movimento total desta década (1979 a 1988 = 368.457), comparado com o da década de 1947 a 1957 (2749.457, ver Tabela 2), caiu 7,46 vezes. Isso pode ser tentativamente explicado por vários motivos, entre eles, o desenvolvimento do modal rodoviário no território sulino, englobando transporte coletivo e automóvel, bem como a baixa demanda de passageiros pelo transporte aéreo. O decréscimo do movimento pode-se também ser entendido em razão de a administração da companhia ter retirado alguns equipamentos como, por exemplo, o EMB120 e o Fokker 27, do Rio Grande do Sul para serem utilizados na região central do país. Assim, ficou à disposição da empresa para ser empregado no Rio Grande do Sul, com maior ênfase, o avião Bandeirante, o qual dispunha de menos assentos. Esse, logicamente, transportava menos passageiros.

Tabela 3 – Evolução do movimento de carga da Rio-Sul: 1979 a 1988

Tabela 3 - Evolução do movimento de carga da Rio-Sul: 1979 a 1988						
Ano	Embarcadas (A)		Desembarcadas (B)		Total (C= A + B)	
	Quilos	%	Quilos	%	Quilos	%
1979	118.337	-	21.488	-	139.825	-
1980	118.337	0,00%	21.488	0,00%	139.825	0,00%
1981	118.450	0,10%	26.801	24,73%	145.251	3,88%
1982	144.657	22,12%	43.529	62,42%	188.186	29,56%
1983	137.940	-4,64%	80.629	85,23%	218.569	16,15%
1984	129.620	-6,03%	68.239	-15,37%	197.859	-9,48%
1985	124.040	-4,30%	52.944	-22,41%	176.984	-10,55%
1986	161.405	30,12%	55.348	4,54%	216.753	22,47%
1987	181.281	12,31%	91.244	64,86%	272.525	25,73%
1988	263.127	45,15%	95.852	5,05%	358.979	31,72%
Total	1.497.194		557.562		2.054.756	
Média anual	149.719		55.756		205.476	
Fonte: Infraero Porto Alegre (2009)						

Fonte: Infraero Porto Alegre (2009).

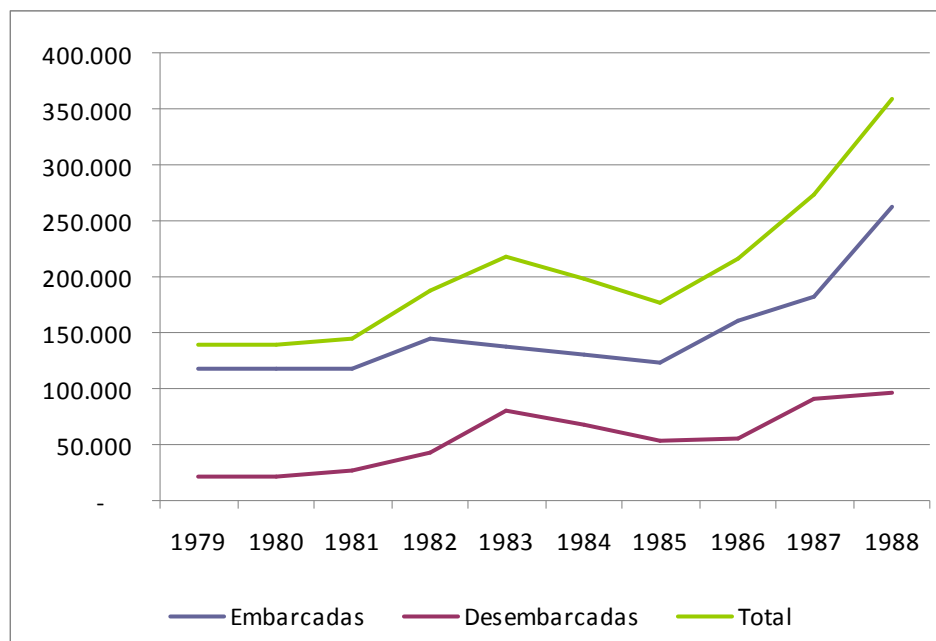


Gráfico 2 – Evolução do movimento de carga da Rio-Sul: 1979 a 1988
 Fonte: dados da Tabela 3 (Infraero, 2009).

Em termos de movimento de cargas, apresentado na Tabela 3 e ilustrado no Gráfico 2, pode-se fazer as seguintes observações:

a) O movimento de embarque, em todos os anos, foi superior ao de desembarque, resultando um fluxo de embarque 2,68 vezes maior que o de desembarque;

b) O movimento total apresentou tendência crescente: de 139825, no primeiro ano, subiu para 358979, no último, sendo que a média anual da década (20.476) foi 47% superior ao movimento do primeiro ano (139825);

c) O movimento total desta década (1979 a 1988 = 2054756), comparado com o da década de 1947 a 1957 (90410.000), caiu 44 vezes. Isso pode ser tentativamente explicado por vários motivos, entre eles, o desenvolvimento do modal rodoviário no território sulino, principalmente com incremento do transporte de carga rodoviário, bem como a baixa demanda de carga no transporte aéreo. Em consequência desse cenário, a companhia retirou alguns equipamentos como, por exemplo, o EMB120 e o *Fokker 27*, do Rio Grande do Sul para serem utilizados na região central do país. Assim, ficou à disposição da empresa para ser empregado no Rio Grande do Sul, com maior ênfase, o avião Bandeirante, o qual tinha menos capacidade de armazenamento de carga.

Por outro lado, a rede distribuída no território rio-grandense desde os tempos da Varig regional, Rio-Sul (Figura 38) e atualmente NHT acontece no sentido centro-periferia-centro. Ou seja, majoritariamente, da capital para o interior e do interior para capital como polos de radiação, esses se coadunando com a teoria de Perroux. A respeito da NHT, o ex-gerente regional da Rio-Sul, Lincoln Scaly Dias observa:

A NHT de hoje é a Rio-Sul de ontem. São as mesmas dificuldades se bem que hoje ela tem a facilidade de que tudo é informatizado, que naquela época a Rio-Sul não tinha. Mas operacionalmente é a mesma empresa. Integrou alguma coisa? Não. Nesses anos, as cidades do interior se integraram? Não se integraram.

Analisando as linhas operadas pela Rio-Sul, pode-se destacar que a aérea, diferentemente da Taba e da Votec, alinhava-se, teoricamente, com as ideias de Perroux (1955), o qual demonstrava as relações entre região central e periférica e o benefício para ambas quando existe complementaridade entre as regiões atendidas. Dialogando com Perroux, pode-se afirmar que a região organiza-se em torno de um centro, que pode ser chamado de “polo” ou “nó”, que orienta a vida econômica da sua área de influência, assim como procederam a Rio-Sul e NHT.

Mozart Roberto Treis, ex-piloto da Rio-Sul, destaca que o fluxo de passageiros acontecia, preponderantemente, de Porto Alegre/interior e interior/Porto Alegre: “de município para município era bem menos, talvez 10%. O restante, 90%, era no sentido Porto Alegre/interior ou interior/Porto Alegre”.

Segundo Mozart, a filosofia do transporte regional na década de 1970 era integrar o interior com a capital e abastecer, assim, as linhas comerciais das empresas maiores como, por exemplo, Varig e Cruzeiro do Sul. Assim, a integração consistia no acesso tanto do centro para o interior, quanto do interior para o centro no aspecto do deslocamento: “Não havia ao menos assim como era colocado para nós, não era pelo aspecto cultura e sim pelo aspecto econômico mesmo, essencialmente econômico”.

RIO-SUL



Figura 28 - Rede Aérea Regional da Rio-Sul – ideia polos de desenvolvimento e integração
 Fonte: Davies (1983, p. 384). Adaptado pelo Geoprocessamento UNISC – Alexandre Rauber.

Com intuito de melhor ilustrar a dinâmica de organização espacial e o funcionamento da rede aérea regional e compreender sua articulação com a integração territorial e o desenvolvimento do país, entende-se ser oportuno também abordar, sucintamente, a presença, nesse período, do transporte aéreo regional em duas outras regiões do país beneficiadas pelo SITAR, a partir da década de 1970: as regiões Norte e Centro-Oeste.

Ainda, quando do SITAR, as empresas montaram sistemas de linhas de maneira a abranger um número maior de municípios, que não estivesse sendo atendido pelas aéreas de transporte nacional. Na fase inicial de implantação, somente duas empresas estruturaram a rede em esquemas radiais, enquanto as restantes adotaram sistemas longitudinais ou mistos. Conforme explica Grossi, por esquema radial ou também denominado “pé de galinha”, entende-se o que possui um polo bem-definido e a partir dele se irradiam as demais linhas, exatamente como procederam a Rio-Sul, a qual partia de Porto Alegre para pontos no interior do Estado gaúcho, e a TAM (Táxi Aéreo Marília), que abrangia a região Centro-Sul do país.

Já no esquema longitudinal a linha aérea se prolonga por grande extensão no sentido do comprimento, encaixando-se nesse modelo as empresas aéreas Taba e Votec. A primeira ligava, por exemplo, Manaus a Tabatinga, e a Votec, Rio de Janeiro, passando por São Paulo até Belém. Grossi (1987) considera que as redes de linhas devam ser orientadas para que os municípios sejam integrados aos polos através de ligações radiais. A respeito dos dois esquemas de linhas aéreas, Venâncio Grossi explica:

esquema radial é apropriado às empresas de aviação regional, dotadas que são de aeronaves de pequeno e médio porte, cujo esquema oferece facilidade para operação. O tipo longitudinal é o mais apropriado para empresas cujas aeronaves são de grande porte. Os pólos irradiadores de tráfego são efetivamente focados de todas as atividades econômico-político-sociais, e atuam como centro de atração e geração de uma área na qual cada unidade produtora de bens ou serviços se interrelacionam.

A respeito da aérea regional Votec, uma das cinco empresas beneficiadas pelo SITAR, ela abrangeu, principalmente a região Centro-Oeste do país, fazendo a rota do rio Araguaia e do Tocantins, sendo essa última a mesma operada pelo CAN (Correio Aéreo Nacional) na década de 30. Como se observa nos mapas (Figuras 28 e 29), os municípios abrangidos perfaziam um eixo vertical, encaixando-se, da mesma maneira que a Taba, na teoria dos “eixos de desenvolvimento” de Eliezer Batista.

Venâncio Grossi, destaca os benefícios da utilização do modal aéreo regional em relação a outros meios de transporte, especialmente relacionados à economia de tempo:

Havia trabalho em que mostrava que apesar do valor absoluto da passagem, o preço de um Bandeirante, da Votec, para sair do Rio de Janeiro e ir a Belém, o valor absoluto era muito maior do que um ônibus que saísse do Rio de Janeiro para Belém. Mas quando você começava a quantificar coisas intangíveis, triplicava o preço. O que são coisas intangíveis que começaram a ser quantificadas? Normalmente quem saía do Rio de Janeiro a Belém levava três dias de viagem de ônibus. Tinha que quantificar quanto que era gasto nesse percurso diretamente e o

indireto que era, se ele tinha trinta dias de férias para gozar, ele só de viagem para chegar a Belém, que talvez não fosse do destino final dele, ele perdia quase uma semana e meia das férias.

Rota do Tocantins – CAN (Correio Aéreo Nacional)

A aviação promovia a ligação territorial entre pontos do território que estavam isolados, através da criação, no início dos anos 30 pelos oficiais da Aeronáutica, do CAM (Correio Aéreo Militar) o qual, em 1941, passou a ser chamado de Correio Aéreo Nacional. Segundo a publicação *Nas Asas do Correio Aéreo*, datada de 2002, a primeira rota, realizada em 1931, unia Rio de Janeiro a São Paulo e, quatro anos mais tarde, nasceu a rota do Tocantins (Figura 29), ligando Rio de Janeiro a Belém do Pará por trajeto que passava pelos estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, o atual Tocantins, Maranhão e Pará. Na década de 30 eram imensas as dificuldades de transportes, pois as reduzidas estradas de ferro não se interligavam e os navios eram insuficientes para atender às necessidades do país. Afora isso, nessa época, inexistiam estradas de rodagem. Em tal cenário tornava-se urgente processo de integração nacional por meio de aviões os quais levavam notícias, remédios, livros, tijolos, mantimentos e itens necessários para as pequenas comunidades.

Em seus primeiros 15 anos de atividades o CAN percorreu cerca de 30 milhões de quilômetros, transportou 1 bilhão e 500 milhões de gramas de correspondência, com taxas mínimas, numa economia de 240 milhões de cruzeiros para aqueles que optavam pelo serviço do CAN. Além disso, o Correio Aéreo manteve uma média de 85% de regularidade em suas rotas, tendo transportado cerca de 18 mil passageiros sem cobrar nada por esse serviço. (BACALEINICK, 2002, p. 36).

Além de transportar diferentes itens, os aviões Catalina realizavam, na região amazônica, as “missões de misericórdia”, socorrendo índios em localidades distantes da floresta Amazônica, os quais somente poderiam ser alcançados com o hidroavião. Como verifica-se na dissertação a rota do Tocantins, operada pelo CAN, foi a mesma utilizada pela regional Votec a partir de 1976, com a introdução do SITAR (Figura 35).

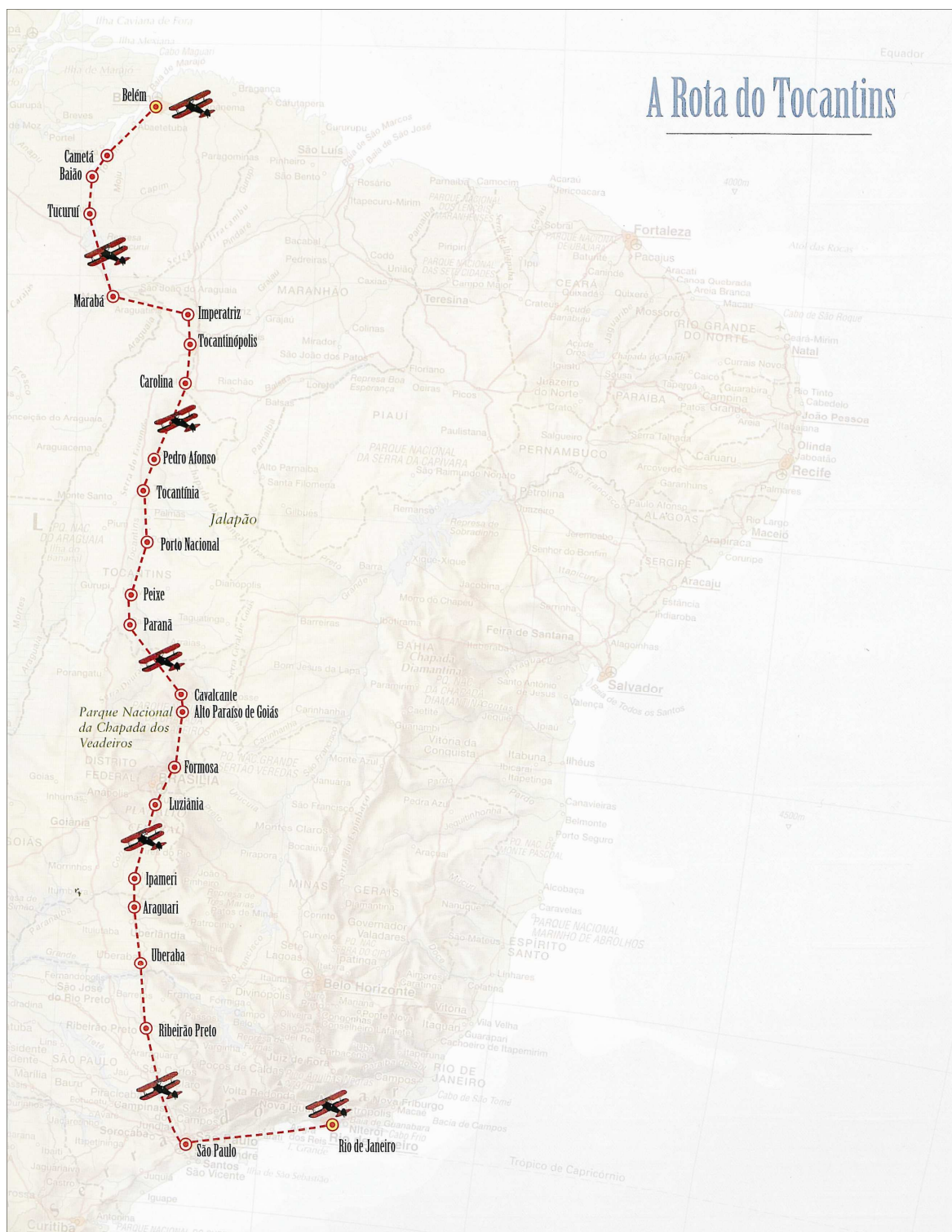


Figura 29 - Rota do Tocantins realizado pelo CAN – idéia de eixo vertical de desenvolvimento e integração.

Fonte: Bacaleinick (2002).

VOTEC



Figura 30 - Rede de Aérea Regional da Votec – idéia de eixo vertical de integração e desenvolvimento.

Fonte: Davies (1983, p. 384). Adaptado pelo Geoprocessamento UNISC – Alexandre Rauber.

Já na região Norte, a empresa aérea regional Taba (Transporte Aéreo da Bacia Amazônica) abrangue, inicialmente, 33 municípios distribuídos em eixos horizontal e transversal da Bacia Amazônica, especialmente as localidades de Manaus, Belém, Santarém, Parintins e Altamira (Figura 31). Assim, entende-se que a dinâmica da Taba assemelha-se à teoria de Eliezer Batista da Silva, a qual formulou um mapa com os principais corredores logísticos para superar os problemas internos de infraestrutura e, ainda, elaborou a noção de “eixos de desenvolvimento” considerados instrumentos de integração nacional e continental. Pela perspectiva de polos de desenvolvimento, o destaque concentrava-se nos centros

regionais dos quais ocorreria a difusão do crescimento polarizado através das redes que conectavam os centros a outros lugares.

A respeito da empresa Taba, Mário Bittencourt destaca que a rede de linhas acontecia no sentido horizontal. Sobre a Votec, o consultor em aviação observa que ela possuía uma característica diferenciada em relação às demais, pois tal rede aérea consistia num eixo vertical, que começava sua linha no Rio de Janeiro, indo até Belém do Pará, mas com algumas ramificações:

A partir de Goiânia para o norte, principalmente de Brasília para o norte, no início da linha, era uma integração de Brasília até Conceição do Araguaia, que o tráfego vinha de baixo. A partir de Conceição do Araguaia, apesar de ser um eixo, esse eixo existiu na época CAN e na época da Varig e da Vasp. São linhas que você não consegue pará-las no meio porque você pode perder a intensidade de demanda no princípio delas. Embora fosse um eixo de Belém e de São Luiz, você ia para Imperatriz. Você conseguia fazer de linhas locais assim, mas as que desciam eram necessidades de outras cidades como Carolina, Araguaína que mantinham ligações com as de cima. Dali para baixo a ligação era com Brasília. Era uma mistura... Era um eixo, mas se você pegasse a origem e o destino do passageiro até Conceição do Araguaia eles tinham ligação com Brasília e depois dali a ligação era com o norte, com São Luiz, que aí você já pegava duas escalas, Pará e Maranhão.

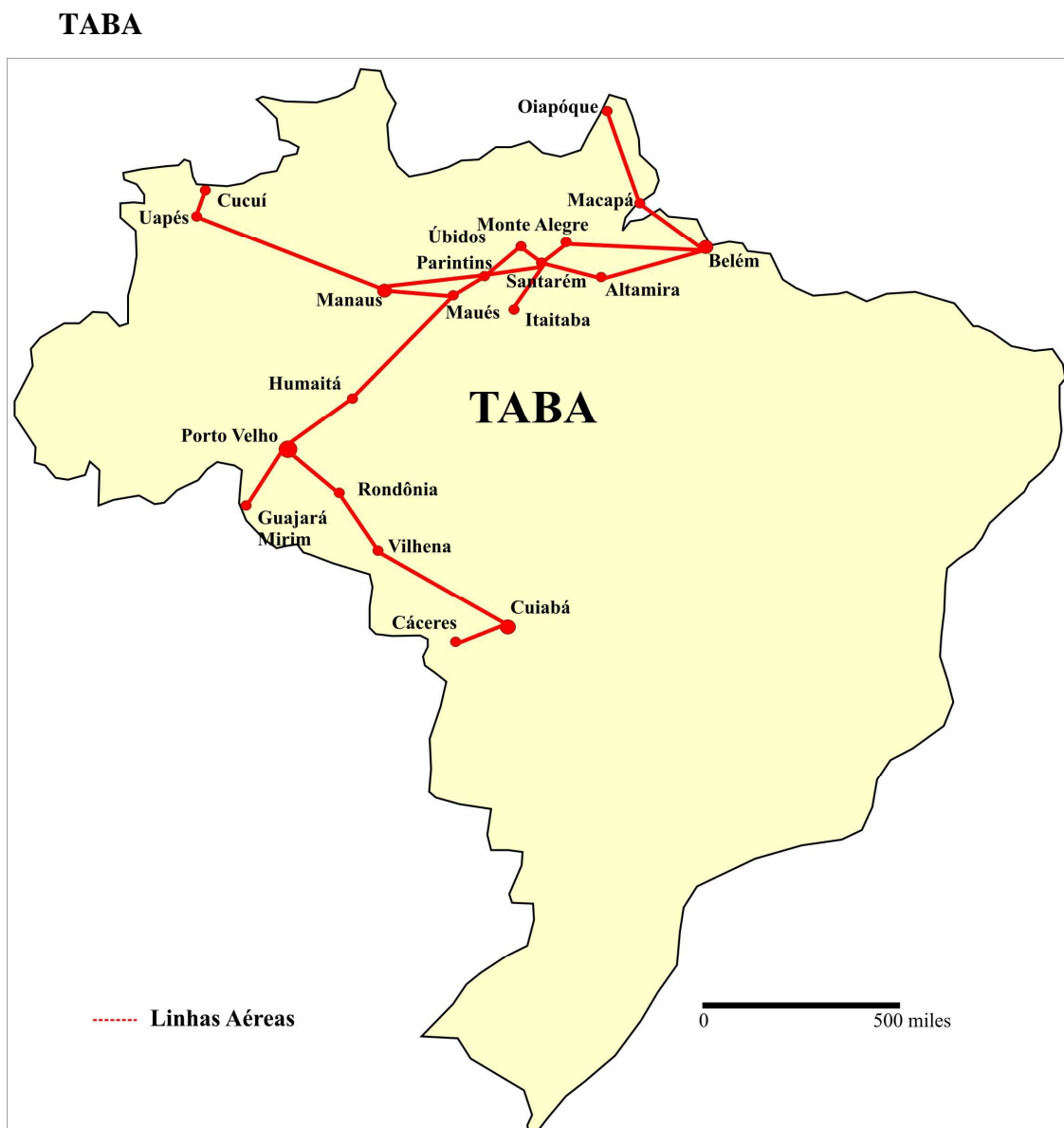


Figura 31 - Rede Aérea da Taba – ideia de eixos horizontal e transversal de integração e desenvolvimento.

Fonte: Davies (1983, p. 384). Adaptado pelo Geoprocessamento UNISC – Alexandre Rauber.

Após se abordar o segundo período da integração centralizada do território de 1964 a 1988, destaca-se como deu-se a integração competitiva da economia interrelacionada com o território de 1989 a 2010.

3.3 A integração competitiva da economia e do território (1989 a 2010)

Cogita-se ser dever do governo e do Estado subordinar a dinâmica econômica regional ao objetivo da consolidação da integração nacional, pois se tal dinâmica ficar entregue somente às decisões do mercado há uma tendência de exacerbação do caráter seletivo do próprio mercado. Conforme Araújo (1999), no texto “*Por uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional*”, o Brasil por longo tempo se constituiu como um país rural, primário e exportador e, no século XX, começou a caracterizar-se como país urbano, industrial e de relações de trabalho capitalistas, sendo que a base industrial teve concentração na região sudeste.

Nos anos 90, o ambiente econômico brasileiro sofreu grandes mudanças, destacando-se prioridade à integração competitiva e reformas na ação do Estado e reestruturação produtiva no setor privado. Nesse contexto, Araújo observa que atuam novas forças, sendo algumas concentradoras e outras, não. Entre as que atuam no sentido de induzir à desconcentração espacial destacam-se a abertura comercial, mudanças tecnológicas que reduzem custos de investimento, aumento da importância da função da logística nas decisões de localização dos estabelecimentos. De outra banda, há forças que agem no favorecimento da concentração de investimentos nas áreas mais competitivas do país, como por exemplo, eficiente infraestrutura econômica, proximidade com os mercados consumidores de alta renda. A autora observa que a globalização fortalece as estratégias de especialização regional e, assim, a organização dos espaços nacionais tende a resultar da dinâmica da produção regionalizada das grandes empresas e da resposta dos Estados para lidar com os impactos regionais da globalização.

No contexto contemporâneo – em razão da crise do Estado e da falta de política de desenvolvimento regional - as decisões dominantes tendem a ser as de interesse do mercado e estudos apontam para interrupção da desconcentração do desenvolvimento na direção das regiões menos desenvolvidas. Há uma tendência à concentração espacial do dinamismo industrial recente, existindo expoentes centros urbanos dinâmicos do país: Belo Horizonte (MG), Maringá (PR) até Porto Alegre (RS) e retorna a Belo Horizonte via Florianópolis (SC), Curitiba (PR) e São José dos Campos (SP).

O novo paradigma tecnológico e produtivo baseado na microeletrônica e centrado na produção flexível ao lado da crescente hegemonia do movimento de globalização (financeira,

produtiva, tecnológica e mercantil) tende a se difundir na economia mundial, impactando profundamente países como o Brasil.

No Brasil dos anos recentes, com o predomínio da integração competitiva e a estabilização, parecem confirmar uma tendência a interromper a desconcentração espacial do crescimento que ocorria nos anos 70 e 80. Essa interrupção vem sendo comandada pelo mercado e referendada pelas políticas públicas federais, de corte nacional/setorial. Em termos regionais, o que sobrevive são resquícios de instrumentos e políticas herdadas do passado, com reduzida capacidade de impactar as realidades regionais e contrapor-se às novas forças que tendem a se consolidar.

É limitada a dimensão da desconcentração ocorrida nas décadas anteriores. Ela não alterou substancialmente a antiga divisão regional de trabalho que concentrou a parte mais relevante da base produtiva nacional e sobretudo dos segmentos industriais estratégicos no Sudeste. Além do mais, tal processo de desconcentração ocorreu num quadro econômico e político no qual a economia nacional iniciava o seu processo de desaceleração - segunda metade dos anos de 1970 - desaguando na crise e instabilidade dos anos de 1980 e 1990 e, ao lado disso, o Estado nacional passava a viver uma das maiores crises fiscal e financeira da sua história.

O novo contexto no qual se situa a economia e a sociedade brasileiras, que começa a redefinir sua estrutura econômica, as relações de trabalho e as formas de inserção do país no contexto internacional, deve se constituir em um ponto de partida e condicionante significativo para uma nova política de desenvolvimento regional. Tal contexto, entre outros aspectos, está marcado pela transição para um novo paradigma produtivo e tecnológico, de nível mundial, e que introduz novos fatores de competitividade e, de mesmo modo em nível de internacional e nacional, define novos condicionantes de localização das atividades produtivas, muito diferentes dos tradicionalmente considerados. Isso conduz a que sejam repensadas as políticas e os instrumentos de política econômica até o presente adotado no tratamento da questão regional.

As formas de intervenção do Estado brasileiro, através dos estímulos fiscais e financeiros, do investimento estatal e da implantação de infraestrutura econômica articularam e desarticularam espaços no interior de cada região, dando lugar a novas formas de integração

e nova divisão espacial do país que não pode mais ser ignorada na década atual, quando se pretende rever as formas tradicionais de atuação do setor público na economia.

É importante considerar que o desenvolvimento regional recente, sobretudo na fase de desconcentração da segunda metade dos anos 70 a primeira dos anos 80, reforçou a heterogeneidade do território nacional e o território de cada macrorregião, tornando mais nítida e mesmo maior as diferenças entre as sub-regiões e áreas que, grosso modo, seguem a tipologia antes descrita. Evidente a necessidade de tratar a questão regional brasileira, em geral, e cada região, de modo específico, não de forma genérica, através de estímulos universais. Para se encaminhar soluções para um quadro complexo como o das regiões brasileiras, hoje é necessário que a nova política nacional de desenvolvimento regional desça a cada caso, considerando as particularidades de cada macrorregião e o grau atual de sua inserção na economia internacional e a dinâmica recente da base produtiva já instalada.

Tendo presente esse contexto, no terceiro período abordar-se-ão as empresas aéreas Brasil-Central, Ocean Air e NHT, além da Rio-Sul, que também foi contemplada na análise do segundo período, de 1964 a 1988. Afora isso, refletimos sobre os aeroportos operados e deixados de operar no Rio Grande do Sul, relacionando demanda e infraestrutura aeroportuária.

No final da década de 80, mais precisamente em 1989, o Estado passou a adotar “Política de Flexibilização Tarifária”, considerada o passo inicial na transição gradual de regime de preços fixados exclusivamente pelo governo para um novo cenário, privilegiando as forças do mercado como principal instrumento na busca da eficiência. Dois anos depois aconteceu a "Quinta Conferência Nacional de Aviação Comercial - V CONAC", a partir da qual foi elaborada a "Política para os Serviços de Transporte Aéreo no Brasil", com reflexos na aviação civil comercial brasileira. Tal política foi caracterizada pela crescente liberalização dos mecanismos normativos, traduzindo-se na eliminação das barreiras à entrada de novas empresas no mercado; extinção das áreas de exploração exclusiva (no caso específico das empresas regionais) e diminuição do controle sobre as tarifas aéreas. Foi aplicado um sistema de monitoramento dos preços cobrados através da definição de uma banda tarifária.

O diretor do DAC de 2000 a 2003, Brigadeiro Venâncio Grossi, destaca que os principais resultados da Política de Flexibilização no Mercado Doméstico de Âmbito

Regional foi o aumento do número de empresas, de 05 em 1991 para 16 em 1997, sendo que maioria das novas regionais caracterizava-se pela exploração de nichos definidos no mercado, explorando ligações essenciais/pioneiras. Outras consequências da Política de Flexibilização foram expansão da malha aeroviária coberta pelas principais empresas regionais, aumento das atividades das empresas regionais nos aeroportos centrais, além da expansão e diversificação da frota, com introdução de aeronaves a jato de porte médio do tipo *Boeing 737-500* e *Fokker 100* e também de aeronaves de pequeno porte do tipo *Cessna Caravan*.

Note-se que, em 1992, para concorrer com a TAM ainda regional, a empresa introduziu os primeiros jatos de médio porte em sua frota, escolhendo *Boeing 737-500*, que permitia transportar até 132 passageiros. A introdução de jatos possibilitou a Rio-Sul a ligação de sua rede entre São Paulo e Porto Alegre, com escala em Caxias do Sul. Interessante ressaltar que a empresa tinha boa saúde financeira, mas chegava a perder até 50% das suas receitas durante o inverno nos aeroportos do Sul do Brasil, que fechavam em decorrência da falta de visibilidade provocada pelo nevoeiro. Esses aeroportos eram o maior nicho de mercado da empresa, de acordo com a *Flap Internacional* (2008). Fajerman destaca:

Então a gente tentou de uma certa maneira fazer com que não fosse somente ponto a ponto, ou seja, não fossem ligações intra Rio Grande do Sul. A gente tentou aumentar este tráfego, tentando a proximidade das pessoas do interior do Rio Grande de viajar para qualquer lugar do Brasil.

Em 1997, a companhia adquiriu o primeiro jato comercial da Embraer ERJ-145 com o intuito de criar malha de voos, com vasta opção de horários, ligando aeroportos centrais aos centros regionais. Porém, os problemas de performance dos aviões provocaram desconfiança dentro do grupo Varig, a qual pertencia a Rio-Sul. Os planos de ampliação da empresa, que já contava com frota de 30 jatos, foram prejudicados com a decisão do DAC de liberar a operação de jatos maiores em rotas até então exclusivas dos aviões de 50 assentos.

No final da década de 1990, a empresa mudou a gestão no sentido de reduzir custos para enfrentar o mercado competitivo. Com a concorrência da Gol Linhas Aéreas, na década de 2000, que operava no sistema *low cost-low fare* (baixo custo/ baixa tarifa), a Rio-Sul tentou implementar projetos, que não obtiveram êxito. Posteriormente, iniciou a projetar uma empresa mais enxuta, operando somente nos aeroportos centrais, abandonando seu perfil

inicial, de aviação regional regular. Em setembro de 2002, uniu-se, operacionalmente, com a Varig, encerrando um ciclo importante na história do Estado.

Nos anos mais recentes, especialmente após o início da “guerra tarifária” na década de 90, a Rio-Sul, pertencente ao grupo Varig, teve que mudar seu foco, reduzindo custos e tentando fazer frente ao mercado competitivo, o que provocou a desaceleração do processo de crescimento. Com o fim da Rio-Sul – que encerrou suas atividades devido a dificuldades econômicas – foi aberto espaço para que outras empresas passassem a explorar a aviação regional regular.

Para se compreender a dinâmica da empresa aérea Rio-Sul na configuração espacial no território rio-grandense é importante destacar os fluxos (passageiros e cargas) no período de 1989 a 2002, cobrindo parte do terceiro período da pesquisa. Os dados disponibilizados (ver Tabela 4) se referem ao movimento do transporte aéreo, compreendendo a totalidade de embarques e desembarques de passageiros e cargas no Aeroporto Internacional Salgado Filho, classificada, pela Infraero Porto Alegre, como transporte regional. O movimento, portanto, só contempla os fluxos que passam pelo nó central (Porto Alegre) da rede aérea regional, não incluindo eventuais fluxos entre os nós do interior, sem conexão com Porto Alegre. Esta e outras restrições da base de dados não possibilitam estabelecer comparações com o período anterior. Para efeitos das observações que seguem, assumiu-se que os dados da Infraero podem ser representativos da intensidade do fluxo aéreo do RS, no período. A Rio-Sul era, ainda, a única operadora no território gaúcho.

Tabela 4 – Evolução do movimento de passageiros da Rio-Sul: 1989 a 2002

Tabela 4 - Evolução do movimento de passageiros da Rio-Sul: 1989 a 2002						
Ano	Embarcados (A)		Desembarcados (B)		Total (C= A + B)	
	Número	%	Número	%	Número	%
1989	15.566	-	14.253	-	29.819	-
1990	16.057	3,15%	15.591	9,39%	31.648	6,13%
1991	20.318	26,54%	18.705	19,97%	39.023	23,30%
1992	19.238	-5,32%	17.713	-5,30%	36.951	-5,31%
1993	22.453	16,71%	22.190	25,28%	44.643	20,82%
1994	54.323	141,94%	54.147	144,02%	108.470	142,97%
1995	101.991	87,75%	101.090	86,70%	203.081	87,22%
1996	128.241	25,74%	134.398	32,95%	262.639	29,33%
1997	149.262	16,39%	162.486	20,90%	311.748	18,70%
1998	215.753	44,55%	226.060	39,13%	441.813	41,72%
1999	257.962	19,56%	262.939	16,31%	520.901	17,90%
2000	290.248	12,52%	290.358	10,43%	580.606	11,46%
2001	188.178	-35,17%	171.300	-41,00%	359.478	-38,09%
2002	118.964	-36,78%	103.975	-39,30%	222.939	-37,98%
Total	1.598.554		1.595.205		3.193.759	
Média anual	114.182		113.943		228.126	

Fonte: Infraero Porto Alegre (2009)

Fonte: Infraero Porto Alegre (2009).

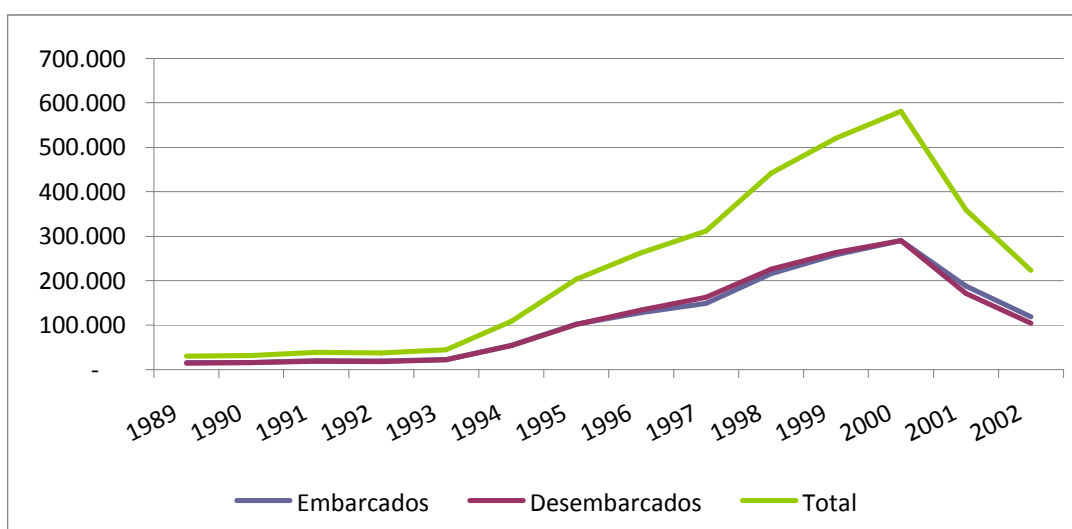


Gráfico 3 – Evolução do movimento de passageiros da Rio-Sul: 1989 a 2002

Fonte: dados da Tabela 4.

Em termos de movimento de passageiros, apresentado na Tabela 4 e ilustrado no Gráfico 3, pode-se fazer as seguintes observações:

a) O movimento de embarque e desembarque, praticamente, se equipaleu. De 1996 a 2000, no entanto, os desembarques foram levemente superiores aos embarques;

b) O movimento total apresentou tendência de crescimento, especialmente a partir de 1994, quando aumentou 142,97% em relação ao ano anterior, e no ano 2000, quando registrou o maior movimento da série (580606). O movimento do último ano (222939) foi 7,47 vezes maior que o do primeiro ano (29819), enquanto que a média anual do período (228126) foi 7,65 vezes superior ao movimento do primeiro ano (29819). No entanto, após 2000, a tendência de crescimento inverteu-se: o fluxo de passageiro de 2002 (222939) foi 2,6 vezes menor que o de 2000 (580606).

c) O movimento médio anual do total de embarques e desembarques (228126), comparado com o do período anterior (1979 a 1988), que foi de 36846 passageiros, aumentou 6,19 vezes. Isso pode ser explicado com a introdução da linha Porto Alegre, Caxias do Sul, São Paulo e vice-versa, cujos trechos demandavam maior número de passageiros e carga. Inicialmente, a linha era operada pelo equipamento Brasília, que tinha capacidade para 30 passageiros. Posteriormente, concomitantemente com a melhoria na infraestrutura aeroportuária em Caxias do Sul, o equipamento Brasília foi substituído pelo *Fokker 50*, com 50 assentos e, por fim, pelo *Boeing 737-500* com capacidade de 103 assentos.

Tabela 5 – Evolução do movimento de cargas da Rio-Sul: 1989 a 2002

Tabela 5 - Evolução do movimento de cargas da Rio-Sul: 1989 a 2002						
Ano	Embarcadas (A)		Desembarcadas (B)		Total (C= A + B)	
	Quilos	%	Quilos	%	Quilos	%
1989	269.510	-	188.562	-	458.072	-
1990	197.227	-26,82%	108.327	-42,55%	305.554	-33,30%
1991	158.928	-19,42%	73.824	-31,85%	232.752	-23,83%
1992	176.800	11,25%	116.338	57,59%	293.138	25,94%
1993	181.893	2,88%	167.579	44,04%	349.472	19,22%
1994	434.104	138,66%	1.251.399	646,75%	1.685.503	382,30%
1995	854.548	96,85%	1.557.499	24,46%	2.412.047	43,11%
1996	1.085.622	27,04%	1.947.038	25,01%	3.032.660	25,73%
1997	1.662.795	53,17%	2.463.471	26,52%	4.126.266	36,06%
1998	2.281.667	37,22%	3.011.800	22,26%	5.293.467	28,29%
1999	2.253.621	-1,23%	2.760.516	-8,34%	5.014.137	-5,28%
2000	1.840.329	-18,34%	2.282.516	-17,32%	4.122.845	-17,78%
2001	903.689	-50,90%	944.879	-58,60%	1.848.568	-55,16%
2002	499.570	-44,72%	418.167	-55,74%	917.737	-50,35%
Total	12.800.303		17.291.915		30.092.218	
Média anual	914.307		1.235.137		2.149.444	
Fonte: Infraero Porto Alegre (2009).						

Fonte: Infraero Porto Alegre (2009).

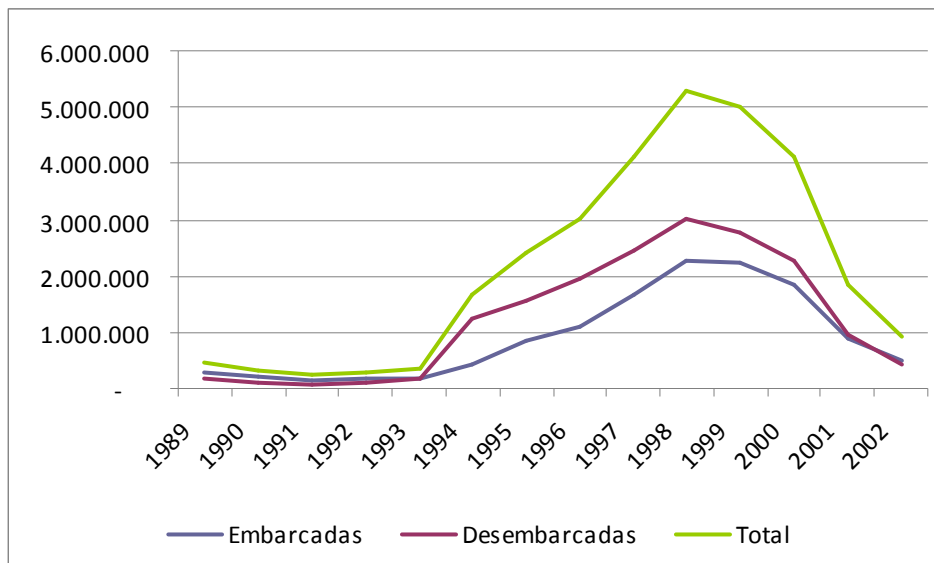


Gráfico 4 – Evolução do movimento de cargas da Rio-Sul: 1989 a 2002

Fonte: dados da Tabela 5.

Em termos de movimento de cargas, apresentado na Tabela 5 e ilustrado no Gráfico 4, pode-se fazer as seguintes observações:

a) O movimento total de desembarque (17291915) foi superior ao de embarque (12800303) em 35%. No entanto, isso não ocorreu em todos os anos, concentrando-se de 1994 a 2001;

b) O movimento total apresentou tendência de crescimento, especialmente a partir de 1994, quando aumentou 382,30% em relação ao ano anterior e, no ano 1998, quando registrou o maior movimento da série (5293467). Após este ano, a tendência de crescimento inverteu-se: o fluxo de cargas do último ano (917737) foi apenas 2,00 vezes maior que o do primeiro ano (458.072). No entanto, a média anual do período (2149444) foi 4,69 vezes superior ao movimento do primeiro ano (458072);

c) O movimento médio anual do total de embarques e desembarques (2149444), comparado com o do período anterior (1979 a 1988), que foi de 205.476 toneladas, aumentou 10,46 vezes.

Brasil - Central

Conforme relato da revista *Flap Internacional* (2008), a BR- Brasil Central surgiu para substituir a Votec, a qual operava como empresa regional desde o SITAR (1975), abrangendo o Centro-Sul e Norte do Brasil. Em 1986, foi dissolvida a Votec Serviços Aéreos Regionais, que operava apenas com helicópteros. A Brasil-Central foi criada como uma segunda companhia aérea regional do grupo TAM, com o objetivo de operar na região central brasileira, local em que o tráfego aéreo comercial era fraco. A Brasil Central comprou as linhas, frota e pessoal da Votec.

No ano de 1988, a Brasil-Central reestruturou sua rede aérea, realizando a substituição de etapas longas pelo sistema de multietapas. Isso vinha a ser o sistema conhecido como *hub* bastante renomado na aviação norte-americana, cuja ligação entre cidades importantes quanto ao número de passageiros é realizada com uma escala em um centro de atração de tráfego. O *hub* tem a função de ser o centro de conexões entre localidades, representando o meio da viagem. As ligações da malha são denominados *spokes* (aros), sendo geralmente aeroportos menos estratégicos para a empresa aérea. Assim, tem-se a ideia da roda de carreta com a configuração da estrutura de rede *hub-and-spoke*, conforme explica Oliveira (2009). Neste caso, Porto Alegre é tomada como centralizadora e distribuidora de passageiros e cargas para diversas localidades dentro e fora do Estado.

Com a abertura do mercado regional após o V CONAC, a partir de 1992, a Brasil-Central iniciou a estender as suas linhas para o sul, com ligações para o Mato Grosso do Sul e, inclusive, ao Rio Grande do Sul. O início das operações regionais do Grupo TAM no estado sulino foi através da TAM Transportes aéreos regionais com aeronaves de modelo *Fokker* 100, e, em 18 de fevereiro de 1994, fazendo Congonhas, Viracopos, Porto Alegre, Viracopos, Congonhas. A Brasil-Central, no início de 1996, realizava um voo diário, abrangendo os municípios de Porto Alegre/ Santa Maria/ Horizontina/ Porto Alegre. Na malha da BR-Central também operava em São Lourenço do Sul. Em meados do mesmo ano, a Brasil-Central trocou o nome para M Transportes Aéreos Meridionais, mas manteve a mesma pessoa jurídica da BR-Central.

No final de 1996, um voo São Paulo/ Joinville/ Porto Alegre, realizado por um jato *Fokker* 100 com pintura da TAM, marcou a transformação da Brasil-Central em TAM Transportes Aéreos Regionais. Com a aprovação do Ministério da Aeronáutica, a nova

companhia deixava de ser “regional”, tornando-se a quarta companhia aérea nacional do país, com direito a concorrer e a operar linhas internacionais.

OceanAir

Outra empresa, criada no ano de 2000, especificamente como táxi aéreo e voos regulares a partir de 2002, a Ocean Air chegou a oferecer voos para o interior gaúcho - Santa Maria, Santo Ângelo e Porto Alegre - entre 2003 e 2004. Mas, conforme informações do sítio <www.aerosportfeira.com.br>, a empresa desistiu da operação por ser um mercado de demanda pouco atrativo e em razão de problema de logística operacional.

NHT Linhas Aéreas Ltda.

Com a lacuna deixada no cenário da aviação gaúcha em razão do fim das operações da Ocean Air, da Brasil-Central e, principalmente, da Rio-Sul, a fundação da NHT Linhas Aéreas, no mês de agosto de 2006, representou a retomada da aviação regional regular no Rio Grande do Sul.

A empresa, focada no transporte aéreo regional, controlada pela *holding* JMT Administração e Participações, interliga diversos municípios do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná que são polos regionais no interior desses Estados. Em março de 2010, a companhia conquistou 28 *slots* (alocação de direitos dos horários de pousos e decolagens) do aeroporto de Congonhas (SP), totalizando 16 municípios em sua malha, mas reduzindo para oito os municípios servidos no território gaúcho (Figuras 32 e 33). Essa fatia do mercado é representativa porque os *slots* correspondem a horários considerados de maior movimento e interesse de todas as companhias aéreas, em razão do perfil de viagens de negócios que predominam em Congonhas. Entre as empresas que não atuavam no aeroporto, a NHT foi a única a angariar horários para pousos e decolagens em dias úteis.

Mesmo com tal conquista, é oportuna a reflexão do tipo de equipamento utilizado e da

tarifa cobrada. Se a demanda aumentar, a empresa certamente utilizará um avião de maior capacidade de transporte. Em tese, sabe-se que caso aumentar a demanda, bem como o número de assentos disponíveis e ocupados, a tarifa deverá ser mais acessível. No entanto, como não há mais exclusividade nas concessões das linhas, poderá outra empresa explorar a rede aérea no território sulino, acirrando a concorrência com a NHT. A possível concorrente oferecendo um equipamento com maior desempenho e capacidade de transporte (carga e passageiros), além de tarifa diferenciada, poderá ocupar a fatia do mercado até então explorada pela NHT.



Figura 32 – NHT Rede Aérea Regional – 2009

Fonte: Disponível em: <www.voenht.com.br>.



Figura 33 – NHT Rede Aérea Regional – 2010

Fonte: Disponível em: <www.voenht.com.br>.

O Estado sulino possui 496 municípios e atualmente somente oito são servidos pela aviação regional regular no Estado, através da NHT Linhas Aéreas: Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande, Passo Fundo, Uruguaiana, Santa Maria, Santa Rosa e Santo Ângelo. As localidades abrangidas (conforme Figura 40 acima) pela empresa são as consideradas de maior potencial econômico pelo Plano Aeroviário do Estado do Rio Grande do Sul (2003/2022), que consistiu na caracterização do desenvolvimento socioeconômico do Estado, visando a identificar as localidades que possuem potencial para a geração de demanda futura por serviços de transporte aéreo.

Segundo o PARGS, Porto Alegre é centro polarizador da economia gaúcha, maior produtor e distribuidor de bens e serviços, tendo “muito alto potencial” para transporte aéreo. Já Pelotas, Rio Grande, Uruguaiana e Santa Maria “têm alto potencial” para o modal aéreo. O

município de Pelotas possui bacia leiteira desenvolvida, rebanho bovino de corte, produção de suíno; Rio Grande tem importância voltada para a presença do Porto de Rio Grande; Passo Fundo é dotado de complexo metal-mecânico, produção de máquinas e equipamentos agrícolas e de setor comercial forte; Uruguaiana conta indústria de produtos alimentares e bebida, além do turismo e Santa Maria constituiu-se num centro comercial e de serviços regionais, além de sediar a Universidade Federal e ter extensa malha ferroviária. Já Santa Rosa e Santo Ângelo possuem “médio potencial” para transporte aéreo, sendo que naquele o destaque é para as indústrias metal-mecânica, produção de máquinas e implementos agrícolas e Santo Ângelo é voltado à agricultura de soja, milho e trigo, além de setores industriais de bebidas, alimentos e metalurgia.

Conforme informação publicada no jornal *A Razão*, parte dos passageiros das linhas disponibilizadas pela empresa aérea é formada por profissionais liberais e executivos em viagens de negócios, considerados da classe mais favorecida economicamente. Dado confirmado por Jeffrey Kerr, diretor de planejamento da NHT, em entrevista concedida no dia 14 de janeiro de 2010, o qual afirma que o perfil dos passageiros é de pessoas de negócios:

O perfil nosso, não só da NHT, o perfil do passageiro regional sempre foi 100% *business*. Quase 100% de quem voa regional tem uma empresa, uma pessoa jurídica pagando a sua passagem, ou uma instituição pode ser governamental ou não-governamental, com raras exceções. [...] o foco é prestação de serviço, transportar passageiro, carga e mala postal, nós somos certificados para isso. Mas atualmente, na NHT, nós só transportamos passageiros.

A empresa enfrenta problemas com a redução da demanda em vários municípios por ela operados e, em razão disso, procurou os governos estaduais a fim de receber incentivo às linhas regionais, especialmente na redução da alíquota do ICMS (imposto sobre circulação de mercadorias e serviços) incidente sobre o querosene da aviação (QAV), como uma das alternativas para possibilitar a solidificação e/ ou a ampliação da aviação regional. Essa redução ou isenção, se adotada, minimizará o custo de operação da empresa e, em princípio, reduzir o valor da tarifa, possibilitando acesso das demais classes sociais. Segundo informações da NHT, o querosene de aviação representa mais de 30% dos custos diretos, sendo a alíquota, no Estado do Rio Grande do Sul, de 17% sobre o combustível. A empresa busca uma redução para algo em torno de 3% a 4% e, com essa diminuição é possível abater o preço da passagem em 5% para o usuário final.

Sobre a demanda, Jeffrey Kerr ressalta que a aviação regional somente se desenvolve

em localidades que tenham atividade econômica forte, tanto que o número de municípios servido pela rede foi reduzido pela empresa no território rio-grandense. A respeito da relação demanda e aviação, Jeffrey destaca que no município em que não existir demanda nem atividade econômica forte provavelmente a empresa deixará de operar. Os dados estatísticos da tabela abaixo mostram a evolução da demanda nos períodos de 2008 e de 2009.

Tabela 6 - Evolução de assentos e passageiros da NHT*: 2008 e 2009

Ano	Assentos		Passageiros		Aproveitamento %
	Número	%	Número	%	
2008	34.086	-	16.179	-	47,47%
2009	34.747	1,94%	14.561	-10,00%	41,91%
Média mensal	2.868		1.281		

Fonte: ANAC (2010)

*Dados obtidos da totalidade das linhas operadas pela empresa

No tocante aos assentos oferecidos, analisando 2009 em relação a 2008, houve um acréscimo de 1,93%. Em relação aos passageiros embarcados, analisando 2009 em relação a 2008, houve um decréscimo de 10%. Ou seja, houve um dimensionamento maior de assentos disponíveis e uma redução de passageiros embarcados. Em maio de 2010, de acordo com os dados da Anac, a empresa transportou 1071 passageiros, tendo aproveitamento de 43,25 % dos assentos. Foi registrada queda em relação aos 1.417 passageiros transportados no mesmo mês do ano de 2009, quando a ocupação foi de 46,05 %. Em relação à média mensal de 2008 e 2009 (1281), também, o fluxo de passageiros de maio caiu 16,39%.

Para permitir competitividade no transporte aéreo regular, as regionais estão investindo na compra de novos aviões com maior oferta de assentos, na abertura de linhas aéreas e na diminuição no valor do preço das passagens. Porém, relevante frisar, que a NHT, bem como as demais regionais do país, continuam com tarifas elevadas devido principalmente à média e baixa demandas do mercado em relação ao seu custo operacional. Já as empresas aéreas nacionais deixaram de ser elitistas, passando a atender às classes D e E que ascenderam à classe C. Em 2010, conforme a revista *Veja* (2010), a classe C responde por 22% dos passageiros transportados pela Gol Linhas Aéreas e 6% dos que utilizaram a TAM.

Segundo a revista *Flap Internacional* (2009), a NHT, *a priori*, a regional atendeu aos municípios de Horizontina, Pelotas, Porto Alegre, Rio Grande, Santa Maria e Santa Rosa. Em

menos de um mês, expandiu sua rede, passando a abranger Uruguaiana, Santana do Livramento e Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul, e, Navegantes, no Estado catarinense e, Curitiba, no Paraná. Desde que iniciou suas operações, a empresa regional atendeu até final de 2009 a 16 municípios do Sul do país: Chapecó, Guarapuava, Curitiba, Caçador, Joaçaba, Criciúma, Florianópolis, Santa Rosa, Santo Ângelo, Erechim, Passo Fundo, Santa Maria, Uruguaiana, Pelotas, Rio Grande e Porto Alegre.

A empresária santa-mariense, Maria Inês Biscaro, que foi usuária da Varig e Rio-Sul, e agora utiliza os serviços da NHT, destaca que sempre considerou alto o valor da tarifa referente ao deslocamento do interior do Rio Grande do Sul até a capital, Porto Alegre, apesar do benefício da economia de tempo proporcionada pelo modal aéreo. Sua entrevista foi concedida no dia seis de março de 2010:

Acho que a nossa passagem em Santa Maria sempre foi muito cara pelo tempo e pela distância. Por exemplo, daqui a Porto Alegre você paga uma passagem em torno de R\$364,00 reais que de Porto Alegre a São Paulo, eu pago \$270,00 em uma tarifa mais econômica. Mas também eu acho que depende da situação porque o tempo que eu perco em ir, quatro horas, de ônibus até Porto Alegre, às vezes eu perco uma oportunidade à frente porque o meu dia rende mais e eu consigo fazer mais coisas em São Paulo. Então isso para mim, mesmo achando o trecho caro, ela me compensa em função do meu tempo, da minha distância, do meu cansaço, enfim do meu bem-estar.

Desde setembro de 2007, a NHT tem acordo comercial de *code-share* com a empresa de aviação comercial TAM Linhas Aéreas, possibilitando aos passageiros da empresa regional gaúcha o embarque em voos da NHT e vice-versa, partindo de Porto Alegre. O *code-share* é um acordo de cooperação pelo qual uma companhia aérea transporta passageiros cujos bilhetes tenham sido emitidos por outra empresa. O objetivo é oferecer aos passageiros mais destinos do que uma companhia aérea poderia oferecer isoladamente. Através da parceria com a TAM, a empresa transportou, em 2007, 45 mil pessoas; em 2008, 61825 pessoas; e, em 2009, 51595 passageiros, segundo levantamento da revista *Flap Internacional* (2009).

Importante ressaltar que a TAM está fazendo parte, desde maio de 2010, da Star Alliance <<http://www.staralliance.com>>, que consiste na maior aliança de companhias aéreas no mundo, fazendo voos para mais de 1.000 aeroportos e 171 países. Assim sendo, esse acordo comercial com a TAM permite a interação dos passageiros do interior do Estado sulino com os demais Estados da federação e com o exterior. A recíproca também ocorre, pois a TAM transporta pessoas de outros Estados e países para os municípios da região Sul.

Através de alianças – como caso da *Star Alliance* – é viabilizada uma estrutura de rede de alta conveniência para a constituição de pacotes de viagens internacionais.

Através da *Star Alliance*, as companhias ficam mais próximas uma das outras nos aeroportos (fixos), introduzindo novas tecnologias e construindo instalações de uso comum em aeroportos. Mesmo com ampliação das linhas (fluxos), o propósito da NHT, como o próprio sítio corporativo destaca, é o atendimento do mercado da aviação regional no Sul do Brasil, fazendo ligação dos três Estados da região Sul com as regiões do interior dos mesmos. Assim, a empresa tem foco na aproximação de pessoas e na integração da região sul do Brasil, fazendo, desta forma, conexão de rede.

Em entrevista concedida pelo diretor comercial da NHT, Jeffrey Kerr, ao sítio *Intelog* (<http://www.newslog.com.br>), em março de 2008, há a seguinte afirmação: “Isso possibilita que a TAM venda uma passagem de Londres para Rio Grande e vice-versa. O passageiro pode sair do Interior, onde a NHT opera, para o exterior”. Isso mostra a relevância da integração da rede de duas empresas aéreas, que permite o deslocamento de passageiros do interior do Rio Grande do Sul para outras regiões, tanto no Brasil como no exterior, num fluxo e refluxo tais como entendido por Santos (1996), que recriam e redefinem cada lugar onde ocorrem.

O sítio da NHT <www.voenht.com.br> informa que, em três anos de operação, a empresa efetuou 14 mil voos, transportando 145 mil passageiros num total de 20 mil horas voadas. O próprio sítio da empresa na Internet destaca ser proposta da NHT fazer a ligação das capitais do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e recentemente São Paulo, com diferentes regiões do interior desses Estados, com a finalidade de encurtar distâncias, aproximar pessoas e integrar toda a região Sul do Brasil.

Pensando com Bobbio (1992), para quem a integração é o processo de controle de poder por parte de um grupo sobre território fracionado, entende-se que a empresa NHT faz a integração territorial no Rio Grande do Sul nos mesmos moldes da Varig e da Rio-Sul, ou seja, centro-periferia e periferia-centro, alinhando-se às ideias de Perroux ou “pé de galinha”, como mencionado por Grossi. Sobre a NHT, Jeffrey explica, em 14 de janeiro de 2010:

Existe sempre o tráfego do centro para a capital e da capital para o centro, para o interior. Nós identificamos dentro do estado um tráfego intra-regional. Não é um grande tráfego que sustenta, mas hoje dentro da nossa operação existe conectividade com estas redes que saem de Santa Rosa vai a Rio Grande. Rio Grande é uma localidade que atrai passageiros que vem de Uruguaiana, Santo Ângelo, Santa Rosa,

Passo Fundo em função da exportação, em função do porto. Isso acaba criando um tráfego intra-regional, quer dizer, dentro do Estado do Rio Grande do Sul.

Após abordarmos as empresas que construíram a história da aviação regional no Rio Grande do Sul, é de fundamental importância analisar a rede aérea verificando como se apresentam os aeroportos operados e inativados no estado sulino, especialmente no aspecto da infraestrutura e demanda. Essa interrelação de aeroportos, infraestrutura e demanda abrange os três períodos do processo de integração territorial porque as empresas analisadas (Varig, Rio-Sul e NHT) transitam nas diferentes periodizações.

Desde o início das operações das empresas aéreas no território rio-grandense (1927), há discussões em torno das condições de infraestrutura e demanda dos até então chamados campo de pouso e, agora, aeródromos e aeroportos.

No início das atividades aéreas, foram utilizados hidroaviões em virtude da quase inexistência de campos de pouso no território gaúcho, os quais consistiam em áreas demarcadas de terra e/ou grama sem qualquer instrumento de balizamento diurno e noturno. A partir dos anos 30, começaram a ser construídos aeródromos com auxílio das prefeituras interioranas e empresas aéreas.

A respeito dos campos de pouso, Pinto (1990, p. 35) observa:

[...] as condições meteorológicas, tais como vento, temperatura, visibilidade e teto, eram observadas por telefone ao gerente na cidade. Este se comunicava com os aviões e com a estação de Porto Alegre, usando um equipamento de rádio em ondas curtas, por telegrafia. Com a precária infraestrutura acima mencionada, é lógico que, durante os inclementes invernos gaúchos, quando as condições de mau tempo podem perdurar por semanas a fio, a regularidade dos voos ficasse seriamente afetada. Isto, entretanto, raramente acontecia na prática. Quando as condições ficavam tão ruins que tornavam a navegação por contato impraticável, os pilotos subiam e prosseguiam o voo às cegas, através de nevoeiro ou tempestades, orientando-se somente por uma bússola e um relógio de bolso. As vezes eram forçados a pousar numa fazenda para aguardar melhores condições [...]

Por meio de estudo sobre o processo de abertura, de desativação e de operação de aeroportos regionais, bem como da configuração, distribuição e funcionamento dessas redes técnicas de transporte, busca-se igualmente contribuir para o avanço do conhecimento sobre a dinâmica de desenvolvimento da relação entre a rede técnica de transporte e o território, notadamente, o processo de integração territorial.

Percebe-se que as deficiências infraestruturais perduram ao longo do tempo. As mesmas dificuldades enfrentadas pela Varig e Rio-Sul são recorrentes no cenário atual, como destaca Jeffrey, diretor de planejamento da NHT:

Então o fator climático, a infra-estrutura, tu observa que a grande maioria dos aeroportos do interior do estado tem uma operação visual diurno, quando muito visual noturno. São poucos aeroportos que tem rádio-ajuda e um EPTA, para te dar uma informação. A maioria da nossa operação é visual, então isso aumenta muito os limites para uma operação com segurança. Esse é o maior problema. Recriar a cultura das pessoas voarem, manter a regularidade, o grande desafio para nós e para todo mundo sempre foi isso.

Analisar-se-ão três municípios rio-grandenses que foram servidos pelo modal aéreo e deixaram de ser operados em razão da infraestrutura aeroportuária e influência econômica – demanda – (Figura 34): Santana do Livramento, Cruz Alta e Bagé. Referente aos dois primeiros inexistem dados estatísticos confiáveis para fundamentar uma reflexão sobre o fluxo de passageiros e carga (demanda). Para tanto, utilizar-se-ão as entrevistas semi-estruturadas de ex-funcionários das empresas Varig e Rio-Sul, que possibilitaram uma compreensão da realidade de cada aeroporto. Já para Bagé, cujo aeroporto é administrado pela empresa pública Infraero, há dados que proporcionam entendimento da demanda e do entorno estrutural.

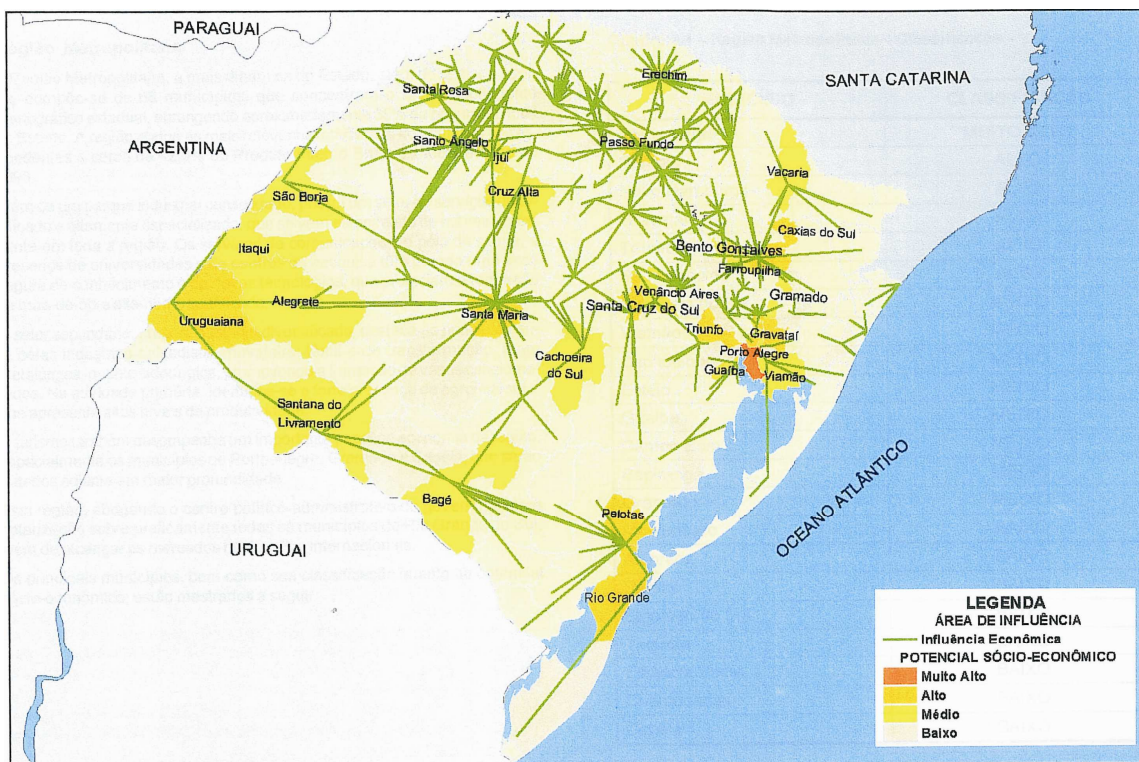


Figura 34 - Regiões de Influência Econômica dos Municípios do RS
 Fonte: Reprodução mapa PARGS (2003).

Constata-se que, embora as empresas Varig e Rio-Sul recebessem subsídios do Governo Federal (RIN e SITAR) para operar em municípios de baixa demanda, as aéreas abandonaram várias localidades em busca de outros mercados com mais lucratividade. Entende-se com Marx e Engels (1987) ser tendência do capitalismo possuir cada vez maior capacidade produtiva e aumentar a oferta e, nesse sentido, torna-se fundamental crescer a demanda para que os capitalistas que, nesta dissertação, são as empresas de aviação, tenham lucros. Um dos idealizadores do SITAR, Mário Bittencourt, pondera sobre a relação demanda e população, em 29 de janeiro de 2010:

Você cria facilidade e ela produz uma demanda desde que haja população e renda. Mas se você criar dois pontos que não tem a menor interligação econômica ou política, o menor interesse entre si, você vai ter muito poucos passageiros (...) Cria-se a linha e depois vai se cortando as escalas porque só subsiste o que realmente tem uma demanda mínima, e essa se define em função da distância mínima entre os pontos, da população e da renda.

Referente à deficiência de infraestrutura aeroportuária no Estado, o ex-diretor do DAC, Venâncio Grossi, entende que não faltam recursos para investimentos, mas vontade

política. Ele chega a citar o PROFAA (Programa Federal de Auxílio aos Aeroportos), que existe desde a década de 90:

Por que não usou do PROFAA? Porque Santa Catarina usou o PROFAA e o Rio Grande do Sul não usou o PROFAA. Porque a contrapartida do PROFAA é 20%. Não interessava, interesse político. O que eu assisti muito, quando diretor geral e fazia reunião com os secretários de transporte, dependendo se mudava o governo, se o prefeito de uma cidade que nós víamos lá no DAC que precisava ter investimento, se o prefeito fosse de política contrária do governador, ia entrar em prioridade última.

Assim como Grossi, o ex- diretor da ANAC, Allemander Pereira Filho, destaca que, ao invés de implantar um novo subsídio às empresas regionais, seria fundamental verificar o destino dos recursos do adicional tarifário sobre as tarifas aeroportuárias, principalmente os 20% alocados ao Programa Federal de Auxílios aos Aeroportos. Segundo Allemander, os contingenciamentos pelo Ministério da Fazenda e do Planejamento desses recursos financeiros nos últimos 18 anos chegam a mais de R\$ 1 bilhão, que estão retidos nos cofres do Tesouro Brasileiro.

Sem entrar no mérito se há ou não recursos financeiros e interesse político para investimento em infraestrutura, Jeffrey afirma que os empresários somente fazem investimento no interior se houver infraestrutura aeroportuária:

os prefeitos das localidades que nós atendemos todos eles pedem desesperadamente uma ligação aérea porque a via aérea é como se tivesse sido feita uma nova rodovia, ou seja, uma infraestrutura de ligação dos transportes logísticos. O empresário e o investidor não podem se dar ao luxo de ficar quatro ou cinco horas em uma estrada ruim, perder um dia de trabalho para visitar uma unidade. Então você observa aonde tem atividade econômica, de indústria, de comércio forte e uma atividade como, por exemplo, de serviço de exportação.

Referente a Bagé, por ser um aeroporto administrado por empresa pública da União – Infraero – estão disponibilizados, ao público, dados estatísticos para uma análise mais acurada. No entanto, as outras duas localidades, Santana do Livramento e Cruz Alta, sob a responsabilidade do Estado e do município, não há qualquer dado estatístico. As empresas aéreas, por sua vez, Varig e Rio-Sul, extintas no ano de 2006 e 2002, respectivamente, não disponibilizam estatísticas e, assim, para entender a dinâmica contamos com relatos de ex-usuários das companhias, ex-administradores e ex-funcionários.

A respeito de Santana do Livramento, importante destacar que o município está localizado no limite fronteiro da região da fronteira Oeste do Rio Grande do Sul (Brasil/

Uruguai), sendo que tal fronteira é apresentada, no senso comum e por estudiosos, como peculiar em relação às demais fronteiras internacionais, pois há compartilhamento do centro urbano e o entrelaçamento da infraestrutura, especialmente estrada e aeroporto. Assim, a região revela, conforme as palavras de Corrêa (1997) e Lencioni (1999), dinâmica social particular com seus conteúdos e fluxos. Santana do Livramento, a 488 quilômetros de Porto Alegre e com PIB de R\$ 598.387 mil, destaca-se, segundo censo IBGE 2005, na pecuária (bovinos e ovinos), produção de arroz, soja e, ainda, nos últimos anos, na vitivinicultura. A estrutura viária da região tem rodovias de acesso, compreendendo a BR-158, que faz interligação entre Santana do Livramento e Rosário do Sul, e a BR-293, alcançando as cidades de Quaraí e Artigas, esta no país uruguaio. Há, também, trechos da Rede Ferroviária Federal utilizados para escoamento da produção regional e transporte de pessoas.

O PARGS incluiu o município na Rede Estadual de Aeroportos, mesmo, curiosamente, Santana do Livramento possuindo aeródromo/ aeroclube, em razão do potencial socioeconômico da localidade no contexto estadual e também por ter, em tese, apresentado expectativa de demanda por transporte aéreo regular a partir da primeira fase, entre os anos de 2003 e 2007. A previsão era de que a unidade a ser implantada fosse classificada como regional, devendo estar capacitada para operação de aeronaves de grande porte.

O governo brasileiro, através da Lei n. 12.095, de 2009, declarou, oficialmente, Santana do Livramento cidade símbolo da integração brasileira com os países membros do Mercosul. Mas tal título fica restrito à legislação, pois no município, o aeroporto – infraestrutura básica para permitir locomoção de cargas e passageiros - está desativado desde maio de 1981. Na década de 30, a Varig construiu o Aeroporto dos Galpões num dos extremos mais elevados da Caneleira, a 18 quilômetros de Livramento, marcando uma época de crescimento econômico regional, alavancada pela indústria de carnes e o comércio da fronteira. Segundo o jornal *Correio do Povo* (2006), datado de 30 de julho de 2006 (pag. 16), a estrutura-sede, que possuía serviços de chegada e partida, carga e descarga e um galpão para a manutenção das aeronaves, está hoje esquecida e depredada em meio a vasta área de campo, a menos de 200 metros do marco divisor com o Uruguai.

Do galpão só restou o nome do lugar. A pista chegou a ser usada por três companhias aéreas. A primeira a operar foi a Varig, com a aeronave batizada de Santa Cruz, um *Junkers F 13*. O campo de pouso era inicialmente na fazenda de Alcebíades Gomes do Amaral, depois transformada no Aeroporto dos Galpões (Figuras 43 e 44), em 19 de abril de 1932. O apogeu

da Varig na região ocorreu nas décadas de 40 e 50. A Rio-Sul chegou a operar nessa localidade, mas devido a total falta de infraestrutura deixou de operar em Santana do Livramento, como enfatiza o entrevistado Lincoln Scaly Dias, atualmente empresário e ex-gerente regional de planejamento da Rio-Sul no Estado:

Nós tínhamos casos, como o de Santana do Livramento, que sempre teve um aeroporto ruim, eu tive até, naquela oportunidade com o diretor do DAC e conseguimos operar em Rivera como voo nacional. Nós saíamos de Porto Alegre, íamos até Rivera, aí tinha um ônibus que pegava os passageiros e levava para o lado brasileiro pela deficiência que nós tínhamos em Santana do Livramento e tem até hoje, eu não sei como está, mas quando eu saí da Rio-Sul, era um aeroporto que não tinha condições para que nós operássemos. E continuamos operando em Rivera durante muitos anos.

A informação de Lincoln é corroborada pelo entrevistado Hélio Miron Maciel, aposentado e ex-piloto chefe da Rio-Sul, que detalha a situação precária da infraestrutura aeroportuária de Livramento no final da década de 1970, bem como a falta de investimento por parte dos órgãos governamentais, em entrevista ocorrida em seis de janeiro de 2010:

Era 18km da cidade em uma estrada de chão batido, então era lama ou poeira, e não tinha energia naquele aeroporto. Ele tinha sua própria estrutura para colocar um gerador que gerava energia, alimentava o sistema para o operador dar apoio. Por falta talvez, aí entra o problema da prefeitura, a pista começou aos poucos a ser abandonada. Uma das últimas vezes que eu pousei lá, descemos, e surgiu um fogo nas laterais da pista, em um mato que tinha. Alguém colocou fogo ali e aquilo gerou um incêndio geral. Então aquele dia, nós tivemos que ficar umas três horas no chão até que apagasse o fogo. Até que se extinguiu o fogo para nós decolarmos. E não havia, ao meu ver, uma manutenção adequada da pista, que era de terra batida também. E era comum você muitas vezes ver animais cruzando na pista. Então tudo isso influenciava na segurança do voo. E chegou um ponto também que a baixo aproveitamento que a empresa tirou o voo de Livramento.

Em Rivera, havia infraestrutura aeroportuária – pista asfaltada, estação de passageiros, operação noturna e por instrumentos – que facilitava o pouso de aeronaves, ao contrário do aeroporto de Santana do Livramento, pois o governo uruguaio incentivava a operação da Rio-Sul para fomentar turismo e negócio. Maciel observa:

E a essa altura, Rivera já tinha pista asfaltada e instrumentaram a pista, então o voo oferecido pela Rio-Sul foi para Rivera pelo incentivo do governo do Uruguai. O governo do Uruguai deu todo o apoio à Rio-Sul. E a pista de Rivera além de ser uma pista grande, asfaltada, tinha todos os controles, tinha farol, tinha operação noturna e tinha combustível até mais barato que o nosso, então começamos a operar em Rivera.

O voo com operação no aeroporto de Rivera (Uruguai) teve mediana ocupação de assentos; no entanto, devido a não existir acordo alfandegário entre Brasil e o país vizinho, houve uma redução no número de passageiros. Ao chegarem a Porto Alegre, os usuários precisavam pagar os impostos dos produtos adquiridos no Uruguai, tornando-se, menos atrativa a viagem. Maciel observa que a linha Livramento – que pousava em Rivera – acabou, provavelmente, pelo interesse do passageiro que optava pelo modal rodoviário, pois a fiscalização era menos intensa.



Figura 35 - Aeroporto dos Galpões - 1935
Fonte: Arquivo Martin Bernsmüller (2009).



Figura 36 - Aeroporto dos Galpões – 2010.
Fonte: Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo>>.

Sobre a região onde está inserido o município de Livramento, observe-se que, quando a Rio-Sul operava na localidade, faltavam indústrias e a demanda de passageiros por transporte aéreo era reduzida. Assim observa Maciel: “As pessoas gostavam de ir lá, mas não de avião, vai e pega um carro e vai passeando fica um dia ou dias lá em Livramento. Quer dizer, botar no preço não vale a pena pegar avião para lá para fazer turismo. E não acredito que volte a ter interesse a não ser que realmente tenha indústria lá”.

No ano de 2003, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul e o Comando da Aeronáutica elaboraram proposta de desenvolvimento, divididas em três fases de implementação (2003 a 2007; 2008 a 2012 e 2013 a 2022). Segundo o Plano Aeroviário do Estado, a cidade foi incluída na Rede Estadual de Aeroportos em razão do potencial socioeconômico no contexto estadual e por ter apresentado expectativa de demanda por transporte aéreo regular a partir da primeira fase. A previsão era de que o aeroporto tivesse capacidade para a operação de aeronaves de grande porte, tendo sido reserva patrimonial para viabilizar a implantação de pista de pouso e decolagem com 2300 metros.

Passados sete anos do anúncio da proposta, até hoje, Santana do Livramento não possui aeroporto, que estava previsto para ser viabilizado entre 2003 e 2008. O que existe hoje é apenas um aeródromo para aeronaves de pequeno porte, pista não asfaltada (saibro) e sem qualquer auxílio de navegação aérea. Até 2012, a previsão era de ampliação do comprimento da pista de pouso e decolagem bem como ampliação do terminal de passageiros e, para última fase, 2013 a 2022, manutenção das instalações. Acontece que não há qualquer instalação, fato revelador da pouca atenção dado pelo Poder Público ao modal aéreo.

Sobre Cruz Alta, município onde havia aeroporto (Figura 37) até anos iniciais da década de 80, o PARGS recomendou, ainda no ano de 2003, à prefeitura municipal controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo/aeroclube existente até hoje (Figura 38) com o objetivo de evitar a interferência do crescimento urbano na atividade aeronáutica. Localizada no Noroeste do Estado, Cruz Alta tem acesso por cinco rodovias federais: BR-158, BR-392, RS-287, BR-386 e BR116, além de contar com modal ferroviário. O aeródromo/ aeroclube está localizado no perímetro urbano, sendo que a pista não pode ser ampliada, pois está próxima do centro do município.

O aeroporto tinha precária infraestrutura, que prejudicava assiduidade dos voos e, conseqüentemente, a fidelidade dos passageiros que utilizavam os serviços da Varig e da Rio-

Sul, as quais realizavam operações no município. Maciel relata que havia problemas estruturais aliados à falta de demanda:

Agora em Cruz Alta, tinha pista de terra, longe da cidade, mal cuidada, sem operação noturna e não podia colocar o equipamento em cima de um campo de pouso desse tipo. Então desestabilizou a linha por falta de apoio, da infraestrutura e basicamente da falta de demanda. Porque se tem demanda surgem condições de se asfaltar a pista, colocar um balizamento noturno, botar uma operação de voo por instrumentos, continuada porque a demanda exigia isso. E o administrador, prefeito ou governador do estado, lógico que ele é sensível que tem que investir naquela cidade.

Localizado na região serrana, que é pouco desenvolvida em termos econômicos (2,1% do PIB estadual), conforme dados do PARGS, Cruz Alta destaca-se no entorno regional por abrigar 36,7% da população. O município tem economia baseada na atividade terciária, seguida pela agropecuária e indústria e as demais cidades da região sequer foram incluídas no Plano, elaborado pelo governo do Estado, por não terem alcançado o nível de baixo potencial econômico. Considerado polo de serviços e comércio da região, Cruz Alta faz parte do eixo de desenvolvimento composto por municípios da Região Noroeste, exercendo polarização sobre sete municípios. Além disso, o Estado classificou Cruz Alta como centro regional por considerá-la entroncamento rodoferroviário.



Figura 37 – Aeroporto Carlo Ruhl e estação de recepção de passageiros de Cruz Alta - 21 de agosto de 1971.

Fonte: Arquivo Martin Bernsmüller (2009).



Figura 38 - Aeródromo de Cruz Alta (2010)
 Fonte: Google Earth (2010).

Outro aeroporto objeto desse estudo é o localizado em Bagé, na região Centro-Sul, cuja designação “Aeroporto Comandante Gustavo Craemer - SBBG -” (Figura 47) dada em homenagem ao fundador da empresa aérea Savag, analisada nessa dissertação. Administrado pela Infraero, assim como o Aeroporto Internacional Salgado Filho – Porto Alegre (SBPA), Aeroporto de Pelotas (SBPK) e Aeroporto Ruben Berta – Uruguaiana (SBUG), o Aeroporto de Bagé (SBGE) é habilitado para operações VFR (*Visual Flight Rules*) – Regras de Voo Visual - e IFR (*Instrument Flight Rules*) - Regras de Voo por Instrumentos -, Auxílios NDB (Radiofarol não Direcional), VOR (Sistema de Radiofarol Omnidirecional em VHF), VASIS (Sistema Indicador de Planeio de Aproximação Visual), BN (Balizamento Noturno), FR (Farol Rotativo de Aeródromo), possuindo pátio de aeronaves, terminal de passageiros, estacionamento de veículos e demais equipamentos de infraestrutura aeroportuária.

A região, onde está localizado o aeroporto de Bagé, é composta por 11 municípios tendo reduzida participação no PIB estadual, sendo que o município de Bagé abrange 41% da densidade demográfica regional. Pelos municípios da região passam rodovias federais – BR

292 e BR 153 e o modal ferroviário liga Dom Pedrito e Bagé ao porto de Rio Grande, no sul do Estado.

Conforme dados do PARGS, a vocação econômica de Bagé está ligada ao setor primário, especialmente arroz e trigo e a pecuária bovina e ovina. Afora isso, possui o maior criatório de cavalos de raça do país, atraindo investidores de outros Estados do país. Há, ainda, exploração de minerais e similares, com potencial para desenvolver-se como polo carbonífero do Rio Grande do Sul.

Embora o município possuísse aeroporto dotado de adequada infraestrutura aeroportuária, a Varig e, posteriormente, a Rio-Sul deixaram de operar por falta de demanda (Figuras 47 e 48). Maciel retrata a situação: “Bagé sem dúvida nenhuma, a Rio-Sul tirou os voos de lá quando operou com o avião Bandeirante e depois voltou com os voos lá com a aeronave Brasília e em seguida, não depois de ano, tirou os voos do Brasília, Bagé rigorosamente por total falta de aproveitamento da linha”. Já o hoje comandante de aeronaves da Gol Linhas Aéreas e ex-piloto da Varig e Rio-Sul, Mozart Roberto Treis, ressalta que o problema em Bagé era a descredibilidade dos usuários quanto à regularidade dos serviços prestados.

Eram as pessoas que mais reclamavam na confiança na regularidade do voo e era onde tinha mais incidência de o usuário que tinha sido passageiro da Rio-Sul saindo em um avião de táxi aéreo cinco minutos antes ou depois do voo Rio-Sul. Porque ele precisava confiabilidade no voo, pois Bagé era um vôo “bate e volta”, ele era só ida e volta, não tinha escala, como a maioria dos outros voos, então ele era facilmente cancelável devido ao problema da coordenação de voos ser no Rio de Janeiro. Eles (usuários) diziam que de uns tempos não dava para confiar na pontualidade e na fidelidade do voo porque mesmo estando um tempo bom em Bagé, o voo é cancelado porque ficou retido em Porto Alegre.

Já o diretor institucional da aérea Gol e ex - diretor da Rio-Sul, Alberto Fajerman, relata os motivos para a desativação das operações em Bagé: “Chegamos a retirar voo. Mas era um pouco também de custo-benefício, era risco grande para pouco benefício”. Por outra banda, Lincoln observa que a Rio-Sul, quando deixou de operar em alguns municípios sulinos, concomitantemente, iniciou as operações em São Paulo e Rio de Janeiro, pois naquela época a aérea regional dispunha de poucos aviões:

Então era questão de custo benefício, o que daria mais lucro se operar na área de São Paulo, Curitiba ou lá no Rio Grande do Sul? Então algumas linhas começaram a serem canceladas para que a aeronave fosse aproveitada para o norte, que era uma área nova que a Rio-Sul tinha que desbravar, ela tinha que entrar de qualquer maneira porque a pressão era muito grande e ela não podia deixar que a TAM

entrasse. Eram prefeitos do Paraná pedindo, eram os do estado do Rio de Janeiro pedindo e tinha que ser atendido, se a Rio-Sul não atendesse, a TAM entrava. Então era melhor você cancelar alguma linha aqui no sul que era muito difícil na regional conseguir chegar aqui no Rio Grande do Sul pela própria regulamentação.

Destaque-se que a NHT não incluiu o município de Bagé na malha aérea em razão de não existir demanda, apesar da infraestrutura aeroportuária adequada. O diretor de planejamento da empresa observa:

Você pega uma região riquíssima, como a região de Bagé, uma cidade incrível, com infraestrutura, com um excelente aeroporto, administrado pela Infraero, uma excelente infraestrutura aeroportuária e não há geração de tráfego. Nós fizemos um estudo, fizemos uma proposta de que nós precisaríamos de no mínimo, nós íamos colocar Bagé com outro município, cinco passageiros por dia indo e voltando e não conseguimos. O que determina a operação regional é a atividade econômica. Diferentemente, nós não temos nenhum *boom* de turismo aqui.



Figura 39 - Estação de passageiros do Aeroporto de Bagé – 07 de março de 1971
Fonte: Arquivo Martin Bernsmüller (2009).



Figura 40 - Aeroporto de Bagé atual

Fonte: Google Earth.(2010).

A fim de melhor entender a dinâmica da empresa aérea Rio-Sul na configuração espacial, através dos fluxos no aeroporto de Bagé, destacam-se os fluxos de passageiros e cargas no período de 1980 a 1988.

Tabela 7 – Evolução do movimento de passageiro da Rio-Sul: 1980 a 1988

Tabela 7 - Evolução do movimento de passageiros da Rio-Sul, no aeroporto de Bagé: 1980 a 1988						
Ano	Embarcados (A)		Desembarcados (B)		Total (C= A + B)	
	Número	%	Número	%	Número	%
1980	219	-	288	-	507	-
1981	1.556	610,50%	1.432	397,22%	2.988	489,35%
1982	1.559	0,19%	1.517	5,94%	3.076	2,95%
1983	888	-43,04%	934	-38,43%	1.822	-40,77%
1984	1.262	42,12%	1.211	29,66%	2.473	35,73%
1985	1.144	-9,35%	1.124	-7,18%	2.268	-8,29%
1986	1.203	5,16%	1.210	7,65%	2.413	6,39%
1987	855	-28,93%	824	-31,90%	1.679	-30,42%
1988	543	-36,49%	566	-31,31%	1.109	-33,95%
Total	9.229		9.106		18.335	
Média anual	1.025		1.012		2.037	
Fonte: Infraero P	Porto Alegre					

Fonte: Infraero Porto Alegre

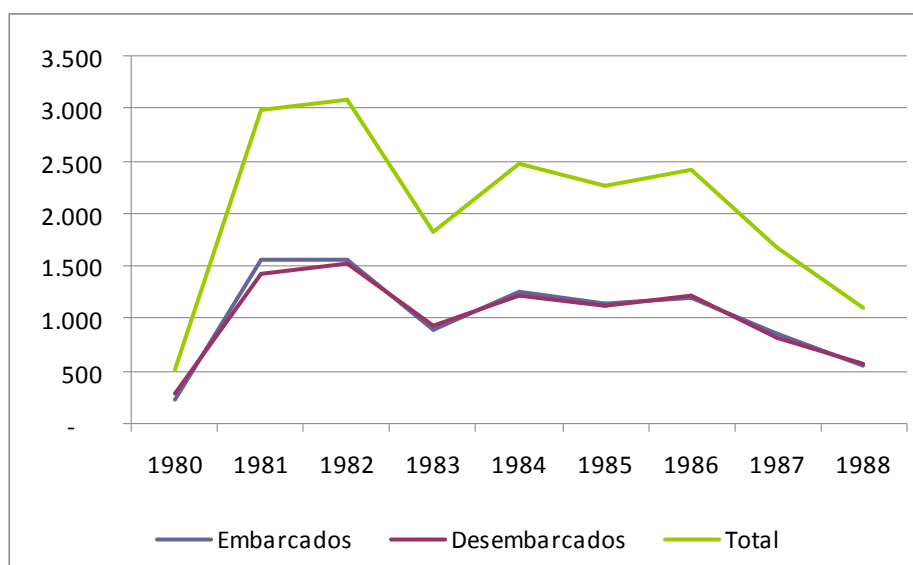


Gráfico 5 – Evolução do movimento de passageiros da Rio-Sul, no aeroporto de Bagé: 1980 a 1988

Fonte: dados da Tabela 7.

Em termos de fluxo total de passageiros, apresentado na Tabela 7 e ilustrado no Gráfico 5, pode-se fazer as seguintes observações:

a) Após um primeiro ano (1980) de fraco movimento total, este aumentou significativamente (489,35%) no segundo, alcançando o maior movimento da série no terceiro ano (3076 passageiros);

b) Os fluxos de embarque e desembarque praticamente se igualaram no período;

c) Após 1986, o movimento total iniciou uma tendência de queda, chegando a ser, em 1988, 45,46% menor que a média anual da série (2.037). Isso pode ser explicado em razão de a administração da companhia ter retirado alguns equipamentos como, por exemplo, o EMB120 e o *Fokker 27*, do Rio Grande do Sul para serem utilizados na região central do país. Assim, ficou à disposição da empresa para ser empregado no Rio Grande do Sul, com maior ênfase, o avião Bandeirante, o qual dispunha de menos assentos. Assim, logicamente, transportava menos passageiros. Importante destacar que o município de Bagé sempre apresentou baixa procura pelo modal aéreo.

Tabela 8 – Evolução do movimento de cargas da Rio-Sul: 1980 a 1988

Tabela 8- Evolução do movimento de cargas da Rio-Sul, no aeroporto de Bagé: 1980 a 1988						
Ano	Embarcadas (A)		Desembarcadas (B)		Total (C= A + B)	
	Quilos	%	Quilos	%	Quilos	%
1980	455	-	1.238	-	1.693	-
1981	2.253	395,16%	6.926	459,45%	9.179	442,17%
1982	3.395	50,69%	12.748	84,06%	16.143	75,87%
1983	2.299	-32,28%	9.508	-25,42%	11.807	-26,86%
1984	1.896	-17,53%	6.938	-27,03%	8.834	-25,18%
1985	1.446	-23,73%	5.399	-22,18%	6.845	-22,52%
1986	2.635	82,23%	5.757	6,63%	8.392	22,60%
1987	3.891	47,67%	8.911	54,79%	12.802	52,55%
1988	3.245	-16,60%	5.829	-34,59%	9.074	-29,12%
Total	21.515		63.254		84.769	
Média anual	2.391		7.028		9.419	
Fonte: Infraero Porto Alegre (2009).						

Fonte: Infraero Porto Alegre (2009).

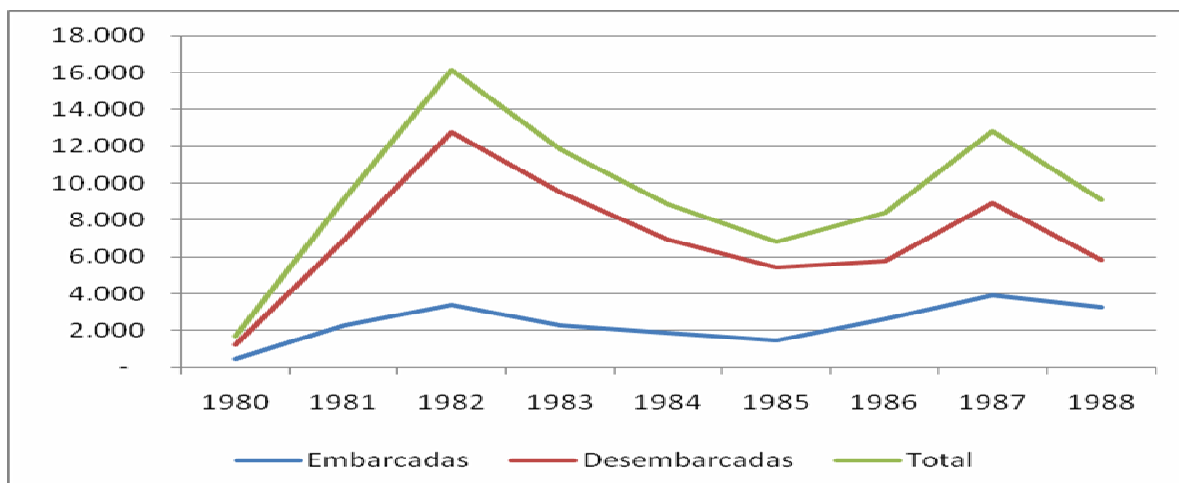


Gráfico 6 - Evolução do movimento de cargas da Rio-Sul, no aeroporto de Bagé: 1980 a 1988.

Fonte: dados da Tabela 8.

Em termos de movimento de cargas, apresentado na Tabela 8 e ilustrado no Gráfico 6, pode-se fazer as seguintes observações:

a) O movimento de desembarque foi significativamente superior ao de embarque em todos os anos da série, o que resultou num total desembarcado (63254) 2,94 vezes maior que o embarcado (21.515);

b) Após um primeiro ano (1980) de fraco movimento, este aumentou significativamente (42,17%) no segundo, alcançando o maior movimento da série no terceiro ano (16143 toneladas). Em 1983 e em 1987, também, apresentaram movimento total acima da média anual da série, que foi de 9419 toneladas.

Entende-se ser fundamental sintetizar as principais abordagens elaboradas no terceiro capítulo referente ao transporte aéreo regional e o processo integração territorial no Estado do Rio Grande do Sul em três períodos: A desintegração territorial e a formação do mercado nacional (1927 a 1963); a integração centralizada do território (1964 a 1988) e a integração competitiva da economia e do território (1989 a 2010).

No primeiro período, descreveu-se a dinâmica da formação histórico-econômica do estado sulino, o seu resgate histórico, a fim de se entender a evolução das empresas aéreas regionais e a integração territorial no Rio Grande do Sul. De 1927 a 1963, eram incipientes os modais rodoviários e aéreos, sendo que esse último iniciou a operar a partir de 1927, com as

empresas aéreas Condor e Varig e aquele, no início dos anos 50, com construções de pontes e estradas de rodagens no Estado e com a criação da indústria automobilística no Brasil. Abordou-se as empresas aéreas Condor/Varig, Savag e Arco-Íris Viação Aérea S.A, as quais operaram no território gaúcho com conceito de empresa aérea de âmbito regional. Fundamental destacar que, no primeiro período, a companhia aérea Varig disponibilizava aos usuários a possibilidade do deslocamento de município a município sem a necessidade de conexão até a capital gaúcha, realizando a integração ideal, tal como entende-se nessa dissertação, diferentemente daquela concebida por Perroux, ou seja, do centro à periferia, de periferia à periferia e da periferia ao centro.

No segundo período, de 1964 a 1988, enfatizaram-se as empresas aéreas Varig, na sua fase final de operação no Rio Grande do Sul no ano de 1971, e a Rio-Sul Serviços Aéreos Regionais, criada em 1976 devido à política de governo de incentivo às empresas aéreas regionais, através do SITAR. Fez-se uma reflexão sobre a dinâmica da rede aérea regional, citando as empresas Taba, Votec e a Rio-Sul. Na final da década de 1950, iniciou-se a troca de aeronaves antigas por mais modernas, principalmente com motores turbo-hélices (sistemas de propulsão), ocorrendo, nesse sentido, ganhos de eficiência com a evolução tecnológica. Entende-se que tais mudanças inserem-se no novo conteúdo que o espaço geográfico passou a apresentar e que Santos (1996) denominou de Meio Técnico-Científico Informacional. Para compreender-se a dinâmica da empresa aérea Rio-Sul na configuração espacial no território rio-grandense destacaram-se os fluxos - passageiros e cargas - no período de 1979 a 1988. Percebeu-se que a rede distribuída no território rio-grandense desde os tempos da Varig regional, passando pela Rio-Sul e, atualmente, NHT acontece no sentido centro-periferia-centro. Ou seja, majoritariamente, da capital para o interior e do interior para capital como polos de radiação.

Já no terceiro período, abordaram-se as empresas aéreas Brasil-Central, Ocean Air e NHT, além da Rio-Sul, que também foi contemplada na análise do segundo período, de 1964 a 1988. Fez-se reflexão sobre os aeroportos operados e deixados de operar no Rio Grande do Sul, relacionando demanda e infraestrutura aeroportuária. Destacou-se que, em 1989, o Estado passou a adotar “Política de Flexibilização Tarifária”, considerada o início na transição gradual de regime de preços fixados exclusivamente pelo governo para um novo cenário, caracterizado pela forças do mercado como principal instrumento na busca da eficiência.

CONCLUSÃO

Ao longo desta dissertação buscou-se reconstituir e apreender o processo histórico de evolução do transporte aéreo regional regular do território do Rio Grande do Sul, concentrando nossa análise, especialmente, na dinâmica relacional existente entre a constituição e o funcionamento da rede aérea e o processo de integração territorial no Estado sulino. Em cada um dos três períodos que se estabeleceu nesta dissertação, para analisar o processo de formação do território regional, observou-se a presença de variáveis relacionadas com a questão da demanda e do capital e das políticas públicas, que se manifestaram no território do Rio Grande do Sul, configurando um singular meio geográfico com diferentes modos de organização e de usos do território.

Constatou-se ao longo da formação territorial do Rio Grande do Sul e da dinâmica da organização e da utilização espacial, a existência de mudanças que ocorreram nos objetos técnicos, nas ações e nas normas que constituíram a espacialidade regional. Nos processos iniciais de ocupação e de povoamento do espaço do Rio Grande do Sul havia sociedades indígenas que formaram diferentes padrões de organização espacial. Nesse período inicial da história territorial do estado sulino perceberam-se reflexos das ações relativas à expansão do mercantilismo europeu e do avanço do sistema colonial. Entende-se que a pecuária e as estâncias representaram a introdução de um padrão de organização espacial baseado nas grandes propriedades rurais e na exploração intensiva do gado e, posteriormente, no século XIX, as modificações provocadas pela Revolução Industrial atingiram o estado sulino, provocando novos usos sociais do território.

Destacou-se, nessa dissertação, a rede aérea como um dos fatores de integração territorial. Assim, com base em Bobbio (1992) que entende por integração territorial como o processo pelo qual o controle de poder se estende sobre a totalidade de um território anteriormente fracionado, pode-se afirmar que a integração territorial no Rio Grande Sul, através de rede aérea como instrumento integrador, aconteceu de maneira ideal, tal como entende-se. Ou seja, houve a conexão de diferentes modais, que possibilitaram a integração no território, de municípios periféricos ao centro sem necessidade de passar pela capital. Isso ocorreu, principalmente no final da década de 1920 quando a Varig, em serviço mútuo com a

Condor, realizava conexão dos voos de Pelotas e Rio Grande para São Paulo com os transatlânticos para Europa, bem como, nos anos 1940, a aérea Varig interligava voos entre os municípios de Pelotas, Bagé, Dom Pedrito, Cruz Alta, Santa Cruz do Sul e Santana do Livramento, sem a necessidade de acessar a capital gaúcha.

Conclui-se que a concepção de Bobbio (1992) se adequa mais perfeitamente ao que se entende por integração do que a apregoada por Perroux, o qual, ao estabelecer a relação entre região central e periferias, afirmava que existia complementaridade entre tais regiões. Destaca-se que as duas concepções coexistem, embora algumas *periferias* possam estabelecer relações significativas entre si, a ponto de criarem demanda para o setor aéreo, formando nós próprios, mas não desintegrados da rede geral.

Pode-se inferir que, ao longo da história da evolução da rede aérea regional no Rio Grande do Sul, houve uma “integração desarticulada”, tal como entendida por Santos (1979). Ou seja, entre as fases da integração interior do território e do território ao mercado mundial existiu período para que se chegasse a uma “integração desarticulada”. Essa, por sua vez, pôde ser alcançada com a mundialização da economia e a integração interna do país, através da presença do Estado e dos meios de transportes.

Pensando com Santos (1996) entende-se que o meio técnico-científico e informacional – com novos modelos de aeronaves e mudanças na prestação do serviço aéreo - possibilitou que a aviação começasse a desempenhar função nova, respondendo pela aproximação da produção do comando, esse localizado principalmente em São Paulo e, posteriormente, em outras regiões do país, especificamente no território do Rio Grande do Sul.

No primeiro período, de 1927 a 1963, ao descrever a dinâmica da formação histórico-econômica do estado sulino com objetivo de compreender a evolução das empresas aéreas regionais e a integração territorial no Rio Grande do Sul percebeu-se que o Estado, através de políticas de incentivos fiscais diretos, subsidiava as empresas de aviação aérea Condor e Varig no território sulino. Essas, por sua vez, através das linhas aéreas disponibilizadas contribuíram, em conexão com os modais hidroviário, ferroviário e rodoviário, para a configuração de rede e integração territorial.

No segundo período, de 1964 a 1988, ficou mais evidente o incentivo do Estado à aviação regional através da criação pelo governo federal da RIN (Rede de Integração

Nacional) e do SITAR (Sistema Integrado de Transporte Aéreo). As empresas aéreas Varig, na sua fase final de operação no estado sulino, em 1971, e a Rio-Sul Serviços Aéreos Regionais, fizeram parte dessa segunda etapa da periodização, caracterizada pela rede distribuída no território sul-rio-grandense no sentido centro-periferia-centro, funcionando a capital do Estado como polo de radiação. Importante destacar que, no segundo período, havia presença direta do Estado no modal aéreo por intermédio da RIN e do SITAR, mas notou-se o descontrole e o enfraquecimento das políticas de incentivo. Pensa-se que isso aconteceu em razão do privilegiamento à rede nacional em detrimento à regional e da interface público-privado. As companhias aéreas ditas regionais recebiam subsídios financeiros da União e, ao invés de investir no mercado de origem, direcionam atividades para municípios em que havia maior demanda pelo transporte aéreo.

No terceiro período, de 1989 a 2010, a dinâmica econômica regional ficou entregue às decisões do mercado e houve tendência de potencialização do caráter seletivo do mercado. Destacou-se que, em 1989, o Estado passou a adotar “Política de Flexibilização Tarifária”, considerada o início na transição gradual de regime de preços fixados exclusivamente pelo governo para um novo cenário, caracterizado pela forças do mercado como principal instrumento na busca da eficiência. Pode-se afirmar que a política de flexibilização – com eliminação de barreiras à entrada de novas empresas no mercado interno – resultou na implantação de um modelo mais competitivo em comparação ao vigente no período anterior. Pensa-se ser dever do governo e do Estado subordinar a dinâmica econômica regional ao objetivo da consolidação da integração nacional.

Ao final desse trabalho, compreende-se ser necessário reexaminar as relações do Estado, por meio de políticas públicas, com o mercado e também com a sociedade civil. Tendo em vista que o SITAR – principal programa governamental até hoje direcionado a incentivar a aviação – falhou por não fiscalizar, efetivamente, a destinação de recursos públicos para o transporte aéreo regional. Conclui-se que a área de políticas públicas deve analisar como é que o Estado pode atuar para assegurar o incentivo ao modal aéreo e, ao mesmo tempo, garantir que a sociedade civil seja beneficiária dessas políticas, através do acesso ao transporte aéreo. Em razão de tratar-se de um estudo em aberto, recomenda-se, para pesquisa futura, a continuação de investigação científica sobre maneiras de como o transporte aéreo pode contribuir para a integração territorial do país. Pensa-se ser fundamentais investimentos em infraestrutura de transportes dos diferentes modais para o desenvolvimento territorial como fomento à integração territorial.

REFERÊNCIAS

- A RAZÃO. Disponível em: <<http://www.arazao.com.br>>. Acesso em: 10 ago 2009.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/portal/media/PARGS.pdf>>. Acesso em: 06 mai 2009.
- AEROMARKETING PROMOÇÕES E EVENTOS LTDA. Disponível em: <www.aerospportfeira.com.br>. Acesso em: 05 ago 2009.
- ANAC. **Documentos**. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/portal/media/PARGS.pdf>>. Acesso em: 06 mai 2009.
- ARAÚJO, T. B. de. Por uma política nacional de desenvolvimento regional. **Revista Econômica do Nordeste**, Banco do Nordeste, v. 30, n. 2, abr/jun 1999, p. 144-161.
- ARRETICHE, M. Dossiê agenda de pesquisa em políticas públicas. **RBCS**, v. 18, n. 51, fev, 2003, p. 7-9.
- BACALEINICK, I. **Nas Asas do Correio Aéreo**. São Paulo: Metalivros, 2002.
- BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Publicacoes/Consulta_Expressa/Tipo/Informes/>. Acesso em: 12 mai 2010.
- BARAT, J. **Projeto perspectiva do desenvolvimento brasileiro livro eixo de infraestrutura econômica panorama e perspectivas para o transporte aéreo no Brasil e no mundo**. Acervo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). São Paulo, 2010. Disponível em: <www.ipea.gov.br>. Acesso em: 05 set 2010.
- BAUER, M.; GASKELL G. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som – um manual prático**. Rio de Janeiro: Vozes, 2002.
- BECKER, D. F. A Economia Política da Regionalização do Desenvolvimento Contemporâneo – Em busca de novos fundamentos teórico-metodológicos para entender as diferentes dinâmicas de regionalização do desenvolvimento contemporâneo. **Redes**, v. 6, n. 3. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2001, p. 7-46.
- BERNARDES, N. **Bases Geográficas do povoamento do Estado do Rio Grande do Sul**. Ijuí: Unijuí, 1997.
- BERTA, F. R. **Relatório Anual da Administração Varig 1983**, São Paulo, 1984, p. 6-13.
- _____. Publicação Rosa dos Ventos 1927 – 1987, São Paulo, 1987, p. 1-5.
- _____. Boletim informativo do Museu Varig, Porto Alegre. n. 17, 1981.
- _____. Boletim informativo do Museu Varig, Porto Alegre. n. 7, 1980.

BETTINI, H. **Um Retrato da Aviação Regional no Brasil**. Documento de Trabalho N. 018 – Acervo Científico do Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR). São José dos Campos, 2007. Disponível em: <www.nectar.ita.br>. Acesso em: 23 mai 2010.

BOBBIO, N.; MATTEUCCI, N.; PASQUINO, G. **Dicionário de Política**. Brasília: Universidade de Brasília, 1992.

BRASIL. Ministério do Planejamento. **Plano Plurianual 1996-99**. Brasília, 1996, p. 38.

_____. Ministério da Defesa. **Regras do ar e serviços de tráfego aéreo – ICA 100 -12**. Brasília, 2006, p. 14-15.

CONTEL, F. Os Sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **Brasil. Território e Sociedade no Início do Século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001. pp. 357-374.

_____. **Território e Finanças: Técnicas, Normas e Topologias Bancárias no Brasil**. 2006. Tese (Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-01062007-135730>>. Acesso em: 06 mar 2010.

CORRÊA, R. L. Interações Espaciais. In: CASTRO; G.P.C; CÔRREA, R.L. (Org). **Explorações Geográficas: percursos no fim do século**: Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-318.

CORREIO DO POVO. Jornal. Publicação de 4 de fevereiro de 1927. s/autor.

_____. Jornal. Publicação de 30 de julho de 2006. s/autor..

COSTA, W. M. **Geografia Política e Geopolítica**. São Paulo: Edusp, 1992.

_____. **O Estado e as Políticas Territoriais no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1988.

COUTO E SILVA, G. do. **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1967.

_____. **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1981[1952].

DAER. **Documentos**. Disponível em: <<http://www.daer.rs.gov.br>>. Acesso em: 06 set 2010.

DAVIES, R.E.G. **Airlines of Latin America since 1919**. London: Putnan, 1983.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTRADAS DE RODAGEM. Disponível em: <<http://www.daer.rs.gov.br>>. Acesso em: 6 set 2010.

DIAS, L. C. “Os Sentidos da Rede: Notas para discussão”. In: DIAS, L. C.; e SILVEIRA, R. L. L. (Org.). **Redes, Sociedades e Territórios**. EDUNISC, Santa Cruz do Sul, 2005.

DIAS, L. C. O sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, L.C.; e SILVEIRA, R.L.L. (Org.). **Redes, Sociedades e Território**. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2007. p.11-28.

_____. Redes: Emergência e Organização. In: CASTRO, I. E.; CORRÊA, R.L.; GOMES, P. C. C. (Org.). **Geografia: Conceitos e Temas**, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 141-162.

EGLER, C.A.G. **Mercosul: um território em construção**. Ciência e Cultura, 58. São Paulo, Janeiro/Março, 2006.

GALLO, F. **O papel do transporte aéreo na integração do território brasileiro**. Campinas: [s.n.], 2006.

GALVÃO, O. J. A. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica. IPEA. **Planejamento e Políticas Públicas**, n. 13, jun 1996, p. 01-29.

GOOGLE EARTH. Disponível em: <<http://earth.google.com/intl/pt/>>. Acesso em: 05 mai 2010.

GROSSI, V. Política de transporte aéreo regional. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**. n 42, ano 25, jan/dez 1987.

HAESBAERT, R. A multiterritorialidade do mundo e o exemplo da Al Qaeda. **Terra Livre**. São Paulo, v. 1, n. 18, jan/jun 2002, p. 37-46.

HEIDRICH, A. L. Região e regionalismo: observações acerca dos vínculos entre a sociedade e o território em escala regional. In: **Boletim Gaúcho de Geografia**. Porto Alegre, n. 25, 1999, p. 63-75.

IBGE. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. v. 33 e 34.

INTELIGÊNCIA EM GESTÃO LOGÍSTICA. Disponível em: <<http://www.newslog.com.br>>. Acesso em: 15 mar 2008.

JOBIM, A. J. G. **A macrodinâmica de Michal Kalecki**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1984.

JOIGNAUX, G.; BÉRION, P.; LANGUMIER, J. L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport: Enrichir les approches du développement territorial. Socio-economic evaluation of transport infrastructures: Propositions for improving the actual approaches of territorial development. **Revue d'Économie Régionale & Urbaine**, n. 4, 2007, p. 1-34.

KALECKI, M. **Crescimento e Ciclo das Economias Capitalistas: ensaios selecionados e traduzidos por Jorge Miglioli**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1990.

LENCIONI, S. **Região e geografia**. São Paulo: Ed. são Paulo, 1999.

LINCK, G. T. **Na Esteira da Irma: encontro de pioneiros**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.

LOPEZ G. J. Michael Kalecki e a teoria da demanda efetiva. **Revista de Economia Política**, v. 6, n. 3, jul/set 1986, p. 01-11.

MARX, K. **O Capital: a crítica da economia política**. Livro Primeiro: O processo de Produção de Capital, Tradução de Reginaldo Sant'Anna. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. II, 1980.

MARX, K.; ENGELS, F. **Manifesto do Partido Comunista**. 2. ed. Rio de Janeiro: Cátedra, 1987.

MAUSS, M. **Manuel d’Ethnographie**. Paris: Éditions Sociales, 1947.

MELLO E SILVA, S. C. B. Teorias de localização e de desenvolvimento regional. **Geografia**, Rio Claro, v.1, n.2, p. 01-23, 1976.

MIDDLEJ, Moema Maria Badaró Cartibani; FIALHO, Nadia Hage. Universidade e Região. In: **II Seminário em Infraestrutura, Organização Territorial e Desenvolvimento Local**. Salvador: PROCRADE – CAPES/IPPUR – UFRJ/UCSal/UNEB. Disponível em: <<http://www.uesc.br/dcec/moema2.doc>>. Acesso em: 16 jul 2009.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Departamento de Controle do Espaço Aéreo**. Disponível em: <<http://publicacoes.decea.gov.br/>>.

MORAIS, F. **Chatô: o rei do Brasil, a vida de Assis Chateaubriand**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

MYRDAL, G. **Perspectivas de uma economia internacional**. Rio de Janeiro: Saga, 1967.

MONTEIRO, C. F. A Varig e o Brasil entre o desenvolvimento nacional e a competitividade global. **Revista de Ciências Sociais**, v. 7, n. 1, 2007, p. 01-24.

NHT LINHAS AÉREAS. Disponível em: <<http://www.voenht.com.br>>. Acesso em: 09 ago 2010.

OFFNER, J-M. Os efeitos estruturantes do transporte: mito político, mistificação científica. **L'espace géographique**, n. 3, 1993, p.01-15.

OLIVEIRA, A. **Transporte Aéreo: Economia e Políticas Públicas**. São Paulo: Pezco, 2009.
_____; SILVA, L. H. S. **Constituição do Marco Regulatório Para o Mercado Brasileiro de Aviação Regional**. Acervo Científico do Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR). São José dos Campos, 2008. Disponível em: <www.nectar.ita.br>. Acesso em: 20 mai 2010.

PANORAMIO. Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo>>. Acesso em: 05 jun 2010.

PARGS. **Plano Aeroviário do Estado do Rio Grande do Sul -2003/2022**. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/portal/media/PARGS.pdf>>. Acesso em: 23 mar 2010.

PEREIRA, A. P. C; SILVEIRA, M. R. A dinâmica do transporte aéreo regional nas cidades médias do Estado de São Paulo. São Paulo. **Revista Formação**, n. 15 v. 2, 2009 p.37-55.

PEREIRA, A. **Breve história da aviação comercial brasileira**. Rio de Janeiro: Europa, 1987.

PESAVENTO, S. J. **História da Indústria sul-rio-grandense**. Guaíba: RIOCELL, 1985.

PINTO, L. L. S. **Assim se voava antigamente: crônica**. Porto Alegre: Magister, 1990.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

REIS, E. P. Reflexões leigas para a formulação de uma agenda de pesquisa em políticas públicas. **RBCS**, v. 18, n. 51, Fev 2003, p. 11-14.

REVISTA DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. Disponível em: <<http://online.unisc.br/seer/index.php/redes>>. Acesso em: 20 abr 2010.

REVISTA FATOR. Disponível em: <http://www.revistafator.com.br/ver_noticia.php>. Acesso em: 10 jun 2010.

REVISTA FLAP INTERNACIONAL. v. X, dez 2007, p. 68-82.

_____. v. X, dez 2007, p.74.

_____. v. X, dez 2008, p. 50-52.

_____. v. XI, n. 439, ano 46, 2008, p. 51-52.

_____. v. XII, n. 451, ano 47, 2009.

_____. n. 351, 376 e 423. Disponível em: <<http://revistaflap.com.br>>. Acesso em: 4 jul 2010.

REVISTA INSTITUCIONAL VARIG. **Varig 75 anos**, 2002, p. 17.

ROLIM, C. Integração x Integração: a busca dos conceitos perdidos. In: **Lavinas e Carleial** (Org). Integração, Região e Regionalismo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994.

ROMANINI, C.; SALVADOR, A; SOARES, Ronaldo. **Revista Veja**, ed. 2159, ano 43, n. 14, 2010, p. 68-77.

SANTO Jr., R. A. E. A Integração Regional e Nacional para quê? O Descaso com o Transporte Aéreo Regional no Brasil – parte I. In: **Instituto CEPTA** (Instituto Brasileiro de Estudos Estratégicos e de Políticas Públicas em Transporte Aéreo. Disponível em: <http://www.institutocepta.org/arquivos/artigos_colunistas.php>. Acesso em: 22 mai 2010.

_____. O capital externo em aéreas brasileiras. **Revista Aero Magazine**. Ano 17, n. 193. 2010., p. 82

_____. O Descaso com o Transporte Aéreo Regional no Brasil. **Turismo em Números**, v. 6, n. 56, 2006, p. 20.

SANTOS, M. (1992). O Espaço: Sistemas de objetos, sistemas de ações. In SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e emoção. 3 ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

_____. **A Urbanização Brasileira**. 2 ed., São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. Do espaço sem nação ao espaço transcionalizado. In: RATTNER, H. (Org.). **Brasil 1990**, caminhos alternativos do desenvolvimento. São Paulo: Brasiliense, 1979. p. 143-160.

_____; SILVEIRA, M. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

_____; SOUZA, M. A.; SILVEIRA, M. L. **Território, Globalização e Fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 2004.

SELBACH, J. F. **Muito além da praça José Bonifácio: as elites e os “outsiders” em Cachoeira do Sul pela voz do Jornal do Povo, 1930-1945**. Cachoeira do Sul: Autor, 2007, p. 328-333.

SIEDENBERG, D. R. (Org.). **Dicionário do Desenvolvimento Regional**. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2006.

SILVA, C. A. G. da. **O rastro da bruxa: história da aviação comercial brasileira no século XX através de seus acidentes: 1928-1996**. 2. ed. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2008.

SILVA, E. B. da. **Infraestrutura para Desenvolvimento Sustentado e Integração da América do Sul**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1997.

SILVA, S. C. B. de M. e. Teorias de localização e de desenvolvimento regional. **Revista Geografia**, v. 1, n. 2, 1976.

SILVEIRA, M.L. **Uma situação geográfica: do método à metodologia**. Território, Rio de Janeiro, v.6, n.6, p. 21-28, 1999.

SILVEIRA, R. L. L. da. Redes e território: uma breve contribuição geográfica ao debate sobre a relação sociedade e tecnologia. Biblio 3W. **Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona**. v. 8, n. 451, 15 jun 2003. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-451.htm>>.

SINGER, P. I. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife**. São Paulo: Nacional, 1932.

SOARES, F. A. R. **Correspondência eletrônica**. 26 jan. de 2010, diretor do Departamento de Política de Aviação Civil.

SOUZA, C. “Estado do campo” da pesquisa em políticas públicas no Brasil. **RBCS**, v. 18, n. 51, fev 2003. p. 15-51.

_____. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, n. 16, jul/dez 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo>>. Acesso em: 02 jun 2010.

SPILL, C. Le transport aérien et la région. Annales de Géographie. **Bulletin de La Société de Géographie**. Paris: Armand Colin, mai/jun 1973, LXXXII année.

STAR ALLIANCE. Disponível em: <<http://www.staralliance.com>>. Acesso em: 20 mai 2010.

TAVARES, A. de L. **Segurança Nacional. Antagonismos e Vulnerabilidades**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1958.

TAVARES, M. P. **O transporte aéreo doméstico e a logística da desregulamentação**. Documento de trabalho n. 4. Brasília: Ministério da Fazenda, 1999.

TRAVASSOS, M. **Projeção Continental do Brasil**. 4 ed. São Paulo: Nacional, 1947.

VARIG. Boletim informativo Museu Varig (ano I, n. 7, abr. 1980).

VARIG. Boletim informativo Museu Varig (ano I, numero 17, ago. 1981).

VARIG. **Museu Varig**. Relatório Anual da Administração Varig 1983.

VARIG. **Museu Varig**. Institucional Varig 75 anos – Histórias de Viagem.

VARTIAINEN, P. The strategy of territorial integration in regional development: defining territoriality. **Geoforum**, v. 18, n.1, 1987, p.117-126.

VIÉGAS, J. A. **Vencendo o Azul: História da indústria e tecnologia aeronáuticas no Brasil**. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1989.

ANEXOS

ANEXO A – Relação dos entrevistados

Abaixo, estão apresentados os nomes dos entrevistados: usuários do transporte, representantes e funcionários das empresas aéreas, e agentes públicos.

1. Ademar Filippi – Gerente de manutenção e comercial da empresa aérea Rio-Sul
2. Hélio Miron Maciel – Piloto-chefe da Rio-Sul
3. Lincoln Scaly Dias – Gerente regional da Rio-Sul
4. Mozart Roberto Treis – Funcionário da Varig e Rio-Sul
5. Alberto Fajerman – Diretor técnico da Rio-Sul
6. Jeffrey Kerr – Diretor de planejamento da NHT
7. Venâncio Grossi – Agente público e diretor do DAC
8. Carlos Alberto Michilena – Funcionário da SAVAG
9. Mário José de Bittencourt Sampaio – Consultor aeronáutico
10. Martin Bernsmuller – Funcionário Varig
11. Bento Lessa de Freitas – Funcionário de cargas da Varig
12. Maria Inês Biscaro – Empresária e usuária do transporte aéreo Varig, Rio-Sul e NHT

ANEXO B – Roteiro das entrevistas

Abaixo, estão apresentados os roteiros de entrevistas realizados com usuários do transporte, representantes e funcionários das empresas aéreas, e agentes públicos.

1- Roteiro para as entrevistas com o usuário:

- A) Identificação e perfil do entrevistado (profissão)
- B) Poderia falar sobre o período em que utiliza(va) o sistema de transporte aéreo? Quais os trajetos/linhas que utiliza(va)?
- C) Há (havia) benefícios (aspectos econômicos e questão de tempo e distância) em relação a outros meios de transporte? Quais?
- D) Com o fim do transporte aéreo regional, qual modal passou a utilizar? E por quê?
- E) Utiliza(va) o transporte de cargo disponibilizado pelo aéreo regional?
- F) Quais são (eram) os serviços que a rede de transporte aéreo regional oferece(cia) e quais utiliza(va)?
- G) Como a utilização do transporte aéreo regional participa(pou) da integração dos municípios e de redes aéreas no Rio Grande do Sul?
- H) Qual é (era) o perfil de quem utiliza(va) o sistema de transporte aéreo?
- I) Gostaria de acrescentar algo a mais?

2- Roteiro para entrevistas com representantes das empresas aéreas:

- A) Identificação do entrevistado
- B) Qual é (era) o perfil de quem utiliza(va) o sistema de transporte aéreo? Tem algum estudo que possa ser disponibilizado? Qual?
- C) Qual é o foco da empresa?

- D) Qual a ocupação média das aeronaves? Qual o mercado atingido? O que é preciso para aumentar o mercado abrangido?
- E) Qual ligação da aviação com as atividades econômicas dos municípios onde há operação da empresa? Há plano para ampliação das linhas no interior do gaúcho? Se existe, a que esse plano está vinculado?
- F) Qual (s) critérios (s) utilizados para escolher os municípios a serem contemplados pelo serviço aéreo regional?
- G) Há (havia) benefícios em relação a outros meios de transporte? Quais?
- H) Disponibiliza(va) o transporte de carga disponibilizado pelo aéreo regional?
- I) Quais são (eram) os serviços que a rede de transporte aéreo regional oferece(cia)?
- J) Nas operações, há conexão com os serviços de transporte disponibilizados por outras empresas?
- L) Deixou de operar em algum lugar? Por quê? (demanda e/ou infraestrutura)?
- M) Como a utilização do transporte aéreo regional participa(pou) da integração dos municípios e de redes aéreas no Rio Grande do Sul?
- N) Poderia falar sobre os planos futuros da companhia? Pretende fazer vôos interregionais?
- O) Qual a estrutura em termos de funcionários e equipamentos?
- P) Há problemas de logística(infra) nos aeroportos em que opera a empresa? Quais são e em que aeroportos?
- Q) Há algo mais que gostaria de acrescentar?

3- Roteiro de entrevistas para os funcionários:

- A) Identificação do entrevistado.
- B) Poderia falar-me sobre o tempo em que você trabalhou na empresa X?
- C) Quem utiliza(va) o sistema de transporte aéreo?
- C) Há (havia) benefícios em relação a outros meios de transporte? Quais?

- D) O que vem à mente quando você pensa em transporte aéreo regional?
- E) Quais são (eram) os serviços que a rede de transporte aéreo regional oferecia?
- G) Como a utilização do transporte aéreo regional participa(pou) da integração territorial no Rio Grande do Sul?
- H) Que critérios são (eram) utilizados para escolher municípios a serem contemplados pela aviação regional?
- I) Há algo mais que você gostaria de me dizer?

4- Roteiro para as entrevistas com agentes públicos:

- A) Identificação do entrevistado.
- B) Poderia dizer-me quais investimentos (políticas públicas) havia ou tem havido em transporte aéreo?
- C) Quem utiliza(va) o sistema de transporte aéreo regional regular?
- D) Há (havia) benefícios (aspectos econômicos e questão de tempo e distância) em relação a outros meios de transporte? Quais?
- E) Com o fim do transporte aéreo regional, qual modal passou a utilizar?
- F) Quais são (eram) os serviços que a rede de transporte aéreo regional oferecia?
- G) Como a utilização do transporte aéreo regional participa(pou) da integração dos municípios e de rede aérea no Rio Grande do Sul?
- H) Que critérios são (eram) utilizados para escolher municípios a serem contemplados pela aviação regional regular?
- I) Há algo mais que você gostaria de me dizer?