



**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PRÁTICAS  
SOCIOCULTURAIS E DESENVOLVIMENTO SOCIAL**

Angelo Ricardo Cervi

**DEMOCRATIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL E AS  
MUDANÇAS NO CENÁRIO AERONÁUTICO**

Dissertação de Mestrado

Cruz Alta-RS, 2017

Angelo Ricardo Cervi

**DEMOCRATIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL E AS  
MUDANÇAS NO CENÁRIO AERONÁUTICO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto sensu* em Práticas Socioculturais e Desenvolvimento Social, da Universidade de Cruz Alta – UNICRUZ, como requisito parcial para obtenção do Título de Mestre.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Solange Beatriz Billig Garces

Cruz Alta-RS, Maio 2017

Universidade de Cruz Alta – UNICRUZ  
Pró-Reitoria de Pós-Graduação, Pesquisa e Extensão  
Programa de Pós-Graduação *Stricto sensu* em Práticas Socioculturais e  
Desenvolvimento Social

## **DEMOCRATIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL E AS MUDANÇAS NO CENÁRIO AERONÁUTICO**

Elaborado por

Angelo Ricardo Cervi

Como requisito parcial para obtenção do  
Título de Mestre em Práticas Socioculturais e  
Desenvolvimento Social, da Universidade de  
Cruz Alta – UNICRUZ.

Banca Examinadora:

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup>. Solange Beatriz Billig Garces \_\_\_\_\_ UNICRUZ  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup>. Carla Rosane da Silva Tavares \_\_\_\_\_ UNICRUZ  
Prof. Dr. Oleg Khatchatourian \_\_\_\_\_ UNIJUÍ

Cruz Alta-RS, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

Por vezes sentimos que aquilo que fazemos não é senão  
uma gota de água no mar. Mas o mar seria menor se lhe faltasse uma gota.

(Madre Teresa de Calcutá)

## **AGRADECIMENTOS**

Muitas são as pessoas a quem devo agradecer por terem participado comigo desta importante etapa de minha vida.

Gostaria de agradecer muito a Taís, minha esposa, Sofia minha filha, meu pai Alfredo pelo apoio e incentivo para que esse projeto se concretizasse. Foram fundamentais.

Minha mãe Lilá em vida não teve a oportunidade de acompanhar esta caminhada, partiu antes do início, mas creio que me acompanhou e está feliz por esta conquista.

Também não poderia deixar de mencionar meus irmãos que muitas vezes servem de referência para esse caçula.

A todos os demais familiares, que não nominarei para não incorrer em esquecimentos, meu obrigado.

Minha orientadora, professora Solange, meu muito obrigado pela ajuda na concretização deste projeto. Seus ensinamentos e compreensão foram fundamentais nesta importante etapa.

## RESUMO

### DEMOCRATIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL E AS MUDANÇAS NO CENÁRIO AERONÁUTICO

Autor: Angelo Ricardo Cervi

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Solange Beatriz Billig Garces

Esta pesquisa de cunho descritiva interpretativa possui uma abordagem documental, pois buscou dados em documentos, reportagens, notícias e banco de dados secundários, específicos em agências da área aeronáutica, como anuários estatísticos publicados pelo DAC (Departamento de Aviação Civil) e ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), dados do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e Banco Mundial. Além disso, há uma entrevista com os proprietários de agências de viagens localizadas nos municípios da região de abrangência da UNICRUZ. O objetivo da pesquisa foi analisar aspectos políticos, sociais e econômicos que contribuíram ou não para a democratização do transporte aéreo no Brasil, no período de 1980 a 2008. Neste contexto os cenários econômicos, políticos e sociais foram verificados para compreender se as políticas públicas sociais e emancipatórias contribuíram ou não para minimizar as diferenças sociais existentes no Brasil e proporcionar que a aviação civil amplie sua difusão social, tornando-se algo viável e concreto para parcelas sociais que inicialmente estavam à margem deste meio de transporte. O resultado da pesquisa revelou que houve um importante acréscimo no número de passageiros transportados ao longo dos anos compreendidos entre 1980 e 2008 no Brasil. Houve uma variação demográfica em torno de 59,39%, na população brasileira, pois em 1980 éramos 122.191.721 milhões de brasileiros, e em 2008 chegamos a 194.769.696 milhões. Ao analisarmos os números de passageiros embarcados pelas empresas aéreas nacionais, temos que em 1980 o somatório geral do número de passageiros embarcados pelas empresas aéreas nacionais foi de 12.440.274 milhões de pessoas. Já em 2008 esse número chegou a 56.204.765 milhões de pessoas, uma variação percentual de 351,79%, demonstrando um crescimento importante, pois a referência foi apenas aos números do país. Embora ainda não haja cenário adequado para a ampliação do setor aéreo, com condições baixas de crescimento e investimento público em estrutura e de pessoal especializado, observa-se a diferença entre o crescimento do número de passageiros embarcados e a variação demográfica brasileira. Nesse sentido, a equação:  $351,79\% - 59,39\% = 292,40\%$  exprime o crescimento do número de passageiros embarcados pelas companhias aéreas brasileiras entre os anos de 1980 a 2008. Pode-se então afirmar que os dados obtidos pela pesquisa são de grande importância, pois demonstram que políticas públicas e medidas socioeconômicas influenciaram nas alterações do panorama social da população brasileira, o que se refletiu no acesso de maior parcela da população brasileira a este importante meio de transporte, o avião. Portanto, no período de 1980 a 2008 aspectos políticos, sociais e econômicos contribuíram para a mudança de paradigmas e oportunizaram a inclusão de maior quantitativo da população brasileira no transporte aéreo do país, especialmente após a constituição de 1988 e a retomada de políticas sociais inclusivas e emancipatórias dos últimos governos da esquerda política brasileira.

**Palavras-chave:** Inclusão social. Aviação civil. Sociedade.

## ABSTRACT

### DEMOCRATIZATION OF AIR TRANSPORT IN BRAZIL AND THE CHANGES IN THE AERONAUTICAL SCENARIO

Autor: Angelo Ricardo Cervi  
Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Solange Beatriz Billig Garces

This interpretative descriptive research has a documentary approach, since it searched data in documents, reports, news and secondary database, specific in agencies of the aeronautical area, like statistical yearbooks published by the DAC (Civil Aviation Department) and ANAC (National Agency Civil Aviation), data from IPEA (Institute of Applied Economic Research), IBGE (Brazilian Institute of Geography and Statistics) and World Bank. In addition, there is an interview with the owners of travel agencies located in the municipalities of the region covered by UNICRUZ. The objective of the research was to analyze political, social and economic aspects that contributed or not to the democratization of air transportation in Brazil from 1980 to 2008. In this context the economic, political and social scenarios were verified to understand if the public social policies And emancipatory factors contributed to minimize the social differences existing in Brazil and to allow civil aviation to expand its social diffusion, becoming something feasible and concrete for social parcels that were initially at the margin of this means of transport. The result of the survey revealed that there was a significant increase in the number of passengers transported over the years from 1980 to 2008 in Brazil. There was a population variation of 59.39% in the Brazilian population, since in 1980 we were 122,191,721 million Brazilians, and in 2008 we reached 194,769,696 million. When analyzing the numbers of passengers embarked by the national airlines, we have that in 1980 the general sum of the number of passengers embarked by the national airlines was 12.440.274 million people. In 2008, this number reached 56,204,765 million people, a percentage change of 351.79%, showing a significant growth, since the reference was only to the country's figures. Although there is still no adequate scenario for the expansion of the air sector, with low growth conditions and public investment in infrastructure and specialized personnel, the difference between the growth of the number of passengers embarked and the Brazilian demographic variation is observed. In this sense, the equation:  $351.79\% - 59.39\% = 292.40\%$  expresses the growth of the number of passengers embarked by Brazilian airlines between the years of 1980 and 2008. It can be said that the data obtained by the Research are of great importance, since they demonstrate that public policies and socioeconomic measures influenced the changes in the social panorama of the Brazilian population, which was reflected in the access of a greater part of the Brazilian population to this important means of transportation, the airplane. Thus, from 1980 to 2008, political, social and economic aspects contributed to the change of paradigms and made possible the inclusion of a greater quantity of the Brazilian population in the air transport of the country, especially after the constitution of 1988 and the resumption of inclusive social policies and Emancipatory movements of the last governments of the Brazilian political left.

**Keywords:** Social inclusion. Civil aviation. Society.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Evolução do PIB .....	31
Figura 2: PIB em milhões de dólares – período 1980 a 2008.....	32
Figura 3: PIB em milhões de dólares – período 1980 a 2013.....	33
Figura 4: Soma geral de passageiros embarcados por mandatos presidenciais.....	42
Figura 5: Air Minas – Percentual de passageiros transportados.....	48
Figura 6: Air Minas – Total de Passageiros Embarcados.....	48
Figura 7: Percentual de passageiros transportados. ....	49
Figura 8: Abaeté – Total de Passageiros Embarcados.....	49
Figura 9: Percentual de passageiros transportados. ....	49
Figura 10: ATA – Total de Passageiros Embarcados.....	50
Figura 11: Azul – Percentual de passageiros transportados. ....	50
Figura 12: Azul – Total de Passageiros Embarcados. ....	51
Figura 13: BRA – Percentual de passageiros transportados.....	51
Figura 14: BRA – Total de Passageiros Embarcados.....	51
Figura 15: Cruzeiro – Percentual de passageiros transportados. ....	52
Figura 16: Cruzeiro – Total de Passageiros Embarcados.....	52
Figura 17: Cruzeiro – Percentual de passageiros transportados. ....	52
Figura 18: Cruzeiro – Total de Passageiros Embarcados.....	53
Figura 19: Gol – Percentual de passageiros transportados.....	54
Figura 20: Gol – Total de Passageiros Embarcados.....	54
Figura 21: Interbrasil – Percentual de passageiros transportados.....	55
Figura 22: Interbrasil – Total de Passageiros Embarcados.....	55
Figura 23: Meta – Percentual de passageiros transportados.....	55
Figura 24: Meta – Total de Passageiros Embarcados.....	56
Figura 25: Mega – Percentual de passageiros transportados.....	56
Figura 26: Mega – Total de Passageiros Embarcados.....	57
Figura 27: NHT – Percentual de passageiros transportados.....	57
Figura 28: NHT – Total de Passageiros Embarcados.....	58
Figura 29: Nordeste – Percentual de passageiros transportados. ....	58
Figura 30: Nordeste – Total de Passageiros Embarcados. ....	59
Figura 31: OceanAir – Percentual de passageiros transportados. ....	59



Figura 32: OceanAir – Total de Passageiros Embarcados. ....	60
Figura 33: Penta – Percentual de passageiros transportados. ....	60
Figura 34: Penta – Total de Passageiros Embarcados. ....	61
Figura 35: Puma Air – Percentual de passageiros transportados. ....	61
Figura 36: Puma Air – Total de Passageiros Embarcados.....	62
Figura 37: Passaredo – Percentual de passageiros transportados. ....	62
Figura 38: Passaredo – Total de Passageiros Embarcados. ....	63
Figura 39: Pantanal – Percentual de passageiros transportados. ....	63
Figura 40: Pantanal – Total de Passageiros Embarcados. ....	64
Figura 41: Rico – Percentual de passageiros transportados. ....	64
Figura 42: Rico – Total de Passageiros Embarcados. ....	65
Figura 43: Presidente – Percentual de passageiros transportados. ....	65
Figura 44: Presidente – Total de Passageiros Embarcados. ....	66
Figura 45: Rio Sul – Percentual de passageiros transportados.....	66
Figura 46: Rio Sul – Total de Passageiros Embarcados.....	67
Figura 47: Sete – Percentual de passageiros transportados. ....	67
Figura 48: Sete – Total de Passageiros Embarcados. ....	68
Figura 49: TAM Linhas Aéreas – Percentual de passageiros transportados. ....	68
Figura 50: TAM Linhas Aéreas – Total de Passageiros Embarcados. ....	69
Figura 51: TAM – Percentual de passageiros transportados. ....	69
Figura 52: TAM – Total de Passageiros Embarcados. ....	70
Figura 53: TAM Meridionais – Percentual de passageiros transportados.....	70
Figura 54: TAM Meridionais – Total de Passageiros Embarcados.....	71
Figura 55: TAM Regional – Percentual de passageiros transportados.....	71
Figura 56: TAM Regional – Total de Passageiros Embarcados.....	72
Figura 57: TEAM – Percentual de passageiros transportados.....	72
Figura 58: TEAM – Total de Passageiros Embarcados.....	73
Figura 59: Transbrasil – Percentual de passageiros transportados.....	73
Figura 60: Transbrasil – Total de Passageiros Embarcados.....	74
Figura 61: TAF – Percentual de passageiros transportados. ....	75
Figura 62: TAF – Total de Passageiros Embarcados. ....	75
Figura 63: Total – Percentual de passageiros transportados.....	75
Figura 64: Total – Total de Passageiros Embarcados.....	76

Figura 65: Tavaj – Percentual de passageiros transportados. ....	76
Figura 66: Tavaj – Total de Passageiros Embarcados. ....	77
Figura 67: VARIG – Percentual de passageiros transportados. ....	77
Figura 68: VARIG – Total de Passageiros Embarcados. ....	79
Figura 69: VRG Linhas Aéreas – Percentual de passageiros transportados.....	79
Figura 70: VRG Linhas Aéreas – Total de Passageiros Embarcados.....	80
Figura 71: VASP – Percentual de passageiros transportados.....	80
Figura 72: VASP: Total de Passageiros Embarcados.....	81
Figura 73: Webjet – Percentual de passageiros transportados. ....	82
Figura 74: Webjet – Total de Passageiros Embarcados. ....	82
Figura 75: Evolução do PIB X % da pop. Bras. que voou. ....	83
Figura 76: Taxa de Crescimento Média PIB por década. ....	84
Figura 77: Renda dos pobres cresce 30% no Real.....	85
Figura 78: Demonstrativo geral das empresas aéreas brasileiras no período de 1980 a 2008 e População Brasileira.....	86
Figura 79: Volume total de passageiros embarcados .....	87
Figura 80: Perfil de empresas COREDE Alto Jacuí.....	88
Figura 81: Perfil de empresas COREDE Noroeste Colonial.....	88
Figura 82: Perfil de empresas COREDE Missões. ....	89
Figura 83: Perfil de Clientes.....	90
Figura 84: Evolução das classes sociais .....	94

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

ABAG – Associação Brasileira de Aviação Geral.

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil.

CGNA – Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea.

COREDE – Conselho Regional de Desenvolvimento do Rio Grande do Sul.

DAC – Departamento de Aviação Civil.

DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária.

IPEA – Instituto de Pesquisas Aplicadas.

PEC – (Proposta de Emenda à Constituição)

PIB – Produto Interno Bruto.

TCLE – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.

UNICRUZ – Universidade de Cruz Alta.

# SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>CONTEXTUALIZAÇÃO DA TEMÁTICA</b> .....	13
<b>1.1</b>	<b>Questões Norteadoras</b> .....	13
<b>1.2</b>	<b>Objetivos</b> .....	15
1.2.1	Objetivo Geral .....	15
1.2.2	Objetivos Específicos .....	15
<b>1.3</b>	<b>Justificativa</b> .....	15
<b>1.4</b>	<b>Hipótese</b> .....	18
<b>1.5</b>	<b>Estrutura da Dissertação</b> .....	19
<b>2</b>	<b>PROCESSO METODOLÓGICO</b> .....	20
<b>2.1</b>	<b>Fundamentação Epistemológica da Pesquisa</b> .....	20
<b>2.2</b>	<b>Fundamentação Metodológica da Pesquisa</b> .....	22
2.2.1	Caracterização da Pesquisa.....	22
2.2.2	Tipo de Pesquisa.....	24
<b>2.3</b>	<b>Contexto de Realização da Pesquisa</b> .....	25
<b>2.4</b>	<b>Sujeitos de Pesquisa</b> .....	25
<b>2.5</b>	<b>Instrumentos e Procedimentos de Pesquisa</b> .....	25
<b>2.6</b>	<b>Análise e Interpretação dos Dados</b> .....	26
<b>2.7</b>	<b>Cuidados Éticos</b> .....	26
<b>3</b>	<b>A SOCIEDADE MODERNA E A INFLUÊNCIA DE SEUS ASPECTOS POLÍTICOS, SOCIAIS, ECONÔMICOS E CULTURAIS</b> .....	27
<b>4</b>	<b>A DEMOCRACIA BRASILEIRA E OS ASPECTOS DA INCLUSÃO</b> .....	34
<b>4.1</b>	<b>As Políticas Sociais de Inclusão e a sua Relação com a Aviação</b> .....	38
<b>5</b>	<b>A DEMOCRATIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO BRASILEIRO? RESULTADOS E DISCUSSÕES</b> .....	44
<b>6</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	99
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	101

# 1 CONTEXTUALIZAÇÃO DA TEMÁTICA

## 1.1 Questões Norteadoras

O transporte aéreo destaca-se como uma importante ferramenta utilitária para o transporte de pessoas que pode ser utilizado para muitos outros fins, desde lazer, esporte, publicidade, pulverização, realização de imagens aéreas, dentre outras tantas.

Especificamente abordando a questão da aviação sob a ótica do transporte aéreo, seja de pessoas ou cargas, deparamos com a atividade aérea de maior desenvolvimento e que se constitui na mola propulsora deste mercado.

Neste sentido, a aviação assume fundamental papel no desenvolvimento social de muitas localidades, estados e até mesmo países, que se valem do transporte aéreo como fator integrador e facilitador, pois dada a sua característica tem a possibilidade de alcançar pessoas que se encontram em localidades distantes, isoladas geograficamente ou até mesmo em razão de desastres naturais.

Sob esta perspectiva, Palhares e Espírito Santo Jr. (2001, p.3) destacam que:

Após a II Guerra, o advento de aeronaves mais confiáveis e de maior capacidade proporcionou um direto aumento na segurança, uma diminuição no tempo de viagem e, em alguns casos, nas tarifas praticadas. Com o advento do jato, ainda na década de 50, conseguiu-se um excepcional incremento tanto da confiabilidade como da velocidade. Estas conquistas tecnológicas, combinadas a concepções inovadoras voltadas para a popularização do transporte aéreo, como as colocadas em prática nos anos 70 por Sir Freddy Laker na travessia do Atlântico Norte e pela Southwest nos EUA, confirmaram o transporte aéreo como um excepcional agente promotor e multiplicador do turismo.

O sistema capitalista, cada vez mais acirrado na sociedade contemporânea, influenciou e continua influenciando fortemente as relações de consumo e também o mercado aeronáutico. O estímulo pelo consumo, por exemplo, gerou a necessidade de pessoas viajarem

para ir ao encontro das necessidades produzidas na sociedade moderna na qual o consumismo encontra terreno fértil para disseminar-se.

Por outro lado, ocorre que desde o seu surgimento o transporte aéreo de passageiros ou cargas não alcançou e também não se difundiu entre todas as camadas sociais, fazendo parte apenas do cotidiano das classes sociais mais privilegiadas. Com alterações no panorama político e econômico do país, especialmente no período de 2003 em diante, quando assume a presidência da República um metalúrgico, líder de movimentos sociais da classe trabalhadora, pobre e sem ensino superior, iniciou-se um processo de governo com foco em políticas sociais voltadas para as classes menos privilegiadas. Dentre essas políticas sociais incluiu-se o transporte, mudando, portanto, a realidade da aviação civil brasileira, pois o acesso ao transporte aéreo passa a ser possível a uma maior parcela da população não pertencente apenas às classes sociais mais privilegiadas.

Com a evolução das políticas sociais, houve alterações no panorama econômico nacional. Inicia-se um processo de mudança da realidade de segregação e de distanciamento geográfico, tornando o acesso ao transporte aéreo de pessoas possível a uma maior parcela da população que anteriormente não tinha acesso.

Portanto, a partir dessas considerações iniciais levanta-se como questão norteadora para a pesquisa:

- Quais são os aspectos políticos, sociais e econômicos que contribuíram ou não para a democratização do transporte aéreo no Brasil no período de 1980 a 2008?

E como questões complementares levantam-se os seguintes questionamentos:

- Quais políticas macroeconômicas influenciaram ou não na democratização do transporte aéreo brasileiro?

- Em quais períodos houve maior ou menor democratização do transporte aéreo brasileiro e quais as causas?

- A Constituição Federal Brasileira de 1988, seus direitos e garantias individuais, as políticas sociais praticadas pelos governos do País contribuíram positiva ou negativamente para o desenvolvimento do transporte aéreo de pessoas ou cargas?

Assim, devemos levar em consideração a análise desses pontos citados para buscar identificar alterações que justifiquem a inclusão social e democratização do setor aéreo nacional. Tal análise foi desenvolvida em um determinado espaço de tempo, tomando-se por base épocas em que o acesso ao transporte aéreo não privilegiava as várias parcelas sociais comparativamente com os tempos atuais em que o desenvolvimento social comporta as mais

diversas classes sociais no setor aéreo. Portanto, a análise foi desenvolvida no espaço de tempo entre 1980 e 2008.

Neste contexto, merecem especial atenção os avanços produzidos pela Constituição Federal Brasileira de 1988, a qual trouxe mudanças comportamentais da população brasileira com a abertura democrática no período pós-ditadura, com a inclusão de direitos e garantias na carta constitucional em questão.

Considerando os fatos expostos, pretendemos com esta pesquisa compreender as mudanças e os fatores que proporcionaram o acesso e a inclusão de diferentes classes sociais no setor aeronáutico as quais anteriormente ficavam à margem deste meio de transporte. Classes sociais que constituem grande parcela da população, cujo acesso ao transporte aéreo democratiza o meio e é capaz de promover desenvolvimento social e econômico, tanto para o setor aéreo em especial, quanto para a economia brasileira.

## **1.2 Objetivos**

### **1.2.1 Objetivo Geral**

Analisar os aspectos políticos, sociais e econômicos que contribuíram ou não para a democratização do transporte aéreo no Brasil, no período de 1980 a 2008.

### **1.2.2 Objetivos Específicos**

- Identificar políticas macroeconômicas que influenciaram ou não na democratização do transporte aéreo brasileiro;
- Analisar os principais aspectos que indiquem ou não processos de democratização do transporte aéreo brasileiro no período de 1980 a 2008;
- Verificar quais foram as principais causas da democratização ou não no período de 1980 a 2008;
- Identificar junto às agências de viagens da região aspectos que evidenciem a democratização do transporte aéreo.

## **1.3 Justificativa**

Conforme aponta Giddens (2005, p. 25) “A imaginação sociológica nos permite ver que muitos eventos que parecem dizer respeito somente ao indivíduo, na verdade, refletem

questões mais amplas.” Neste sentido, temáticas como desemprego, educação, saúde, transporte, envelhecimento, família, podem se tornar assuntos de pesquisas sociológicas, desde que nos ajudem a ter consciência das diferenças culturais, a entender os resultados práticos das políticas públicas e também como forma de auto esclarecimento [sic], ou seja, “quanto mais sabemos porque agimos como agimos e como se dá o completo funcionamento de nossa sociedade, provavelmente seremos mais capazes de influenciar nossos próprios futuros” (GIDDENS, 2005, p. 27). Destarte, qualquer assunto ou tema pode ser estudado hoje, a partir de uma perspectiva sociológica, e foi por essa reflexão que escolhemos investigar o processo do transporte aéreo brasileiro como fator de inclusão e/ou exclusão social, além do que consideramos esse comportamento do uso do transporte aéreo uma prática social.

Nesta direção torna-se trazermos o conceito de práticas socioculturais, que segundo, Souza, Lucas e Torres (2011, p. 213) “As práticas sociais são vistas como construções dos atores sociais em seus contextos de interação, podendo esse contexto ser ou não uma organização.”

Desde seu surgimento, o avião se mostrou muito versátil, pois, em razão de suas características, podia facilmente ser utilizado como ferramenta de integração, ainda mais em tempos remotos, quando o acesso aos meios de transporte convencionais, como o rodoviário, o ferroviário ou o fluvial, estavam sujeitos às mais diversas dificuldades, cada qual decorrente das próprias características. Eis que surge o transporte aéreo, que, para se estabelecer em determinada região primária e originalmente, necessitava apenas de um campo de pouso e, dessa forma, podia sistematicamente servir a populações e regiões de difícil acesso desprovidas de meios de transporte que não fossem os de tração animal, até então de forma ampla empregados desde nosso descobrimento e colonização europeia.

Porém de nada adiantaria existir o avião e o sistema em que está inserido e dotado de tantas vantagens integradoras, se não for acessível a quem dele necessita. Mesmo tendo sido nosso conterrâneo, o brasileiro Alberto Santos Dumont, o criador “do mais pesado que o ar”, sua criação “ganhou asas” e se materializou por influência europeia, visto que o Brasil daquele tempo não dispunha da mais básica infraestrutura para o desenvolvimento dessa nova tecnologia. A aviação adquiriu, desde seu primórdio, ar de elite, de superioridade, e isso por muitas e muitas vezes a distanciou de sua mais nobre finalidade: servir a humanidade. Embora as desigualdades sociais estejam encravadas na sociedade de forma global, em cada país, em cada continente, em cada grupo social há oprimidos e opressores, aqueles que excluem e os



que são excluídos. A América Latina e, especialmente o Brasil foram colonizados e por muito tempo “explorados” por países da elite ocidental.

Se formos buscar a história, veremos que desenvolvimento do Brasil ocorreu a partir de uma base trabalhadora, em sua grande maioria pobre e negra, que sustentava e ainda sustenta uma minoria branca e rica (elite). A cultura política brasileira traz em suas raízes esses processos de exclusão social.

Assim, a presente pesquisa é de grande importância para que possamos compreender de que forma políticas públicas inclusivas e emancipatórias conseguiram influenciar que novas classes sociais – um grande contingente populacional anteriormente à margem do transporte aéreo – que nasceu e se desenvolveu com a elitização incrustada em seu cerne – pudessem ter acesso a este meio de transporte elitista.

A pesquisa aborda questões particulares de nosso país, números e análises particulares deste nosso “quase continente”, pois a enorme dimensão territorial que possui o Brasil traz consigo desigualdades, dificuldades, falta de estrutura, por muitas vezes fruto de má gestão cujos políticos tentam minimizar os problemas enfrentados cotidianamente pela população, na base do troca-troca e não com a efetivação de políticas sociais que mudem a realidade de exclusão e pobreza vivida pela população brasileira. (DUPAS, 1998; ZALUAR 1997); Veementemente contrário à políticas – como ações – e políticos que tentam minimizar os problemas enfrentados pela população brasileira da forma descrita acima, pensamos que são necessárias ações governamentais e políticas públicas imbuídas de resolução dos problemas enfrentados pela população, pois se assim não for, abre-se espaço para “politicagens” e tentativas fraudulentas de manutenção de poder com a continuidade do populismo, do patrimonialismo, da colonização e da conseqüente exclusão social.

Nesse sentido que as políticas inclusivas se mostram muito importantes, pois visam emancipar a população brasileira, permitindo acesso a bens e serviços que anteriormente não era possível de serem alcançados. No decorrer da pesquisa, terem-se a oportunidade de verificar, se houve crescimento dos números de passageiros embarcados em aviões das principais companhias aéreas brasileiras e, através de análise histórica, política e econômica, principalmente de políticas sociais que visam à inclusão e à emancipação da população brasileira, verificamos o desenvolvimento da aviação visto que é fundamental para o desenvolvimento da nossa nação.

A Linha de Pesquisa Práticas Socioculturais e Sociedade Contemporânea do Programa de Pós Graduação *Stricto Sensu* (Mestrado) em Práticas Socioculturais e

Desenvolvimento Social da Universidade de Cruz Alta proporciona a este autor, que atua desde o ano de 2002 como Piloto Comercial de Aeronaves, a possibilidade de aprofundar questões afetas a sociedade de uma forma ampla, generalista, permitindo visualizar e melhor compreender de que forma o transporte aéreo reveste-se de caráter indispensável e contribui com o desenvolvimento regional e social.

Essa linha de pesquisa do PPG em Práticas Socioculturais e Desenvolvimento Social da Unicruz, vai ao encontro de transformações que surgem na sociedade, frutos de constantes e rápidas modificações que ocorrem contemporaneamente. A influência do meio, do ser humano, de diversos fenômenos que ocorrem na sociedade são determinantes para que a cultura seja alterada e moldada, a velocidade dessas transformações em uma esfera globalizada e dia a dia mais conectada é rápida.

Assim, a escolha pelo presente tema se dá em razão da importância da mudança no setor aéreo no país, pois pensamos ser um setor de inclusão social. Essas mudanças trouxeram alterações significativas no cenário aeronáutico nacional, pois a crescente demanda gerada pela inclusão de novos passageiros que anteriormente não tinham acesso ao transporte aéreo, trouxe/traz consequências para a economia nacional e, em especial, ao setor aeronáutico, que precisará acompanhar o crescente aumento na demanda no número de passageiros.

As consequências provavelmente serão a expansão no número de aeronaves, desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária, geração de novos empregos e renda com a contratação de mão-de-obra especializada, enfim toda uma série de acontecimentos necessários para acompanhar o desenvolvimento do transporte aéreo que está ocorrendo no país.

#### **1.4 Hipótese**

No período de 1980 a 2008, aspectos políticos, sociais e econômicos contribuíram para a mudança de paradigmas e proporcionaram a inclusão de diversas classes sociais no transporte aéreo no país, especialmente após a Constituição Federal de 1988 e com a retomada de políticas sociais inclusivas e emancipatórias dos últimos governos da esquerda política brasileira.

## **1.5 Estrutura da Dissertação**

A dissertação está organizada da seguinte forma: no primeiro capítulo temos a contextualização da temática, com apresentação das questões norteadoras, os objetivos (geral e específicos), a justificativa e a hipótese.

O segundo capítulo apresenta o processo metodológico, a fundamentação epistemológica e metodológica da pesquisa, a caracterização da pesquisa, o tipo de pesquisa, o contexto de realização da pesquisa, os sujeitos de pesquisa, os instrumentos e procedimentos de pesquisa, a análise e interpretação dos dados e os cuidados éticos. Posteriormente, o terceiro capítulo aborda a sociedade contemporânea e a influência de seus aspectos políticos, sociais, econômicos e culturais. No quarto capítulo é objeto de discussão a democracia brasileira e os aspectos da inclusão. Também as políticas sociais de inclusão e a sua relação com a aviação merecem destaque. Por sua vez, no quinto capítulo, a tônica é a democratização do transporte aéreo. Dando seguimento ao trabalho, temos os resultados e discussões para chegarmos às considerações finais.

## 2 PROCESSO METODOLÓGICO

### 2.1 Fundamentação Epistemológica da Pesquisa

O ponto de vista, a perspectiva na esfera epistemológica determina o caminho a ser percorrido pelo pesquisador ao longo de seu trabalho.

A esse respeito, Richardson (1999, p.32) afirma:

A estratégia utilizada em qualquer pesquisa científica fundamenta-se em uma rede de pressupostos ontológicos e da natureza humana que definem o ponto de vista que o pesquisador tem do mundo que o rodeia. Esses pressupostos proporcionam as bases do trabalho científico, fazendo que o pesquisador tenda a ver e a interpretar o mundo de determinada perspectiva. É absolutamente necessário que possam ser identificados os pressupostos do pesquisador em relação ao homem, na sociedade e o mundo em geral. Fazendo isso, pode-se identificar a perspectiva epistemológica utilizada pelo pesquisador. Essa perspectiva orientará a escolha do método, metodologia e técnicas a utilizar em uma pesquisa.

Na presente dissertação valemo-nos de algumas fontes do conhecimento. Orbitamos entre conhecimento científico e conhecimento empírico, na medida em que foram utilizados dados numéricos disponíveis nos anuários publicados pela autoridade aeronáutica brasileira e também de dados coletados através em questionário aplicado a empresários proprietários de agências de viagens da região dos COREDES (Conselho Regional de Desenvolvimento): Noroeste Colonial, Missões e Alto Jacuí.

É fundamental buscar entendimento para o tema proposto e definir o que são práticas socioculturais. Podemos sintetizar que práticas socioculturais são o conjunto de ações praticadas em sociedade fundamentadas pela cultura dos seus agentes e também do meio onde está ocorrendo (SOUZA; LUCAS; TORRES 2011). Disso decorrem algumas possibilidades ao mergulharmos na dualidade existente na palavra sociocultural. Dela podemos abstrair dois

termos distintos, que podem ser colocados lado a lado e seguir em paralelo – sócio (sociedade) e culturais (cultura).

Outro conceito importante que precisa ser apresentado como pano de fundo desta dissertação é a ecologia de saberes. A diversidade de fontes de saber deve ser valorizada e sua difusão estimulada. Sobre a questão das fontes do conhecimento, Santos (2007, p. 3) aborda o assunto da seguinte forma:

No campo do conhecimento, o pensamento abissal consiste na concessão do monopólio da distinção universal entre o verdadeiro e o falso à ciência, em detrimento de dois conhecimentos alternativos: a filosofia e a teologia. Esse monopólio está no cerne da disputa epistemológica moderna entre as formas de verdade científicas e não-científicas. Já que a validade universal da verdade científica sempre é reconhecidamente muito relativa — pois só pode ser estabelecida em relação a certos tipos de objetos em determinadas circunstâncias e segundo determinados métodos —, de que modo ela se relaciona com outras verdades possíveis que até podem reclamar um estatuto superior mas que não podem ser estabelecidas conforme o método científico, como é o caso da razão como verdade filosófica e da fé como verdade religiosa.

Estar atento a todas as formas de conhecimento é prerrogativa do pesquisador, pois as fontes científicas e empíricas, em diversas situações, são complementares e ao ignorar uma delas o pesquisador corre o risco de alcançar parcialmente os resultados pretendidos. Santos (2007, p. 16) ensina a respeitar outras formas de conhecimento, o que ele chama de ecologia de saberes, como se observa a seguir:

Ele (pensamento pós-abissal) a monocultura da ciência moderna com uma *ecologia de saberes*, na medida em que se funda no reconhecimento da pluralidade de conhecimentos heterogêneos (sendo um deles a ciência moderna) e em interações sustentáveis e dinâmicas entre eles sem comprometer sua autonomia. A ecologia de saberes se baseia na ideia de que o conhecimento é interconhecimento.

Mas essa questão nem sempre foi vista dessa forma no meio científico. Em tempos passados, apenas o científico era considerado científico e capaz de produzir ciência. Santos (2007, p. 5) comenta que “o universo das crenças e dos comportamentos incompreensíveis, que de forma alguma podem ser considerados como conhecimento e por isso estão para além do verdadeiro e do falso.”

Santos (2007) defende a importância da pluralidade de saberes, da correlação entre os conhecimentos, uma ecologia de saberes, os quais são capazes de produzir o saber mais profundo e democrático, pois congrega saberes científicos e saberes populares.

Um aspecto ligado a essa questão é o fato de que usualmente as fontes científicas estão ligadas à elite dominante por estarem relacionadas a modernos laboratórios, grandes universidades, vultuosos investimentos ao passo que o conhecimento empírico está relacionado às camadas mais populares dos cidadãos. Santos (2007, p. 16) defende que:

Uma concepção pós-abissal do marxismo (em si mesmo um bom exemplo de pensamento abissal) pretende que a emancipação dos trabalhadores seja conquistada em conjunto com a emancipação de todas as populações descartáveis do Sul global, que são oprimidas mas não diretamente exploradas pelo capitalismo global. Da mesma forma, reivindica que os direitos dos cidadãos não estarão assegurados enquanto os não-cidadãos sofrerem um tratamento sub-humano.

A multiplicidade de saberes contribui de forma significativa para o avanço do saber. A ciência necessita da rigidez dos métodos, mas não se pode deixar à margem dos avanços as contribuições do senso comum, do empírico pertencente à cultura de grande parcela da população.

Pensamos que trazer essa teoria de Santos para essa pesquisa torna-se pertinente na medida em que se percebe um pensamento pré-conceituoso, excludente e abissal em relação ao uso do transporte aéreo. Ou seja, só tem direito a usufruir do meio de transporte aéreo a população branca, rica, bem vestida, comportada e com alto grau de formação.

## **2.2 Fundamentação Metodológica da Pesquisa**

### **2.2.1 Caracterização da Pesquisa**

No tocante à fundamentação metodológica da pesquisa, é importante abordar a questão do Método Quantitativo e também do Qualitativo.

Sobre método, Richardson (1999, p.70) comenta que:

Assim, o trabalho de pesquisa deve ser planejado e executado de acordo com as normas requeridas por cada método de investigação. Adotando uma classificação bastante ampla, podemos dizer que há dois grandes métodos: o quantitativo e o qualitativo. Esses métodos se diferenciam não só pela sistemática pertinente a cada um deles, mas sobretudo pela forma de abordagem do problema. Com isso, faz-se necessário enfatizar que o método precisa estar apropriado ao tipo de estudo que se deseja realizar, mas é a natureza do problema ou seu nível de aprofundamento que, de fato, determina a escolha do método.

O método quantitativo possui características bem definidas, ainda conforme expõe Richardson (1999, p.70):

O método quantitativo, como o próprio nome indica, caracteriza-se pelo emprego da quantificação tanto nas modalidades de coleta de informação, quanto no tratamento delas por meio de técnicas estatísticas, desde as mais simples como percentual, média, desvio-padrão, as mais complexas, como coeficiente de correlação, análise de regressão, etc.

Sobre o enfoque quantitativo, Sampieri, Collado e Lucio (2013, p.30), possuem um ponto de vista que auxilia a compreensão do pesquisador no que se refere ao sequenciamento do trabalho de pesquisa.

O enfoque quantitativo (que representa, conforme dissemos, um conjunto de processos) é sequencial e comprobatório. Cada etapa precede à seguinte e não podemos “pular ou evitar” passos, a ordem é rigorosa, embora, claro, possamos redefinir alguma fase. Parte de uma ideia que vamos delimitando e, uma vez definida, extraímos objetivos e perguntas de pesquisa, revisamos a literatura e construímos um marco ou uma perspectiva teórica. Das perguntas, formulamos as hipóteses e determinamos as variáveis; desenvolvemos um plano para testá-las (desenho); medimos as variáveis em um determinado contexto; analisamos as medições obtidas (geralmente utilizando métodos estatísticos) e estabelecemos uma série de conclusões em relação às hipóteses.

Este método é utilizado quando o autor pretende garantir precisão aos resultados, evitando interpretações dúbias e interferências. Muito útil em trabalhos que buscam classificar a relação entre diversas variáveis.

Dalfovo, Lana e Silveira (2008, p. 7) destacam a forma característica da pesquisa quantitativa:

Conforme supra mencionado, ele possui como diferencial a intenção de garantir a precisão dos trabalhos realizados, conduzindo a um resultado com poucas chances de distorções.

O método qualitativo possui diferenças fundamentais. Richardson (1999, p.79) defende que: “O método qualitativo difere, em princípio, do quantitativo à medida que não emprega um instrumental estatístico como base do processo de análise de um problema. Não pretende numerar ou medir unidades ou categorias homogêneas.”

Sampieri, Collado e Lucio (2013, p.33), sobre o método qualitativo destacam:

O enfoque qualitativo também se guia por áreas ou temas significativos de pesquisa. No entanto ao contrário da maioria dos estudos quantitativos, em que a clareza sobre as perguntas de pesquisa e as hipóteses devem vir antes da coleta e da análise dos dados, nos estudos qualitativos é possível desenvolver perguntas e hipóteses antes, durante e depois da coleta e da análise dos dados. Geralmente, essas atividades servem para primeiro descobrir quais são as perguntas de pesquisa mais importantes, e depois para aprimorá-las e responde-las. A ação indagativa se move de maneira dinâmica em ambos os sentidos: entre os fatos e sua interpretação, e é um processo mais “circular” no qual a sequência nem sempre é a mesma, ela varia de acordo com cada estudo específico.

A abordagem de um problema que vai determinar se utilizaremos o método quantitativo ou qualitativo, assim como a complexidade das situações a serem verificadas também são elementos essenciais para a definição do método a ser utilizado. De certo temos que as pesquisas devem ser conduzidas de acordo com o objetivo a ser alcançado. Isso norteará a pesquisa.

Dalfovo, Lana e Silveira (2008, p. 9) possuem o seguinte entendimento acerca do tema:

Os estudos de campo qualitativos não tem um significado preciso em quaisquer das áreas onde sejam utilizados. Para alguns, todos os estudos de campo são necessariamente qualitativos e, mais ainda, como já comentado, identificam-se com a observação participante. Podemos partir do princípio de que a pesquisa qualitativa é aquela que trabalha predominantemente com dados qualitativos, isto é, a informação coletada pelo pesquisador não é expressa em números, ou então os números e as conclusões neles baseadas representam um papel menor na análise.

Nesta pesquisa social, usamos como método a abordagem quali/quantitativa de caráter social, em razão de que não houve interferência do pesquisador, nem como participante dos processos nem com ações. Houve apenas uma descrição da realidade encontrada (práticas sociais de inclusão no transporte aéreo brasileiro).

### 2.2.2 Tipo de Pesquisa

A pesquisa realizada é do tipo descritiva com uma abordagem documental e interpretativa. É considerada descritiva documental, pois buscam-se dados em documentos, reportagens, notícias e banco de dados secundários, específicos em agências da área



aeronáutica. Além disso, há uma entrevista com os proprietários de agências de viagens localizadas nos municípios da região de abrangência da UNICRUZ.

### **2.3 Contexto de Realização da Pesquisa**

A pesquisa abrange o contexto aéreo brasileiro, investigado no período de 1980 a 2008, de forma indireta através de dados quantitativos nos anuários estatísticos da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) e IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e Banco Mundial. Também fazem parte da pesquisa agências de viagens localizadas em municípios que fazem parte de três COREDES (Conselho Regional de Desenvolvimento): Noroeste Colonial, Missões e Alto Jacuí.

### **2.4 Sujeitos de Pesquisa**

Como fonte primária, fazem parte da pesquisa proprietários de agências de viagens instaladas em três COREDE. O critério é o município ter atualmente 50 mil habitantes ou mais. Os COREDEs escolhidos foram COREDE Alto Jacuí, a cidade sede é Cruz Alta; COREDE Noroeste Colonial, cujo a cidade sede é Ijuí e COREDE Missões, onde a cidade sede é Santo Angelo. Os dados foram coletados em duas agências de viagens em cada cidade, escolhidas de forma intencional, com o requisito de venda de passagens aéreas. Portanto, a pesquisa contou com seis sujeitos de pesquisa. Os dados secundários foram coletados a partir de Banco de Dados (ANAC; IPEA; IBGE; Banco Mundial).

### **2.5 Instrumentos e Procedimentos de Pesquisa**

Realizamos a pesquisa utilizando dados secundários retirados dos anuários estatísticos da ANAC, IPEA, IBGE e Banco Mundial. Também utilizamos uma entrevista (APÊNDICE A) destinada aos proprietários de seis agências de viagens localizadas nas cidades dos COREDEs já citados. A entrevista foi elaborada especificamente para esse fim e validada. Cada proprietário selecionado foi informado dos objetivos da pesquisa, seus riscos e benefícios mediante a leitura e aceitação por meio de assinatura do TCLE - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (APÊNDICE B).

## **2.6 Análise e Interpretação dos Dados**

Após a coleta de dados, os dados foram analisados com as evidências dos fatores responsáveis em proporcionar a mudança social e permitir acesso a grande parcela da população brasileira ao setor aéreo. Os dados quantitativos foram analisados por meio de estatística descritiva e demonstrados por meio de gráficos e quadros. Os dados qualitativos foram analisados por meio de análise de conteúdo e apresentados em categorias considerando os aspectos mais significativos.

## **2.7 Cuidados Éticos**

O projeto de pesquisa foi encaminhado ao CEP – Comitê de Ética em Pesquisa da UNICRUZ sob CAAE nº 1 60933516.5.0000.5322, para apreciação ética. Dentre os principais instrumentos utilizados como cuidados éticos estão o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido TCLE e o Termo de Confidencialidade (APÊNDICE C). O projeto foi aprovado sob Parecer nº 1.786.952.

### **3 A SOCIEDADE MODERNA E A INFLUÊNCIA DE SEUS ASPECTOS POLÍTICOS, SOCIAIS, ECONÔMICOS E CULTURAIS**

Desde os primórdios da evolução humana, os indivíduos necessitam viver em grupo. Neste contexto, e vinculado à necessidade básica da vida em grupo surgiram as condições necessárias para o desenvolvimento de uma organização complexa chamada sociedade. A vida coletiva deriva da necessidade humana, desde as mais básicas, seja por questões de sobrevivência, quando a associação em grupos trazia mais segurança para o indivíduo que vivia em condições de fragilidade frente ao meio onde estava inserido, seja por associações motivadas por interesses pessoais ou coletivos. Enfim, a sociedade foi e é essencial à manutenção das relações pessoais humanas, base de nossa convivência. (FERNANDES; ZANELLI, 2006; PEREIRA; TEIXEIRA; SANTOS, 2012).

A sociedade, tão necessária ao ser humano, durante o seu desenvolvimento foi e contemporaneamente continua sendo capaz de produzir e deixar marcas profundas em todos os membros pertencentes ao grupo. Desde as vestimentas, costumes, idiomas, gestos, músicas, literatura, artes, política, economia, muitas manifestações podem ser verificadas. Algumas são milenares, outras mais recentes, porém sempre atreladas ao desenvolvimento e evolução das relações humanas. (SOUZA, 1997; KLIKSBERG, 1998; INOJOSA, 2001).

Especificamente sobre sociedade, podemos defini-la como sendo um agrupamento de indivíduos cujas relações são pautadas pela convivência organizada e ordenada. Devemos ter em mente que muitos dos indivíduos que compõem a sociedade pertencem a grupos diversos, possuem crenças diferentes, pertencem a diferentes classes sociais e econômicas. Uma das mais marcantes características da sociedade é a diversidade dos membros que compõem os grupos sociais, alguns compartilhando entre si costumes e constantemente exercitando a interação, outros membros com posturas e personalidades diversas buscam associação a grupos onde encontram pares. No sentido de buscar entendimento sobre a acepção da palavra, o Latim traz explicação para o significado de sociedade como sendo

“associação amistosa com outros”, o que seguramente reflete a realidade. (HERCULANO, 1992; ALBUQUERQUE, 1999).

No tocante a sua origem, a sociedade nos remete à Antiguidade. Séculos antes de Cristo, movimentos deram origem à sociedade. Existem algumas teorias sobre o surgimento da sociedade como a conhecemos. Algumas delas possuem mais expressão que outras. Conforme Lima (2006, p.1), a origem da sociedade pode ser assim entendida:

Ideia da Sociedade Natural: afirma a existência de fatores naturais determinando que o homem procure a permanente associação com outros homens, como forma normal de vida. A sociedade é o produto da conjugação de um simples impulso associativo natural e da cooperação da vontade humana. Filósofos: Aristóteles, Santo Tomás de Aquino, Cícero, Oreste Ranelletti. Ideia do Contrato Social: sustenta que a sociedade é o produto de um acordo de vontades, ou seja, de um contrato hipotético celebrado entre os homens. Filósofos: Thomas Hobbes, John Locke, Montesquieu e Rousseau.

Essas possíveis formas de surgimento da sociedade são as que possuem mais aceitação no meio científico. Ao longo dos séculos, muitas modificações e transformações ocorreram, desde a forma inicial da organização da sociedade até a forma que conhecemos atualmente. Passamos, por exemplo, por três momentos importantes que marcaram as mudanças sociais: a Revolução Francesa, a Revolução Industrial e atualmente a Revolução Tecnológica.

A Revolução Industrial e a Revolução Tecnológica estão muito ligadas ao surgimento de tecnologias que contribuíram para o desenvolvimento da sociedade na forma como atualmente está estruturada. Cavalcante e Silva (2011, p.1) destacam que “A Revolução Industrial teve grande relevância para a sociedade atual e principalmente para o surgimento da revolução tecnológica vivida até os dias atuais.”

A Revolução Industrial marca a passagem do meio de produção artesanal para o meio de produção industrial. Profundas mudanças sociais e econômicas ocorreram. O êxodo de muitas pessoas que deixaram os campos para as cidades marcou essa época. Derivado disso, muitos problemas surgem nas cidades: aumento da violência, crescimento nos casos de doenças relacionadas à falta de condições mínimas de saneamento básico, dentre outros. Máquinas, inicialmente movidas a vapor, passaram a equipar as fábricas e aumentar muito a produtividade. Influenciados pela crescente produção, os meios de escoamento dos produtos, a cadeia de comércio, as relações comerciais precisaram se modificar para acompanhar as mudanças sistemáticas que estavam ocorrendo na sociedade.

A Revolução Industrial foi responsável pela expansão e modificação não apenas dos meios de produção, mas também da infraestrutura em estradas, estradas de ferro, pelo forte incremento na navegação, pois se constituía na alternativa que existia para que produtos europeus chegassem a diversos outros locais do globo. Mas com os recursos tecnológicos disponíveis logo se chegaria ao patamar máximo de produtividade das empresas, então novas formas de tecnologia e de incremento na produção surgiram. Nesse contexto, a energia elétrica invade as indústrias. Com isso a produção aumenta cada vez mais, novos produtos e mercados passam a ser atendidos.

Não se pode esquecer o ser humano, em seu desenvolvimento, que a partir desse momento histórico, passa a ver máquinas ceifando seus postos de trabalho. Logicamente que no princípio da Revolução Industrial a influência das máquinas era muito menor do que é hoje no que se refere a impactos provocados no mercado de trabalho, uma vez que as máquinas eram bastante rudimentares e demandavam muitas pessoas para sua operação e funcionamento. Problema maior ocorre na sociedade contemporânea onde máquinas cada vez mais modernas estão minando muitos postos de trabalho. Cavalcante e Silva (2011, p.1) alertam para essa questão: “É certo que além de toda tecnologia, produção em massa, entre outros avanços trouxeram grandes problemas e o mundo conheceu o capitalismo e a busca pelo lucro, sem respeito às vidas humanas.”

O desenvolvimento tecnológico trouxe muitas melhorias para a qualidade de vida das sociedades de uma forma global, mas o respeito às vidas humanas deve preponderar sobre qualquer relação comercial, incluindo o setor aéreo, que obrigatoriamente se sustenta pela eficiência e também pela segurança nas operações, deixando em segundo plano quaisquer outros aspectos envolvidos.

Para melhor compreender o desenvolvimento social brasileiro, a análise de diversas variáveis é fundamental. Merece especial destaque a macropolítica econômica, que busca alcançar o desenvolvimento econômico do País. No Brasil, a abertura para o desenvolvimento, da indústria do transporte inicia na década de 1950 (governo de Kubitscheck com o Plano Nacional de Desenvolvimento), que deu ênfase à indústria automobilística e ferroviária. Todavia essa política foi interrompida em 1964 com o Golpe Político Militar, quando direitos e garantias da população foram suprimidos. Nessa forma de governo uma das principais características é o autoritarismo (ditadura), sem contemplar a vontade da população. Nesse período, várias expressões culturais, como as artes, a música, a

literatura, o teatro, sofreram forte repressão através da censura, muitas vezes praticadas sob a forma de violência física.

Assim, por muitos anos, os rumos adotados pelos governantes buscavam o bem geral da sociedade brasileira, no entanto as medidas implantadas beneficiavam poucos. A grande parcela da população ficava à margem dos benefícios gerados por tais medidas.

Merece destaque a abertura política, também chamada de abertura democrática, ocorrida a partir da metade da década de 1970, e que culmina com a eleição, pelo Colégio Eleitoral, de Tancredo Neves, o primeiro presidente civil pós-ditadura militar em nosso país. (BOSCHI; DINIZ, 2016; KINZO, 2001).

Após a saída dos militares do poder, muitas modificações ocorreram no cenário político/social nacional. Por volta de 1984, exemplo dessas modificações é o movimento Diretas Já que teve decisivo papel ao reivindicar eleições diretas para os cargos públicos. No mesmo sentido, em 1988 foi promulgada a Constituição Federal, que está em vigor até os dias atuais. O texto constitucional, considerado moderno para a época, trazia em seu corpo muitas garantias e direitos fundamentais para a população, objetivando minimizar os abismos sociais existentes no país. Abriu espaço para a crescente manifestação popular, para que programas de participação popular fossem desenvolvidos e pudessem refletir os anseios da população. Em razão disso, a carta constitucional ficou conhecida como Constituição Cidadã. (FRANZOI; MORAIS, 2014; NICOLELIS, 2011).

Nada mais justo, pois a vontade do povo, a democracia, a participação popular em decisões que refletem diretamente no seu cotidiano deve ser respeitada e ampliada, uma vez que na democracia é a vontade do povo, é soberana. A participação do povo é fundamental para que os governantes tenham claros os caminhos a seguir. (CHAUI, 2008; FIGUEIREDO; LIMONGI, 2007).

A política possui papel fundamental na organização social. Pode ser entendida como a arte de governar, a ciência da organização e administração e possui papel fundamental na sociedade, pois a ela cabe, sob a égide do ordenamento jurídico, reger e organizar a sociedade. Seu conceito é bastante complexo. Costa e Bezerra Neto (2016, p.2) entendem o tema da seguinte forma:

A definição clássica de política foi elaborada por Aristóteles (1985), no século IV a.C., na obra intitulada Política. É uma derivação do grego-antigo politeia, que indicava todos os procedimentos relativos à polis ou cidade-estado. De polis, derivaram palavras como politiké (política em geral), politiká (aquilo que é público) e politikós (pertencentes ao cidadão). Nessa definição, a política diz respeito a uma

realidade moral da comunidade, cujo significado maior é a busca pela felicidade ou bem comum.

Como bem abordam Costa e Bezerra Neto (2016), a busca pela felicidade ou bem comum pode significar um dos pilares da política contemporânea, que por sua vez, encontra estreita relação com fatores econômicos. Política, nos tempos modernos, já não pode dissociar-se de economia, uma vez que a evolução do conceito de política nos leva a verificar que o bem comum é o que deve – ou deveria – sempre prevalecer. Dias e Matos (2012 apud COSTA; BEZERRA NETO, 2016, p. 2) sustentam que “Na era Moderna, sobretudo no modo capitalista de produção, a política está relacionada à participação no poder do Estado ou ao conjunto de atividades que tiver como referência o Estado, sobretudo na resolução dos conflitos e/ou divisão dos bens públicos.”.

Nesse sentido, a economia, como fator determinante no contexto de inclusão ou exclusão social, possui o papel de auxiliar a sociedade em determinar onde e como os recursos devem ser empregados. Deve, por isso, ser observada com muita atenção, visto que o cotidiano da sociedade é por ela fortemente influenciado.

Um importante indicativo da economia brasileira é o Produto Interno Bruto – PIB. Na tabela abaixo, podemos perceber que esse indicativo demonstra o desenvolvimento econômico/social brasileiro.

**Figura 1: Evolução do PIB**

Ano	PIB*
1980	235.025 bilhões
1981	263.561 bilhões
1982	183.786 bilhões
1983	213.196 bilhões
1984	200.567 bilhões
1985	218.581 bilhões
1986	266.314 bilhões
1987	293.364 bilhões
1988	330.301 bilhões
1989	425.595 bilhões
1990	461.952 bilhões
1991	602.860 bilhões
1992	400.599 bilhões
1993	437.799 bilhões
1994	558.112 bilhões
1995	785.643 bilhões

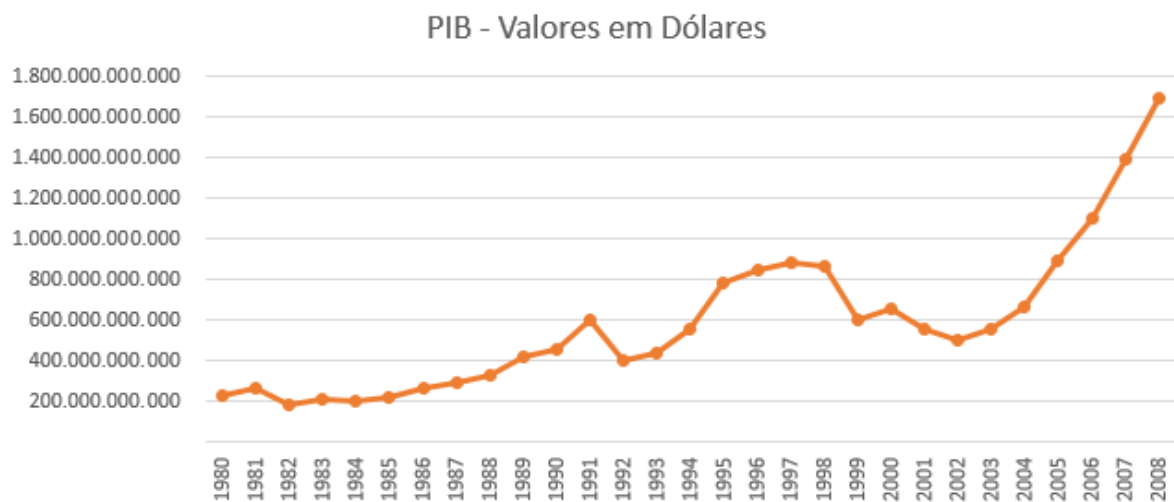
1996	850.426 bilhões
1997	883.199 bilhões
1998	863.723 bilhões
1999	599.389 bilhões
2000	655.421 bilhões
2001	559.373 bilhões
2002	507.963 bilhões
2003	558.320 bilhões
2004	669.316 bilhões
2005	891.630 bilhões
2006	1.108 trilhões
2007	1.397 trilhões
2008	1.696 trilhões
2009	1.667 trilhões
2010	2.209 trilhões
2011	2.615 trilhões
2012	2.461 trilhões
2013	2.466 trilhões

\* em US\$

Fonte: Site Banco Mundial

Nos próximos gráficos apresentamos a evolução dos números do PIB brasileiro.

**Figura 2: PIB em milhões de dólares – período 1980 a 2008**





**Figura 3: PIB em milhões de dólares – período 1980 a 2013**

O quadro e os gráficos anteriormente apresentados demonstram a evolução do PIB no Brasil ao longo de alguns anos. O PIB indica a soma dos valores de todos os bens e serviços produzidos em uma região em um dado período de tempo. É um dos indicadores econômicos mais importantes e tem a função de auxiliar o entendimento da variação econômica e mensurar essa variação.

Rocha (1998, p. 2), sobre a utilização dos dados do PIB destaca:

Com o objetivo de medir a desigualdade regional, utiliza-se geralmente uma variável de significado econômico abrangente — o PIB per capita, por exemplo —, como base para a estimação de índices, cuja especificação varia segundo escolha do analista.

Diante da análise dos dados, podemos perceber positivo crescimento da economia brasileira, com melhora significativa na condição socioeconômica dos brasileiros, e uma consequente redução nas desigualdades sociais em nosso país, especialmente a partir da década de 1980, e mais acentuadamente a partir do ano de 2003, quando a implementação de ações e políticas inclusivas e emancipatórias por parte do Governo Federal surtiram positivo efeito na mitigação das diferenças sociais, contribuindo para a melhora nas condições econômicas e sociais da população brasileira, de acordo com a Figura 3, com positiva alteração dos valores do PIB brasileiro.

## 4 A DEMOCRACIA BRASILEIRA E OS ASPECTOS DA INCLUSÃO

Para que a democracia seja plena, os direitos e garantias fundamentais devem ser respeitados. Preceitos Constitucionais se revestem de fundamental importância na medida em que norteiam e regulam as relações sociais e dão suporte para a sociedade democrática e objetivam minimizar desigualdades sociais. Alexy (1999, p. 65) destaca:

Direitos fundamentais são democráticos por isso, porque eles, com a garantia dos direitos de liberdade e igualdade, asseguram o desenvolvimento e existência de pessoas que, em geral, são capazes de manter o processo democrático na vida e porque eles, com a garantia da liberdade de opinião, imprensa, radiodifusão, reunião e associação, assim como com o direito eleitoral e com as outras liberdades políticas asseguram as condições funcionais do processo democrático.

Muitos artigos presentes na Constituição Federal em vigor são fruto de avanços sociais que buscam mitigar desigualdades e deixar no passado os horrores da ditadura militar no Brasil onde a violência imperou e manifestou-se de diversas formas. Segundo Barroso (2011, p, 23):

Além da hegemonia quase absoluta da dogmática convencional – beneficiária da tradição e da inércia –, a teoria crítica conviveu, também, com um inimigo poderoso: a ditadura militar e seu arsenal de violência institucional, censura e dissimulação.

No país, constatam-se facilmente sinais de que a exclusão social de determinadas parcelas da população ainda é uma realidade. Desde épocas remotas de nossa história, as desigualdades entre classes sociais e o distanciamento entre elas foram muito evidentes e fizeram/fazem parte da história social do Brasil.

Em diversos momentos da história brasileira percebemos o arranjo (organização) social/trabalhista/econômico de nossos meios de produção, que durante muitos séculos foram essencialmente agrícolas nas mais diversas regiões do país, onde a segregação é uma das marcas predominantes. Sobre esse aspecto, Gohn (2011, p. 1) assim aborda o tema:

Entretanto, não se trata de um processo isolado, mas de caráter político-social. Por isso, para analisar esses saberes, deve-se buscar as redes de articulações que os movimentos estabelecem na prática cotidiana e indagar sobre a conjuntura política, econômica e sociocultural do país quando as articulações acontecem. Essas redes são essenciais para compreender os fatores que geram as aprendizagens e os valores da cultura política que vão sendo construídos no processo interativo.

Há na história do país uma clara distinção: de um lado, os trabalhadores, frequentemente explorados e excluídos até mesmo das mais elementares participações sociais, como o acesso à educação, à saúde, ao trabalho, à terra, à habitação, e ao voto; de outro, a elite dominante, composta por poucos que detêm gigantesca parcela das terras, dos meios necessários à produção e, conseqüentemente, da riqueza gerada.

Esse cenário perdurou por muitos séculos em nosso meio social e ainda perdura. Este “meio de produção”, conveniente para alguns, marcou profundamente a sociedade brasileira e suas conseqüências se refletem até os dias atuais.

O processo de desenvolvimento econômico/social, as transformações introduzidas pela sociedade contemporânea já não mais comportam o antigo e retrógrado arranjo social anteriormente aceito e praticado. Gohn (2004, p. 4) aborda esta ruptura de paradigma e passa a discutir o empoderamento. Para a autora:

O ‘empoderamento’ da comunidade, para que ela seja protagonista de sua própria história tem sido um termo que entrou para o jargão das políticas públicas e dos analistas, neste novo milênio. Trata-se de processos que tenham a capacidade de gerar processos de desenvolvimento autossustentável, com a mediação de agentes externos – os novos educadores sociais – atores fundamentais na organização e o desenvolvimento dos projetos. O novo processo tem ocorrido, predominantemente, sem articulações políticas mais amplas, principalmente com partidos políticos ou sindicatos.

Em razão disso, muitas alternativas voltadas a desfazer o antigo esquema social estão surgindo e sendo colocadas em prática, favorecidas pela abertura democrática. Muitas delas se constituem em dispositivos legais, porém nem sempre garantidos pela não positivação desses direitos. Diversas conquistas são frutos das lutas engendradas pelos movimentos sociais, que surgiram junto com a abertura democrática.

Todavia, o que se percebe no país, nos dias, atuais é uma constante luta dos poderes instituídos para derrubar conquistas sociais como é o caso da PEC (Proposta de Emenda à Constituição) 55, a proposta de reforma na previdência que altera de forma substancial a aposentadoria dos trabalhadores. Além disso, mudanças na educação e os

movimentos de ocupação das escolas por estudantes que não aceitam tais alterações, redução de investimentos em saúde, segurança pública, salários defasados, enfim, uma gama de problemas. Percebemos claramente que o Brasil está deixando de ser um *Brasil, país de todos* para ser uma fria pátria onde apenas há *Ordem e Progresso*, sem humanidade e sem a tutela estatal para os que mais necessitam. Gohn (2004, p. 6) destaca:

A importância da participação da sociedade civil se faz neste contexto não apenas para ocupar espaços antes dominados por representantes de interesses econômicos, encravados no Estado e seus aparelhos. A importância se faz para democratizar a gestão da coisa pública, para inverter as prioridades das administrações no sentido de políticas que atendam não apenas as questões emergenciais, a partir do espólio de recursos miseráveis destinados às áreas sociais.

Assim, assume fundamental importância a participação social munida de mecanismos, tais como a Constituição Federal de 1988, cujo texto está repleto de mecanismos que buscam mitigar a desigualdade social em nosso país.

Mas, mesmo com diversos dispositivos legais incorporados na Constituição Federal de 1988, a desigualdade ainda encontra espaço. Serafim e Dagnino (2011, p. 404), ao citar Duménil e Lévy (2003), explicitam essa situação:

A situação de desigualdade e exclusão social no Brasil atual é de notável gravidade. Após décadas de crescimento econômico concentrador da renda e da riqueza, a situação de desigualdade sócio-econômica (*sic*) brasileira se agravou. Apesar dos avanços propostos na Constituição Federal de 1988, o novo cenário de globalização não permitiu uma melhoria significativa dessa situação.

Historicamente muitas políticas públicas instituídas no Brasil tinham claro papel de servir a uma determinada classe social dominante, como destacam os mesmos autores: “Aliado a esse cenário sócio-econômico (*sic*), as políticas públicas no Brasil sempre estiveram, desde a sua institucionalização, associadas a uma estratégia conservadora orientada, exclusivamente, aos interesses econômicos de uma burguesia, seja agrária, industrial e/ou bancária” (SERAFIM; DAGNINO, 2011, p. 2).

Algumas das razões apontadas para esse distanciamento entre políticas públicas adequadas e as parcelas da população que realmente necessitam delas se devem, no entendimento desses autores:

[...] em grande medida, segundo Medeiros (2001), ao modelo econômico concentrador adotado pelo país, à ausência de coalizões entre trabalhadores industriais e não industriais, espelhando a pouca capacidade dos trabalhadores em se mobilizarem, e a uma burocracia com baixos níveis de autonomia em relação ao governo (SERAFIM; DAGNINO, 2011, p. 2).

Buscando equalizar as questões relativas às desigualdades sociais no país, os recentes governos federais, podemos destacar o período dos anos 2000 em diante, que buscaram implementar diversas políticas inclusivas e emancipatórias, aplicáveis à grande parcela da população brasileira que não estava sendo alcançada por políticas públicas. Todavia, esse ritmo de desenvolvimento passa a ser quebrado em 2015, quando o país troca de governo de forma “indireta”, a partir de um processo de impeachment sem a participação e/ou validação (voto) da população. (ALMEIDA; LIMA, 2016).

Sposati (2002, p. 3) defende a importância de políticas econômicas e sociais: “Intervenções na realidade, desenvolvimento de políticas econômicas e sociais afetam as condições objetivas e concretas de vida das pessoas e as médias são supra realidades principalmente em contextos de forte desigualdade social.”

No atual modelo social, creditamos importante destaque ao capitalismo que exerce papel determinante nas relações sociais, atuando com enorme poder para criar distanciamentos e afastar ainda mais as classes sociais. Destaca Dupas (2004, p. 13) que:

Pelo que se pode perceber, a natureza do impasse envolvendo o atual momento da lógica capitalista global caracteriza-se pelo seguinte esquema de tensões interdependentes e crescentes: de um lado, uma apropriação mais eficaz e radical da mais valia da mão-de-obra (*sic*) barata, incorporada à produção global por processos de fragmentação e terceirização e mantida essa força de trabalho nos seus países de origem; de outro, uma queda geral do nível de emprego mundial que força populações à imigração clandestina, dispondo-se a correr para tanto todos os riscos – inclusive de vida -, e que acabam disputando e deprimindo empregos e salários de trabalhadores locais de países centrais; e corporações globais progressivamente mais concentradas e dependentes de ampliação global de seus mercados para gerar caixa suficiente ao investimento tecnológico cada vez mais oneroso, mas sendo essa estratégia condição para a manutenção de uma posição de liderança em sua cadeia produtiva, situação fundamental para lhe garantir crescimento e remuneração adequada de seus acionistas; finalmente, seguindo tal estratégia, necessidade dessas corporações de agressividade mercadológica crescente e assunção de riscos que tornam essas corporações cada vez mais expostas às críticas sociais e dependentes de crescente legitimação.

O economista indiano Amartya Sen em suas obras aborda questões sociais vinculadas a questões econômicas. Em seu livro Intitulado “Desenvolvimento como Liberdade”, Sen aborda temas de relevância social, dentre os quais se destacam o

desenvolvimento social, liberdade e justiça, pobreza, democracia, enfim, diversos temas que inter-relacionados são elementos fundamentais da sociedade.

No entender de Sen, o desenvolvimento é elemento fundamental para a liberdade do indivíduo. Oportunidades devem ser oferecidas a todos visando o desenvolvimento dos indivíduos e da sociedade. “Procuramos demonstrar neste livro que o desenvolvimento pode ser visto como um processo de expansão das liberdades reais que as pessoas desfrutam.” (SEM, 2000, p. 17).

Ainda neste sentido, Sen (2000, p. 18) argumenta:

O desenvolvimento requer que se removam as principais fontes de privação de liberdade: pobreza e tirania, carência de oportunidades econômicas e destituição social sistêmica, negligência dos serviços públicos e intolerância ou interferência excessiva de Estados repressivos.

Sen defende que a população deve ter acesso, de forma ampla, à saúde, à educação, à segurança, à liberdade e à cultura como forma de desenvolvimento social.

#### **4.1 As Políticas Sociais de Inclusão e a sua Relação com a Aviação**

A aviação, possui papel integrador, e a ligação aérea sistemática e eficiente tem poder de incluir populações inteiras que residem em localidades distantes e atendidas por precária, ou inexistente rede de rodovias, e que se não for a ligação aérea, rápida e eficaz, ficam dependentes apenas, em alguns casos, da ligação fluvial.

Dessa forma, políticas públicas de incentivo à aviação regional devem ser desenvolvidas e ampliadas em nosso país. Isso se fundamenta no Brasil em razão das grandes dimensões, justificando a aviação não como um produto supérfluo ou considerado de luxo, mas como uma forma de proporcionar, através de um serviço aéreo sistêmico e amplo, o desenvolvimento de inclusão social e regional. Não é aceitável na contemporaneidade, por exemplo, que se percam órgãos e tecidos destinados ao transplante em seres humanos, que pacientes sofram com a falta de socorro terrestre em casos de desastres naturais, que populações inteiras que habitam os mais distantes locais neste vasto país sofram com a lentidão da chegada de recursos médicos e também alimentos quando são tomadas por doenças de rápida propagação e que requeiram ágil tratamento.

Nesse mesmo sentido, não há como imaginarmos o crescimento econômico de uma região sem que esta seja capaz de dar suporte aéreo à demanda originada pelo desenvolvimento gerado pelo setor industrial/empresarial. Sem serviço aéreo amplo, oportunidades de emprego são perdidas, a renda das famílias não aumenta, a inclusão social fica extremamente prejudicada. Esses fatores são capazes de alterar drasticamente a condição social/econômica de populações inteiras.

Importante destacar a necessidade de ampliar a infraestrutura aeronáutica. Não se pode ter um pensamento raso e achar que a ligação aérea se dá com aviões e pilotos apenas. Nosso país necessita de aeroportos que atendam às necessidades da operação aérea, equipados com auxílios para as operações de pouso e decolagem em condições meteorológicas adversas, balizamento noturno, facilidades necessárias para o atendimento das demandas dos passageiros. Ao alcançarmos desenvolvimento neste sentido, estaremos, efetivamente, fazendo da aviação instrumento capaz de contribuir para o desenvolvimento do país e a consequente inclusão de todas as classes sociais.

Barat (2007 *apud* FLEURY, 2010, p. 100) que “avalia os investimentos em infraestrutura aeroportuária realizadas pela INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária), e aponta um problema de compatibilidade dos montantes investidos com as reais necessidades de demanda nos 67 aeroportos administrados pela Infraero.”

Há enorme quantidade de produtos a serem transportados em nosso país. No entanto o setor de carga aérea pode ser considerado “quase que inexistente” no Brasil, visto que os custos operacionais muitas vezes inviabilizam o serviço. Neste segmento, precisamos de políticas governamentais de incentivos fiscais, redução no valor de tarifas e taxas para que o transporte de carga, assim como o de passageiros, possa também ser revestido de utilidade social.

Em suma, assim como vários setores estruturais no Brasil foram atendidos por políticas sociais, especialmente no período de governos de esquerda, iniciado de 2003 e encerrado em 2015, por exemplo, o projeto habitacional Minha Casa Minha Vida, o Fome Zero, o Mais Médicos, Bolsa Família, a aviação civil também foi objeto de atenção especial, como uma política social. O país abriu o espaço aéreo para todas as classes sociais. Em razão dessa abertura, algumas pessoas ligadas à aviação clássica de antigamente acreditam que a aviação tenha perdido seu *glamour*, se ressentem pelos novos rumos tomados pelas companhias aéreas. Um dos pilares que passou a sustentar a atividade é a eficiência financeira não tendo, dessa forma, espaço para futilidades e o referido *glamour* de antigamente.

Ao fazer um cruzamento das ações governamentais das últimas décadas com o desenvolvimento social e as consequências para o país e a população, percebe-se que o sistema de democracia representativa adotado pelo Brasil proporcionou, pela própria característica, um regime de governo mais inclusivo por excelência. Nesse sentido, no período que compreende os anos entre 1980 e 2008, objeto do presente estudo, o país enfrentou muitas mudanças políticas, inclusive as macroeconômicas, implementadas pelos 08 (oito) Presidentes da República que tiveram a responsabilidade de comandar o Brasil nesse período.

O Presidente João Figueiredo, ligado ao Partido Democrático Social – PDS, partido político de Direita, que governou entre 15 março de 1979 a 15 março de 1985 implementou programa de incentivo à agricultura; construiu quase três milhões de casas populares; extinguiu o sistema bipartidário vigente marcado pela ARENA e o MDB; declarou anistia aos militares e aos perseguidos políticos, embora grande parte desse período representou ainda a ideologia defendida pela ditadura militar. Este governo representou a transição entre a ditadura e o início de uma abertura democrática (CONFIRA..., 2014).

Posteriormente, o país passou por um importante momento político com a chegada ao poder de Tancredo Neves, eleito pelo colégio eleitoral. Porém, pouco antes de tomar posse, Tancredo Neves foi internado e faleceu algumas semanas depois, e em seu lugar assumiu José Sarney, seu vice. José Sarney, filiado ao Partido do Movimento Democrático Brasileiro PMDB considerado partido de Centro, governou entre 15 de março de 1985 e 15 de março de 1990. Em seu governo merece destaque o lançamento do Plano Cruzado, Plano Cruzado II, Plano Bresser, Plano Verão, e a Convocação da Assembleia Constituinte para elaborar a Nova Constituição do Brasil. No período do governo de José Sarney, o Brasil enfrentava um disparate nos números da inflação, com profunda desestabilização da economia. As medidas adotadas por José Sarney objetivavam a retomada do controle econômico nacional e estavam de acordo com a política neoliberal dos mercados internacionais (CONFIRA..., 2014).

De 15 de março de 1990 a 29 de dezembro de 1992 governou o Brasil o cidadão mais jovem a ser eleito presidente do país. Fernando Collor de Mello, ligado ao Partido da Reconstrução Nacional PRN, partido de centro direita. Foi o primeiro presidente eleito pelo voto direto após o regime militar no país, mas teve o mais breve período de governo de um presidente eleito, pois seu nome foi ligado a escândalos e em razão disso sofreu a cassação de seu mandato pouco tempo depois de assumir a presidência. Mesmo tendo governado o Brasil por pouco tempo, algumas das marcas profundas de seu governo foram os Plano econômico



chamado Collor I e Collor II, o confisco das contas correntes e poupanças, medida profundamente impopular e que até hoje ecoa na lembrança de muitos brasileiros, além de ter iniciado o processo de privatização de estatais no Brasil. Todas as medidas tentaram combater o descontrole das finanças estatais, conforme também as políticas neoliberais do mercado capitalista internacional (CONFIRA..., 2014).

Em razão da cassação de Collor, assume seu vice, Itamar Franco. Vinculado ao Partido do Movimento Democrático Brasileiro PMDB, partido de Centro, governou o país de 29 de dezembro de 1992 a 1 de janeiro de 1995. Dando continuidade ao processo neoliberal iniciado por seu antecessor, Itamar Franco realizou a privatização de diversas empresas estatais. Na esfera econômica, durante o seu governo foi elaborado o Plano Real, que na visão governista tinha o objetivo de equilibrar as contas públicas. Mas apenas equilibrar as contas não era suficiente, pois também naquele período era necessário investigar indícios de fraudes milionárias no governo. Por isso também é uma importante marca de seu governo a conhecida CPI do Orçamento, que investigava desvios ocorridos de recursos orçamentários da União (CONFIRA..., 2014).

Avançando na história do país, em 1 de janeiro de 1995 assume o sociólogo Fernando Henrique Cardoso, que governou o Brasil por dois mandatos, ficando assim como chefe do poder executivo do país até 1 de janeiro de 2003. Filiado ao Partido da Social Democracia Brasileira PSDB, partido de centro esquerda, seu governo foi marcado por medidas de ajuste econômico, tais como elevação das taxas de juros para conter o consumo e evitar a volta da inflação. Também seguiu as diretrizes de seu antecessor e privatizou diversas empresas estatais. Outra marca de sua gestão é o fato de ter recorrido ao Fundo Monetário Internacional – FMI, para buscar recursos a fim de equilibrar a economia. Muitas medidas neoliberais adotadas em seu governo traziam em seu bojo consequências desastrosas para as populações mais humildes de nosso país. A ausência de políticas voltadas ao enorme contingente de pessoas que se encontravam na linha da pobreza ou abaixo dela agravava suas condições sociais quando em comparação com a classe média, por exemplo (CONFIRA..., 2014).

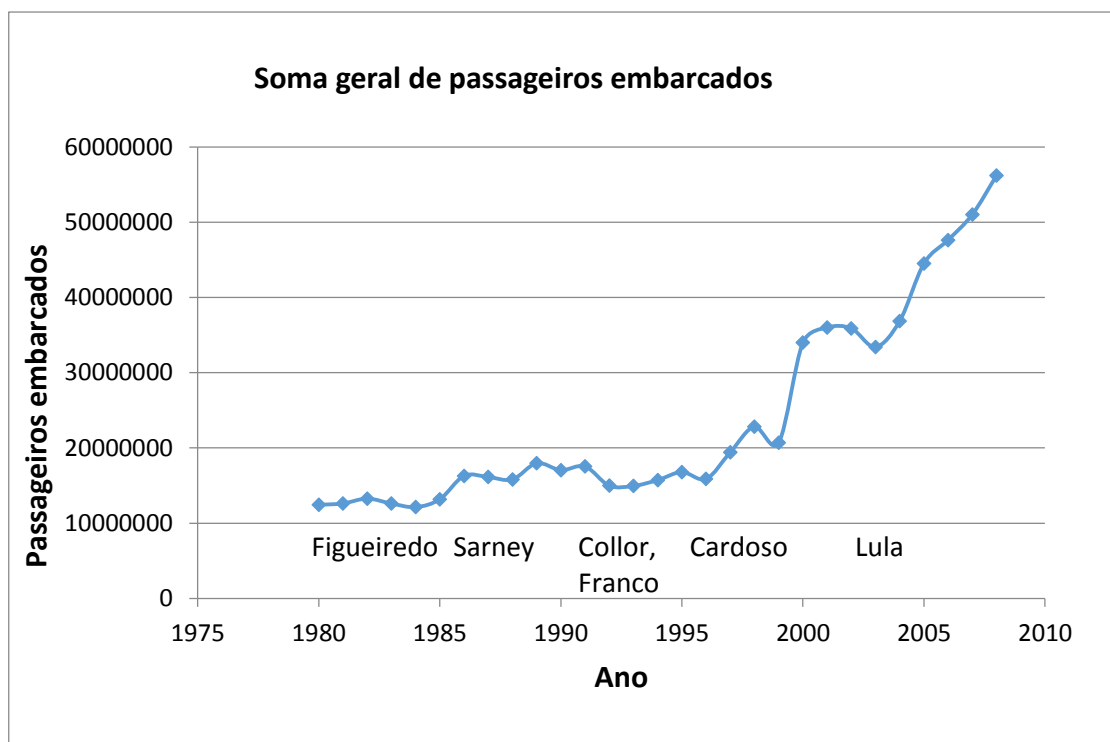
De 1 de janeiro de 2003 a 1 de janeiro de 2011 o Brasil foi governado pelo primeiro trabalhador presidente, Luiz Inácio Lula da Silva. Filiado ao Partido dos Trabalhadores PT, partido de esquerda, o governo Lula deixou profundas marcas e transformações para a população brasileira, especialmente na área social, retirando da linha de pobreza um grande percentual de famílias. Dentre muitas ações emancipatórias e inclusivas,

podemos destacar que o governo foi marcado pelo desenvolvimento de vários projetos na esfera social, dentre os quais merecem destaque: O Bolsa Família; Programa de Erradicação do Trabalho Infantil; Luz para todos; Brasil Alfabetizado e Educação de Jovens e Adultos; ProUni (VEJA..., 2008).

Ainda na era PT, surge Dilma Rousseff como presidente do país. Igualmente ao seu antecessor vinculada ao PT, Dilma Rousseff governou o Brasil de 1 de janeiro de 2011 a 01 de janeiro de 2015. Em continuidade às políticas sociais emancipatórias e inclusivas implementadas pelo seu antecessor, Dilma também enfatizou ações na esfera social. Lançou o Programa Rede Cegonha de apoio às gestantes, o Plano Brasil sem Miséria, deu continuidade ao programa Minha casa Minha Vida (GOVERNO..., 2016).

Na figura 4, foi feita uma análise levando em consideração o número de passageiros embarcados pelas empresas aéreas nacionais e relacionado com os mandatos presidenciais do de cada período. As políticas inclusivas e emancipatórias implementadas pelo governo federal nas últimas duas décadas contribuíram de forma significativa para o aumento no número de pessoas que utilizaram o transporte aéreo no Brasil.

**Figura 4: Soma geral de passageiros embarcados por mandatos presidenciais**



Como se pode observar nesta “linha de tempo” dos governantes, percebe-se que o controle econômico a partir do viés de políticas neoliberais foi a tônica de muitos deles. Somente nas últimas décadas é que se percebe uma política voltada para a redução das desigualdades sociais, que eram e ainda são muito grandes no Brasil. Experimentamos importante melhora no cenário das desigualdades, com a redução do número de pessoas que estavam na faixa da miséria e pobreza. Essa melhora pode ser considerada fruto de políticas inclusivas e emancipatórias de governantes, especialmente na última década.

Ainda há muito a se fazer e avançar para que as desigualdades diminuam no país. Mas já é possível perceber através de números disponibilizados pela autoridade aeronáutica brasileira que no meio aeronáutico grande contingente populacional que não tinha acesso a este meio de transporte em outros tempos, agora conseguiu alcançá-lo, pois sua melhora consistente no padrão de vida proporcionou que fossem incluídos em um meio que privilegiava elites, uma forma preconceituosa e discriminatória.

Neste sentido, é importante destacar que “inclusão social vem abranger qualquer ação que busque incluir aquele que foi marginalizado ou possui dificuldades de participar normalmente das questões sociais da vida cotidiana” (Benedito; Menezes, 2013, p. 68). Portanto, a inclusão social, o acesso ao mercado aeronáutico por outras parcelas da população reflete o sucesso da condução e das políticas adotadas pelo governo federal na última década, em especial.

## **5 A DEMOCRATIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO BRASILEIRO? RESULTADOS E DISCUSSÕES**

Após o advento do avião em 1906, quando o brasileiro Alberto Santos Dumont voou pela primeira vez com um aparelho mais pesado que o ar, o mundo nunca mais foi o mesmo. O seu voo naquela tarde no Campo de Bagatelle em Paris inaugurava uma nova era no desenvolvimento na área dos transportes, o que provocou muitos reflexos para o Brasil.

A conquista dos céus, é um dos maiores feitos da humanidade. A aviação possui importante papel no desenvolvimento econômico e social, aproxima pessoas, encurta distâncias, é capaz de integrar comunidades inteiras localizadas em longínquos espaços geográficos, tanto no país, como fora dele. Com a evolução das políticas sociais, alterações no panorama econômico nacional, iniciou-se um processo de mudança da realidade de segregação, de distanciamento, tornando o acesso ao transporte aéreo de pessoas possível a uma maior parcela da população que anteriormente não tinha acesso. Mas será que de fato isso acontece ou aconteceu no Brasil? Foram realmente as políticas sociais de governo que ajudaram a mudar essa realidade? A aviação civil como meio de transporte é acessível para todos? Pode-se dizer que de fato houve uma “democratização” no acesso ao transporte aéreo?

Sem dúvida que a aviação, desde o seu surgimento, presta fundamental serviço para diversas comunidades ao redor do mundo, e no Brasil não é diferente. Nosso país possui dimensões continentais e muitas comunidades ainda podem atualmente apenas ser acessadas via transporte aéreo ou fluvial, o qual é lento e muitas vezes não atende a demandas urgentes, como nos casos em que a vida de pessoas está em risco ou suprimentos são necessários de forma emergencial. Todavia, a aviação civil sempre foi um fator de exclusão social no país, pois esteve a serviço de uma elite. Mas como é possível democratizar a aviação civil? O que mudou nas empresas aéreas nas últimas décadas para atender as demandas sociais que foram priorizadas por políticas sociais inclusivas no Brasil? Será que a evolução das políticas sociais trouxe também a democratização ao transporte aéreo? Será que de fato isso ocorreu? Foram

realmente as políticas sociais de governo que ajudaram a mudar essa realidade? Pode-se dizer que de fato houve uma “democratização” no acesso ao transporte aéreo?

Compreender o surgimento da aviação civil e o desenvolvimento de algumas das principais empresas ligadas à ela no Brasil e fora dele, bem como fazer uma reflexão sobre os processos de inclusão e/ou exclusão social a esse meio de transporte auxiliam a compreender o mercado aeronáutico.

O tema objeto da presente pesquisa tem despertado a atenção de muitos pesquisadores, visto que reflete profundas modificações no cenário nacional, quebra paradigmas e abre novas perspectivas empresariais e sociais.

Bielschowsky e Custódio (2011, p.7) citam os estudos de Malagutti (2001) sobre a influência de aspectos econômicos sobre a aviação civil “No início dos anos 1960, a aviação comercial brasileira enfrentou uma forte crise, decorrente da instabilidade política e econômica, dos elevados custos de manutenção e da forte concorrência no mercado de transporte aéreo”

A economia tem papel fundamental para o desenvolvimento de setores estratégicos no país, e como a aviação isso também ocorre. Aeronaves, diversos materiais e equipamentos utilizados pelo setor aéreo estão ligados às variações cambiais de moedas estrangeiras, como é exemplo o Dólar Americano. Variações na economia do Brasil também afetam diretamente a aviação.

Diversos parâmetros da economia, a taxa de juros, o Produto Interno Bruto – PIB, estão relacionados ao fluxo de passageiros transportados pelas empresas aéreas, como se observa na figura 75, onde o PIB é comparado ao número de passageiros embarcados pelas empresas aéreas.

A esse respeito destacam Bielschowsky e Custódio (2011, p.14) que:

Os robustos *superavits* comerciais apresentados pela economia brasileira a partir de 2003 permitiram a queda gradual da taxa de juros, provocando a retomada do crescimento em 2003 e 2004. Apesar do aumento da taxa de juros e da diminuição do crescimento havida em 2005, os juros voltaram a cair entre 2006 e 2008 acelerando o crescimento da economia.

No mesmo sentido, Melo Filho (2008, p.613) refere que:

Conforme análise feita no Anuário do Transporte Aéreo (ANAC) de 2007, podemos afirmar que nos últimos quatro anos o Brasil se viu diante de um crescimento na

oferta na casa dos 20%. Em 2006, analistas falaram que essa ‘crise’ abalaria a estrutura do turismo, porém a FGV entregou uma pesquisa que revela exatamente o contrário, mostrando um crescimento bastante significativo no setor turístico.

No Brasil, até 2005 os anuários estatísticos da aviação civil eram publicados pelo DAC. Com a criação da ANAC em 2005, no ano de 2006 a publicação dos anuários ficou sob a responsabilidade desta nova agência.

A análise da variação nos números, quando confrontada com políticas públicas praticadas em determinados períodos históricos do Brasil, bem como com os valores do PIB do período em questão, auxiliam na compreensão de como questões econômicas são determinantes para que a aviação civil seja utilizada como meio de transporte, tanto para os voos domésticos, como também para os voos internacionais.

Falcão (2013, p. 142) explica:

Para os passageiros internacionais, o PIB possui uma grande significância. Como mostrado na tabela 7, isso acontece principalmente, pois, com o aumento do poder aquisitivo, ocasionado indiretamente pelo PIB, as pessoas tendem a viajar mais para o exterior.

A democratização do transporte aéreo reflete a efetividade de políticas públicas inclusivas implementadas no Brasil, mais especificamente nas duas últimas décadas. Essas políticas proporcionaram a melhora na condição social dos brasileiros, gerando dessa forma mais demanda para o setor aéreo. Essa demanda que surgiu no Brasil foi tamanha que em alguns momentos os setores operacionais de algumas empresas aéreas brasileiras ficaram diante de graves dificuldades em organizar as escalas de voos, em razão da falta de pilotos e aviões disponíveis. A essa dificuldade, alguns chamaram de “apagão aéreo”.

Falcão (2013, p. 140) argumenta nesse sentido:

Observa-se que o movimento doméstico de passageiros bem como o movimento internacional é negativamente correlacionado com o yield, com a taxa de câmbio e com o codeshare, porém positivamente correlacionado com o PIB, com o período do apagão e com o período de crise.

A análise dos anuários publicados pela Autoridade Aeronáutica Brasileira – DAC e ANAC – é de fundamental importância para a verificação dos objetivos desta pesquisa, ou seja, a inclusão ou não de novas classes sociais no transporte aéreo no período compreendido

entre 1980 a 2008. Adicionalmente a esta fonte secundária de informações também se aplicou uma entrevista respondida por proprietários de agências de turismo, cujo requisito foi venda de passagens aéreas no período mencionado ampliando até a presente data. Portanto, a pesquisa contou com seis sujeitos de pesquisa para se verificar como estes percebem o mercado aeronáutico.

Conforme descrito anteriormente, esta pesquisa buscou identificar políticas macroeconômicas que influenciaram ou não na democratização do transporte aéreo brasileiro, analisar os principais aspectos que indicassem ou não processos de democratização do transporte aéreo brasileiro entre o período de 1980 a 2008, verificando quais foram as principais causas dessa democratização ou não no período em questão. Além disso, também se pretendeu identificar junto às agências de viagem da região sinais que evidenciem ou não a democratização do transporte aéreo.

Inicialmente esta pesquisa definiu como espaço/tempo de investigação o período de 1980 a 2013. Todavia, ao buscar as evidências nos bancos de dados secundários, deparamo-nos com uma mudança de estrutura e organização dos Anuários do Transporte Aéreo, a partir do ano de 2009. Por essa razão, os dados apresentados a seguir foram extraídos das edições do “Anuário do Transporte Aéreo”, compreendidos entre os anos de 1980 e 2008 publicados pelo Departamento de Aviação Civil – DAC e ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil e posteriormente organizados da seguinte forma: nos quadros estão dispostos os números de passageiros embarcados nas modalidades de voos domésticos, que compreendem os voos que têm origem e destino dentro do território nacional, os voos internacionais que têm origem ou destino em localidades situadas em outros países, e em último momento o somatório desses valores para que se conheça o total de passageiros transportados pelas empresas para que assim se possa atingir o objetivo, que é verificar se houve ou não incremento no número de passageiros que têm acesso ao transporte aéreo no país.

Ainda, em relação a dados regionais, também foram obtidas informações primárias, referentes ao período de 1980 até a presente data, por meio de entrevistas com proprietários de Agências de Viagem da região dos COREDES Noroeste Colonial, Missões e Alto Jacuí.

A seguir apresentam-se as evidências encontradas nos dados disponíveis nos Anuários do Transporte Aéreo publicados pela autoridade aeronáutica brasileira a respeito do número de passageiros embarcados. Estes dados estão organizados por empresas de transporte aéreo regular, em ordem alfabética. Todavia, torna-se importante salientar que entre os anos

de 1999 e 2000, o DAC (Departamento de Aviação Civil – responsável pelos dados nesta época) modificou a metodologia de apresentação dos dados. A partir do ano de 2000, passa a incluir no rol de empresa de transporte aéreo regular empresas que anteriormente estavam elencadas apenas no rol de empresas de transporte aéreo regional e/ou carga.

**Air Minas:** importante empresa aérea que nos anos de 2007 registrou discreto movimento no número de passageiros transportados, tendo em 2008 aumento expressivo neste quesito, conforme pode ser visto na figura 3.

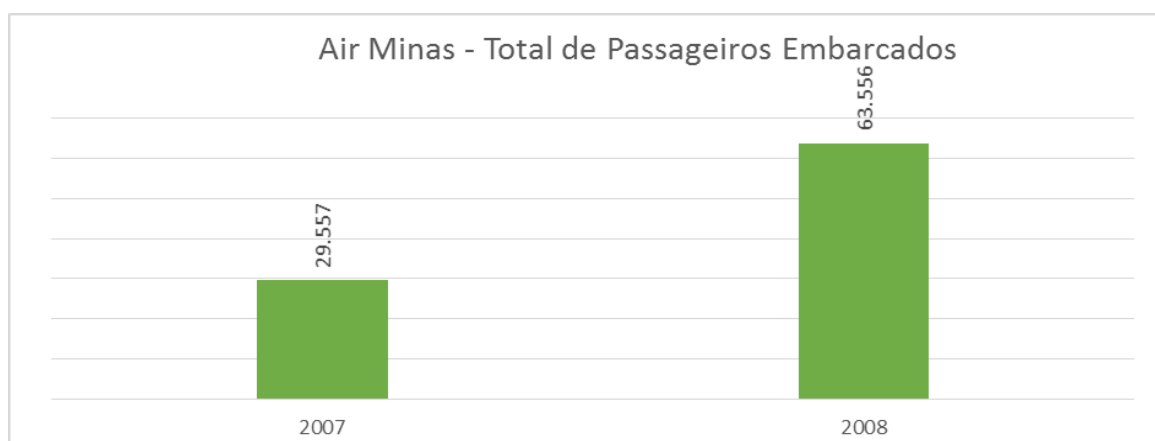
**Figura 5: Air Minas – Percentual de passageiros transportados.**

Air Minas					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2007	29.557	0	29.557	192.784.521	0,02
2008	63.556	0	63.556	194.769.696	0,03

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2007 e 2008.

O gráfico a seguir torna fácil a visualização sobre o incremento no número de passageiros transportados pela Air Minas.

**Figura 6: Air Minas – Total de Passageiros Embarcados.**



**Abaeté:** a Abaeté não operou voos internacionais e teve movimento bastante pequeno durante seu período de operação.

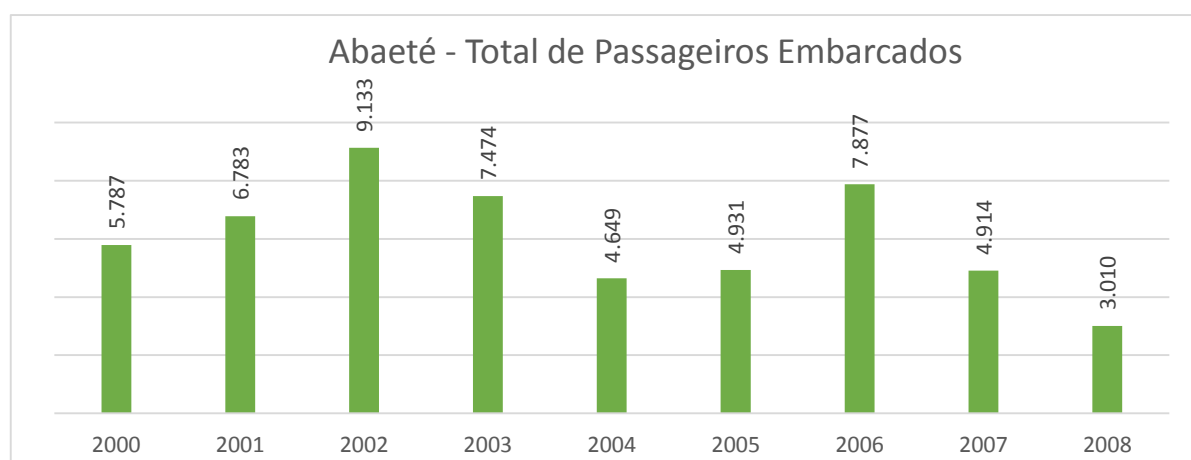


**Figura 7: Percentual de passageiros transportados.**

<b>Abaeté</b>					
	<b>Doméstico</b>	<b>Internacional</b>	<b>Total</b>	<b>Pop. Brasileira</b>	<b>% da pop. Bras.</b>
2000	5.787	0	5.787	175.786.441	0,00
2001	6.783	0	6.783	178.419.396	0,00
2002	9.133	0	9.133	181.045.592	0,01
2003	7.474	0	7.474	183.627.339	0,00
2004	4.649	0	4.649	186.116.363	0,00
2005	4.931	0	4.931	188.479.240	0,00
2006	7.877	0	7.877	190.698.241	0,00
2007	4.914	0	4.914	192.784.521	0,00
2008	3.010	0	3.010	194.769.696	0,00

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

Esta pequena empresa registrou no ano de 2002 o ápice de suas operações, quando registrou o maior número de passageiros transportados.

**Figura 8: Abaeté – Total de Passageiros Embarcados.**

**ATA:** apenas no ano de 2005 esta empresa figura entre as listadas no rol das empresas de transporte aéreo regular no anuário publicado pela autoridade aeronáutica.

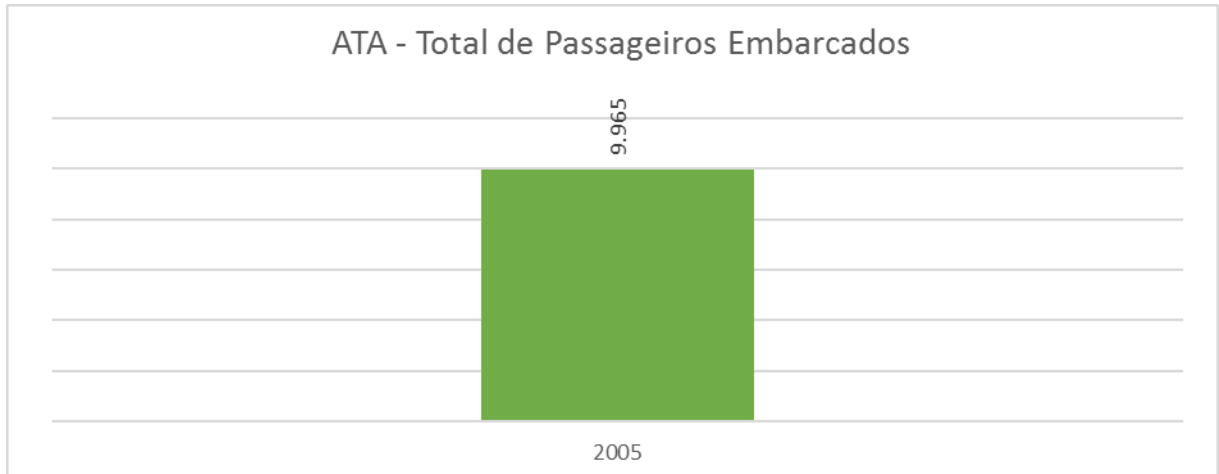
**Figura 9: Percentual de passageiros transportados.**

<b>ATA</b>					
	<b>Doméstico</b>	<b>Internacional</b>	<b>Total</b>	<b>Pop. Brasileira</b>	<b>% da pop. Bras.</b>
2005	9.965	0	9.965	188.479.240	0,01

Fonte: Anuário Estatístico publicado pela autoridade aeronáutica brasileira no ano de 2005.

Analisando os dados e visualizando o gráfico, podemos perceber que sua participação no cenário aeronáutico foi bastante pequena.

**Figura 10: ATA – Total de Passageiros Embarcados.**



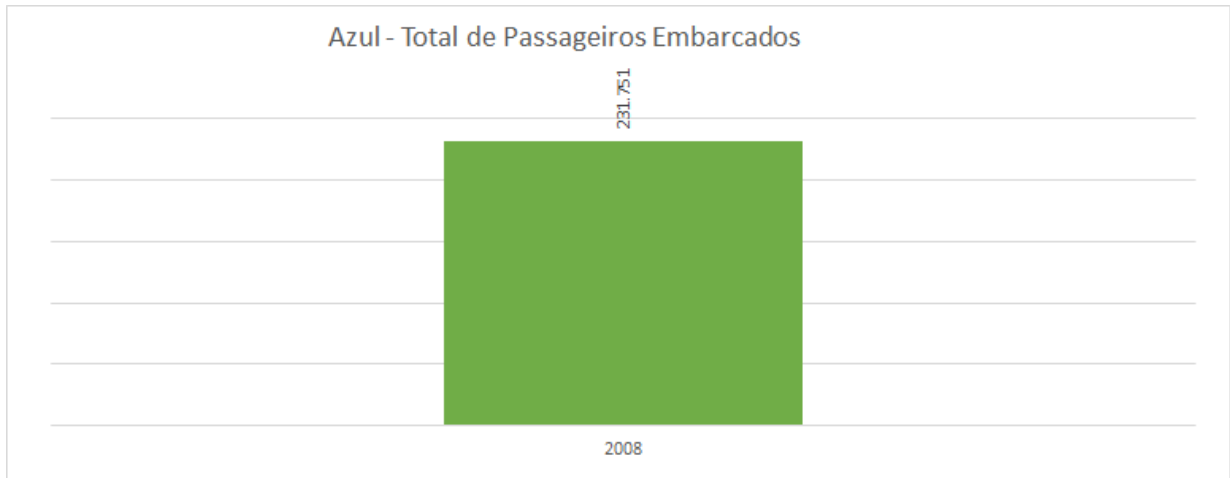
**Azul:** importante empresa aérea da atualidade. Baseado em nossos critérios de citarmos apenas empresas brasileiras de transporte aéreo regular de passageiros temos apenas os dados do ano de 2008 para exibir. Em sua trajetória vem se consolidando no mercado nacional e internacional para onde também começou a operar.

**Figura 11: Azul – Percentual de passageiros transportados.**

Azul					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2008	231.751	0	231.751	194.769.696	0,12

Fonte: Anuário Estatístico publicado pela autoridade aeronáutica brasileira no ano de 2008.

Da análise das informações do quadro e do gráfico, percebe-se que já no primeiro ano a Azul movimentou um importante número de passageiros.

**Figura 12: Azul – Total de Passageiros Embarcados.**

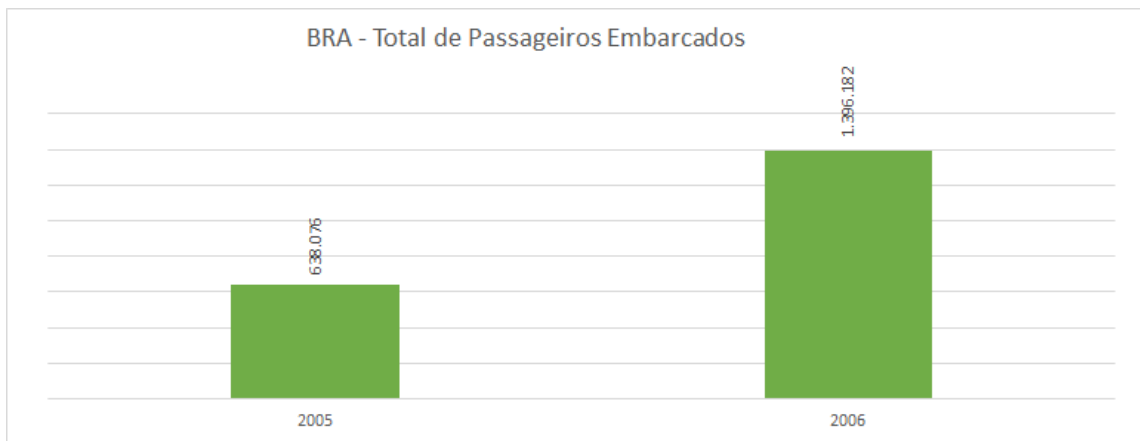
**BRA:** a BRA, assim como a Air Minas, também experimentou forte incremento no número de passageiros transportados passando a mais do que o dobro ao compararmos 2005 e 2006.

**Figura 13: BRA – Percentual de passageiros transportados.**

BRA					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2005	606.940	31.136	638.076	188.479.240	0,34
2006	1.294.286	101.896	1.396.182	190.698.241	0,73

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2005 e 2006.

Mesmo com estes números de passageiros transportados, não tardou a encerrar suas atividades e deixar o cenário aeronáutico nacional.

**Figura 14: BRA – Total de Passageiros Embarcados.**

**Cruizer:** pequena empresa aérea nacional. Nos anuários, objeto de análise deste trabalho, figura apenas no ano de 2005 e não registrou destaque no número de passageiros transportados.

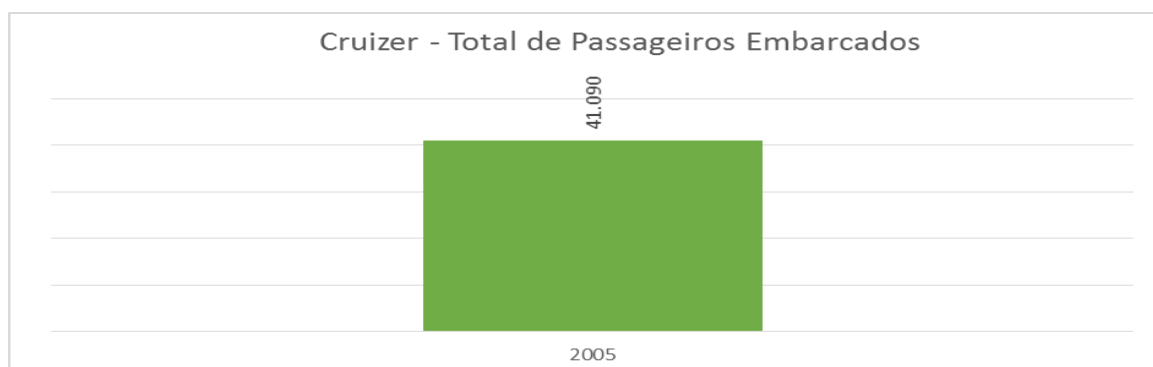
**Figura 15: Cruizer – Percentual de passageiros transportados.**

Cruizer					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2005	41.090	0	41.090	188.479.240	0,02

Fonte: Anuário Estatístico publicado pela autoridade aeronáutica brasileira no ano de 2005.

O gráfico evidencia as informações contidas no quadro acima, onde se percebe reduzido movimento de passageiros nesta empresa.

**Figura 16: Cruizer – Total de Passageiros Embarcados.**



**Cruzeiro:** a tabela a seguir exibe os números de passageiros embarcados pela empresa Aérea Cruzeiro entre os anos de 1980 e 1992. Percebe-se uma flutuação nos números. Em alguns anos, há aumento no número de passageiros e em outros anos, há retração.

**Figura 17: Cruzeiro – Percentual de passageiros transportados.**

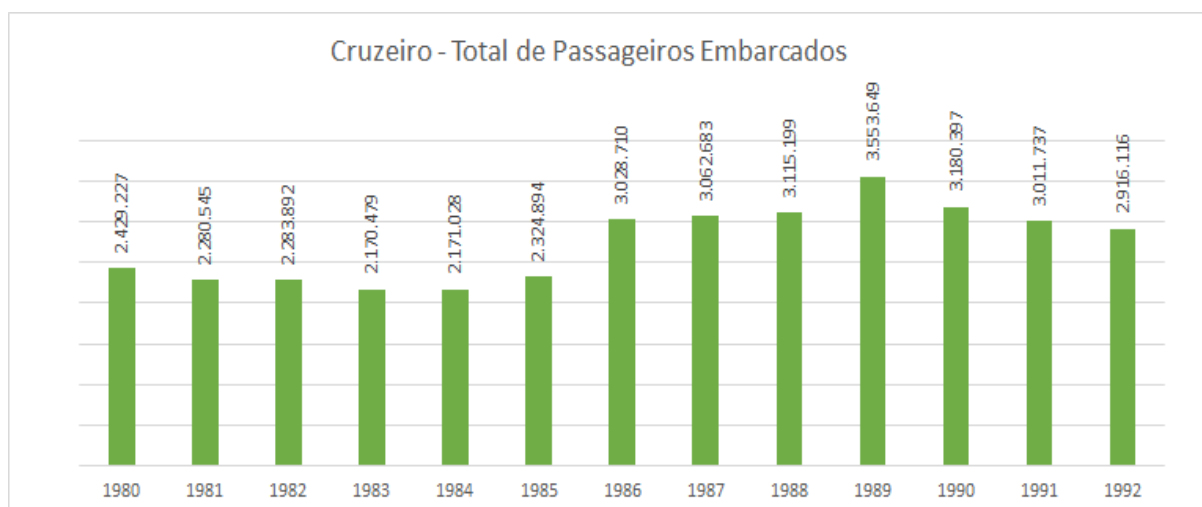
CRUZEIRO					
	Doméstico	Internacional	Total	População Brasil	% da pop. embarcada
1980	1.839.475	589.752	2.429.227	122.199.721	1,99
1981	1.764.558	515.987	2.280.545	125.107.382	1,82
1982	1.863.841	420.051	2.283.892	128.054.757	1,78

1983	1.811.615	358.864	2.170.479	131.014.337	1,66
1984	1.791.816	379.212	2.171.028	133.950.551	1,62
1985	1.976.667	348.027	2.324.894	136.836.428	1,70
1986	2.610.938	417.772	3.028.710	139.664.639	2,17
1987	2.703.105	359.578	3.062.683	142.437.479	2,15
1988	2.700.804	414.395	3.115.199	145.150.468	2,15
1989	3.063.403	490.246	3.553.649	147.801.816	2,40
1990	2.727.282	453.115	3.180.397	150.393.143	2,11
1991	2.542.908	468.829	3.011.737	152.916.852	1,97
1992	2.226.061	690.055	2.916.116	155.379.009	1,88

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 1980 a 1992.

O gráfico abaixo exibe o número total de passageiros embarcados pela empresa Cruzeiro nos anos de 1980 até 1992, considerando o transporte doméstico e internacional de passageiros. Para a confecção deste gráfico, foram utilizados apenas os números correspondentes ao total de passageiros embarcados por esta empresa, que atuou no mercado aéreo entre os anos de 1980, quando surgiu, até 1992 quando foi absorvida pela VARIG.

**Figura 18: Cruzeiro – Total de Passageiros Embarcados.**



**GOL:** em 2001 surge a GOL com uma proposta inovadora para o Brasil. Esta empresa foi concebida nos moldes de baixo custo, operando os modernos Boeing 737.

**Figura 19: Gol – Percentual de passageiros transportados.**

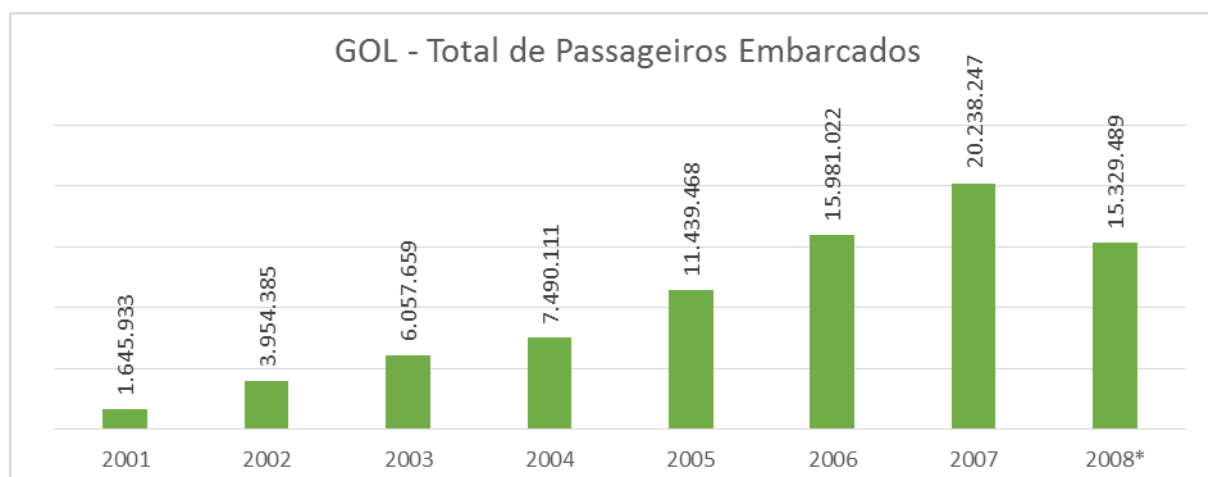
GOL					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2001	1.645.933	0	1.645.933	178.419.396	0,92
2002	3.954.385	0	3.954.385	181.045.592	2,18
2003	6.055.205	2.454	6.057.659	183.627.339	3,30
2004	7.482.217	7.894	7.490.111	186.116.363	4,02
2005	11.077.986	361.482	11.439.468	188.479.240	6,07
2006	14.855.367	1.125.655	15.981.022	190.698.241	8,38
2007	18.367.613	1.870.634	20.238.247	192.784.521	10,50
2008*	14.176.754	1.152.735	15.329.489	194.769.696	7,87

\* dados somente de janeiro até setembro.

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2001 a 2008.

Ao analisar o gráfico organizado com dados da empresa Gol, percebemos um incremento no número de passageiros embarcados, revelando pertinência aos moldes de constituição desta empresa que buscava operar no nicho de baixo custo.

**Figura 20: Gol – Total de Passageiros Embarcados.**



\* dados somente de janeiro até setembro.

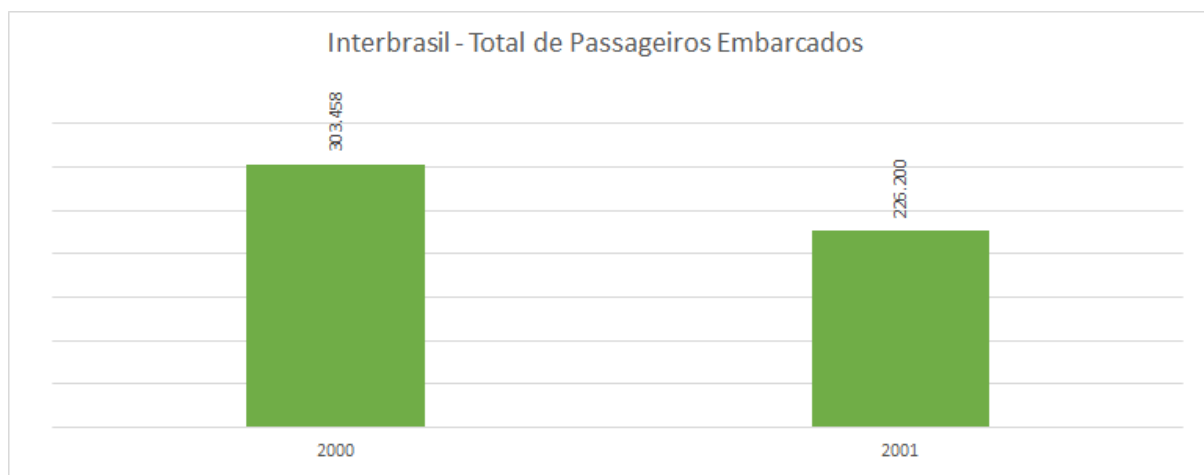
**Interbrasil:** a Interbrasil está relacionada nos anuários da autoridade aeronáutica brasileira apenas nos anos de 2000 e 2001. Teve desempenho modesto, não alcançou sequer 0,20% de participação no número de brasileiros que voaram nos anos mencionados.

**Figura 21: Interbrasil – Percentual de passageiros transportados.**

Interbrasil					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	303.458	0	303.458	175.786.441	0,17
2001	226.200	0	226.200	178.419.396	0,13

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 e 2001.

De acordo com a análise de dados e de forma mais fácil, percebemos que, no ano de 2001, teve desempenho inferior ao ano anterior, dando sinais de desgaste da empresa.

**Figura 22: Interbrasil – Total de Passageiros Embarcados.**

**Meta:** os dados de operação da Meta nos remetem ao período compreendido entre os anos de 2000 e 2008. A empresa teve participação também no mercado internacional, porém sem expressão.

**Figura 23: Meta – Percentual de passageiros transportados.**

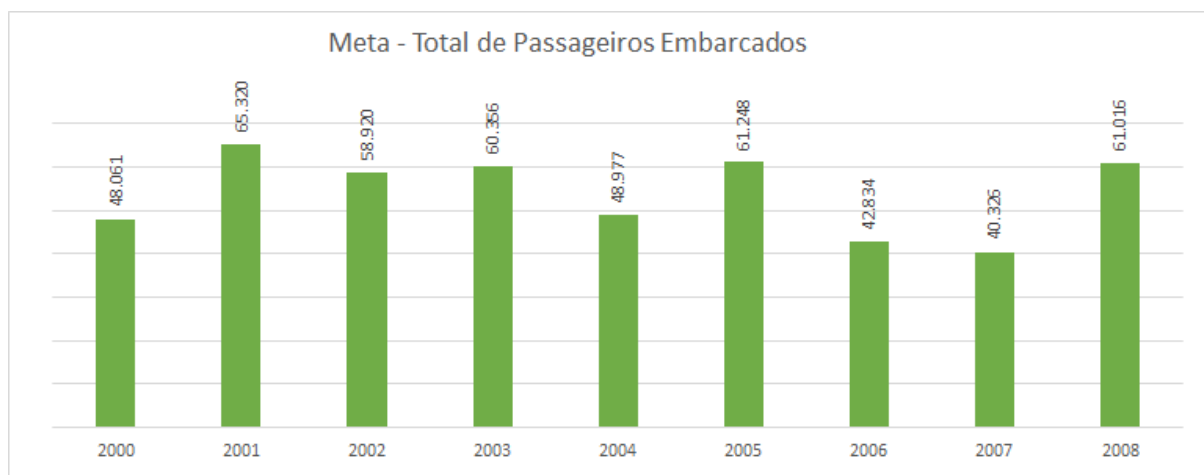
Meta					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	47.908	153	48.061	175.786.441	0,03
2001	63.409	1.911	65.320	178.419.396	0,04
2002	53.837	5.083	58.920	181.045.592	0,03
2003	49.208	11.148	60.356	183.627.339	0,03
2004	40.014	8.963	48.977	186.116.363	0,03
2005	46.732	14.516	61.248	188.479.240	0,03
2006	28.561	14.273	42.834	190.698.241	0,02

2007	25.877	14.449	40.326	192.784.521	0,02
2008	38.163	22.853	61.016	194.769.696	0,03

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

No gráfico observamos que os números de passageiros embarcados não variaram significativamente ao longo dos anos.

**Figura 24: Meta – Total de Passageiros Embarcados.**



**Mega:** esta empresa teve, no ano de 2005, o seu mais importante desempenho. Após o ano de 2005, enfrentou um processo de encolhimento até chegar ao ano de 2008 sem movimento de passageiros. Destacamos o fato de nunca ter voado internacionalmente.

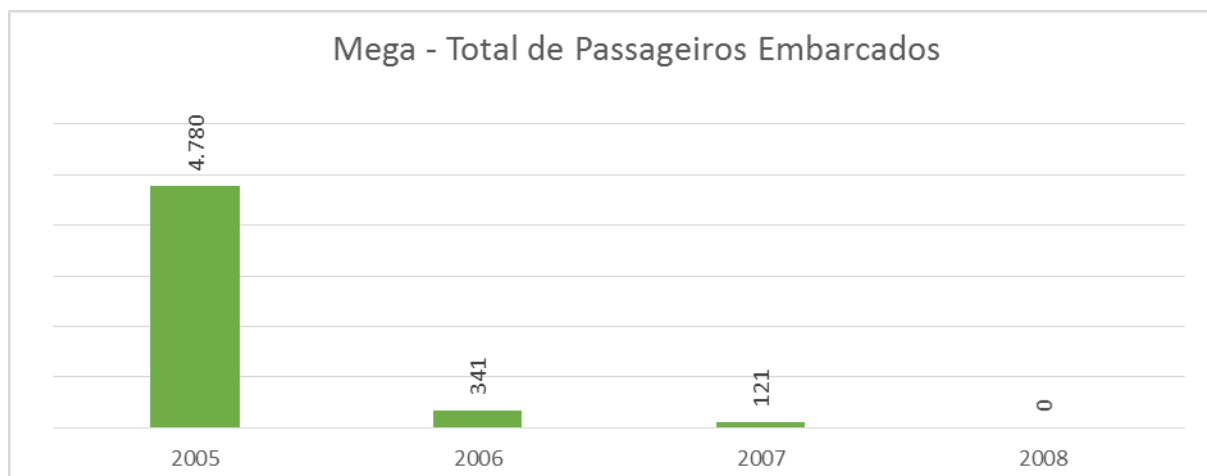
**Figura 25: Mega – Percentual de passageiros transportados.**

MEGA					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2005	4.780	0	4.780	188.479.240	0,00
2006	341	0	341	190.698.241	0,00
2007	121	0	121	192.784.521	0,00
2008	0	0	0	194.769.696	0,00

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2005 a 2008.

Observando os dados do quadro anterior, sob forma de gráfico, há grande redução no número de passageiros por ela transportados, diferença que se faz importante quando observados os anos de 2005 e os demais que estão expostos.



**Figura 26: Mega – Total de Passageiros Embarcados.**

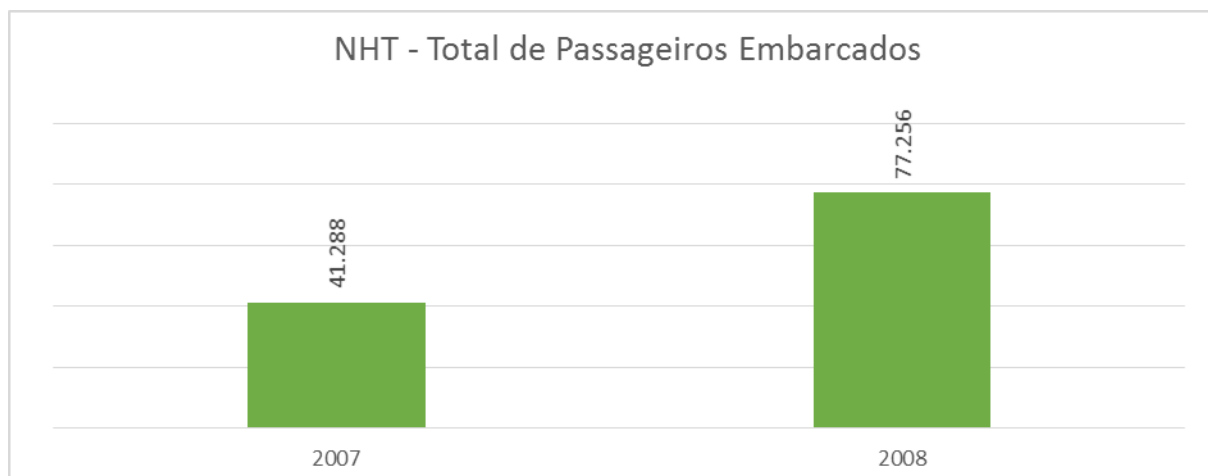
**NHT:** empresa gaúcha que merece nossa admiração e respeito. Quando analisamos os dados, percebemos que, após o início de suas operações em 2007, a empresa cresceu, e o número de passageiros praticamente dobrou ao compararmos os anos de 2007 e 2008.

**Figura 27: NHT – Percentual de passageiros transportados.**

NHT					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2007	41.288	0	41.288	192.784.521	0,02
2008	77.256	0	77.256	194.769.696	0,04

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2007 e 2008.

Convém destacar que a NHT operava de forma regional, evidenciando a existência de demanda neste segmento.

**Figura 28: NHT – Total de Passageiros Embarcados.**

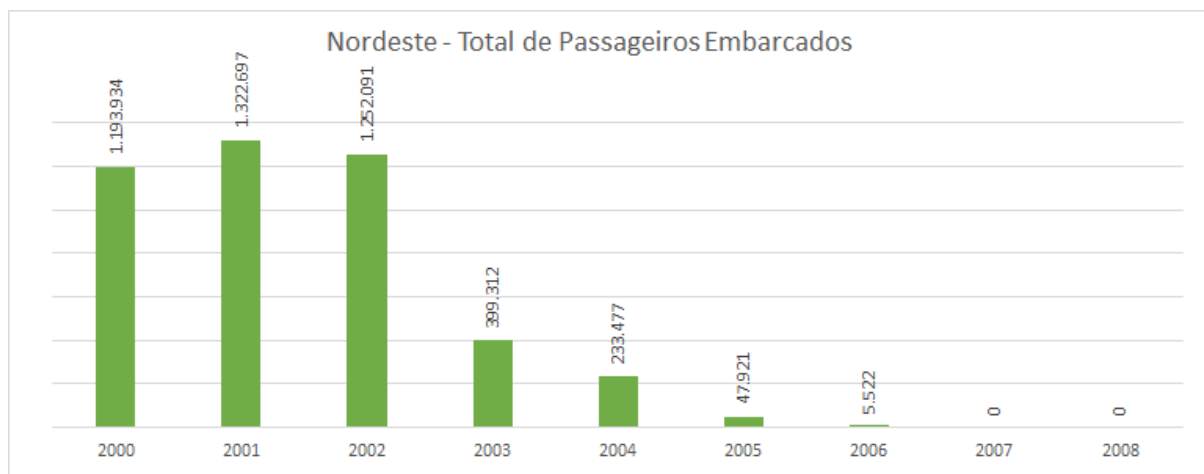
**Nordeste:** a Nordeste é um típico exemplo de empresa que possuía importante espaço no mercado aeronáutico nacional, mas, por razões que não cabem ser analisadas neste trabalho, entrou em um processo de encolhimento até a parada total de seus voos.

**Figura 29: Nordeste – Percentual de passageiros transportados.**

Nordeste					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	1.193.934	0	1.193.934	175.786.441	0,68
2001	1.322.697	0	1.322.697	178.419.396	0,74
2002	1.252.091	0	1.252.091	181.045.592	0,69
2003	399.312	0	399.312	183.627.339	0,22
2004	233.477	0	233.477	186.116.363	0,13
2005	47.921	0	47.921	188.479.240	0,03
2006	5.522	0	5.522	190.698.241	0,00
2007	0	0	0	192.784.521	0,00
2008	0	0	0	194.769.696	0,00

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

O gráfico seguinte deixa claro a acentuada queda no número de passageiros embarcados pela Nordeste no período considerado.

**Figura 30: Nordeste – Total de Passageiros Embarcados.**

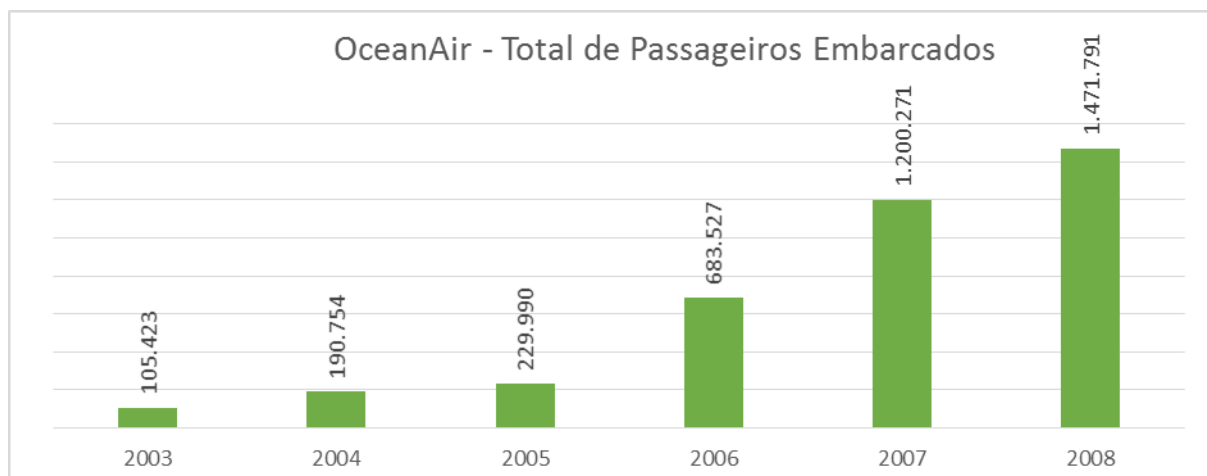
**OceanAir:** comparativamente o ano de 2003 e 2008, percebe-se um importante crescimento no número de passageiros transportados por esta empresa. Também merece destaque o fato de que, em 2007, iniciaram-se as operações internacionais.

**Figura 31: OceanAir – Percentual de passageiros transportados.**

OceanAir					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2003	105.423	0	105.423	183.627.339	0,06
2004	190.754	0	190.754	186.116.363	0,10
2005	229.990	0	229.990	188.479.240	0,12
2006	683.527	0	683.527	190.698.241	0,36
2007	1.193.732	6.539	1.200.271	192.784.521	0,62
2008	1.443.044	28.747	1.471.791	194.769.696	0,76

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2003 a 2008.

No gráfico a seguir fica evidente o crescimento no número de passageiros transportados pela OceanAir.

**Figura 32: OceanAir – Total de Passageiros Embarcados.**

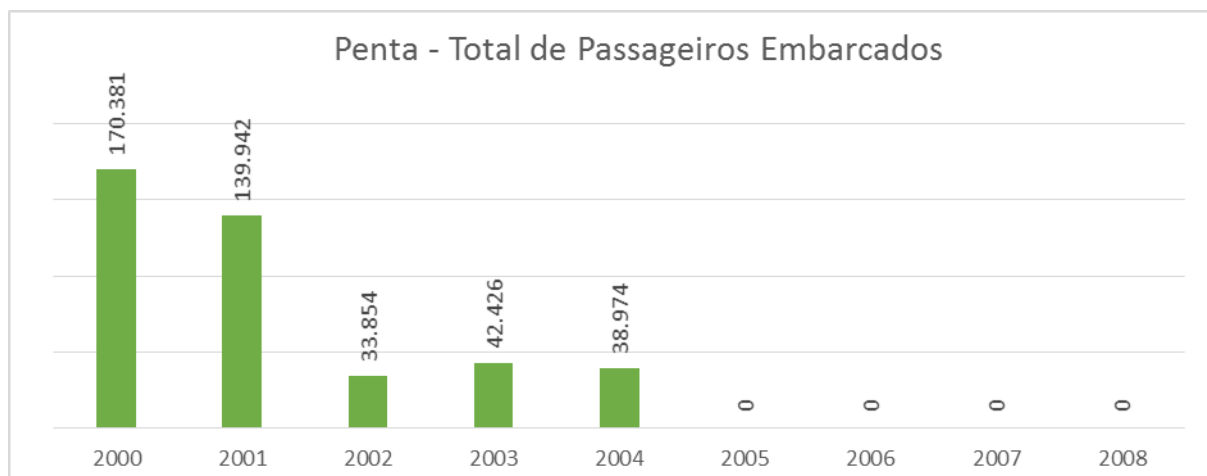
**Penta:** os números de passageiros transportados por esta empresa refletem o processo de encolhimento que sobre ela se abateu.

**Figura 33: Penta – Percentual de passageiros transportados.**

Penta					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	145.893	24.488	170.381	175.786.441	0,10
2001	117.729	22.213	139.942	178.419.396	0,08
2002	33.854	0	33.854	181.045.592	0,02
2003	19.048	23.378	42.426	183.627.339	0,02
2004	18.796	20.178	38.974	186.116.363	0,02
2005	0	0	0	188.479.240	0,00
2006	0	0	0	190.698.241	0,00
2007	0	0	0	192.784.521	0,00
2008	0	0	0	194.769.696	0,00

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

Quando exibidos sob a forma de gráfico, nota-se com clareza que, mesmo tendo números expressivos no ano de 2000, poucos anos após, em 2005, já não movimentou passageiros em seus aviões.

**Figura 34: Penta – Total de Passageiros Embarcados.**

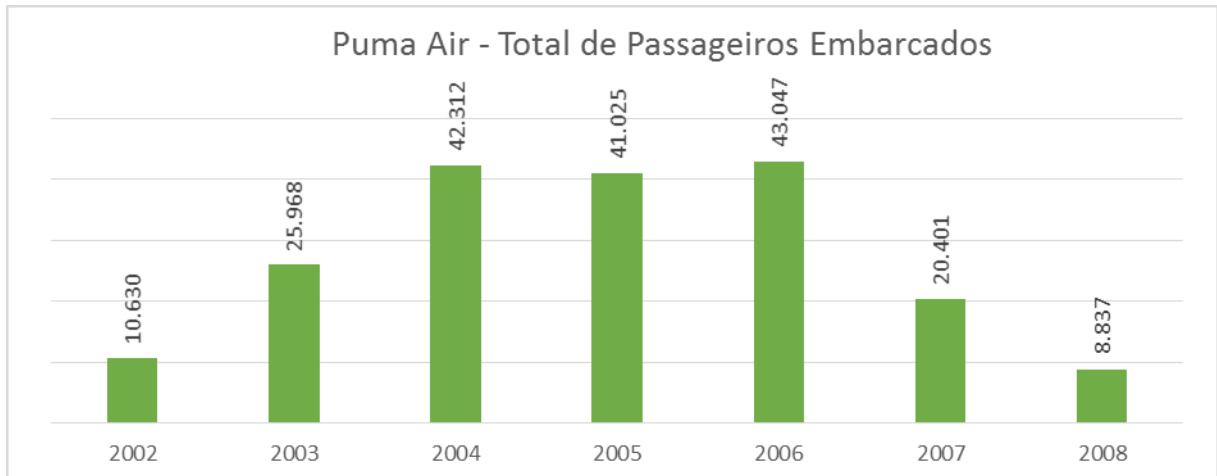
**Puma Air:** com movimento preponderantemente doméstico – visto que no ano de 2006 transportou apenas 17 passageiros em voos internacionais – a Puma Air não teve desempenho de destaque no cenário aeronáutico nacional.

**Figura 35: Puma Air – Percentual de passageiros transportados.**

Puma Air					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2002	10.630	0	10.630	181.045.592	0,01
2003	25.968	0	25.968	183.627.339	0,01
2004	42.312	0	42.312	186.116.363	0,02
2005	41.025	0	41.025	188.479.240	0,02
2006	43.030	17	43.047	190.698.241	0,02
2007	20.401	0	20.401	192.784.521	0,01
2008	8.837	0	8.837	194.769.696	0,00

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2002 a 2008.

A curva apresentada no gráfico, a seguir, deixa claro que a empresa inicialmente apresentou crescimento, perdendo fôlego logo em seguida.

**Figura 36: Puma Air – Total de Passageiros Embarcados.**

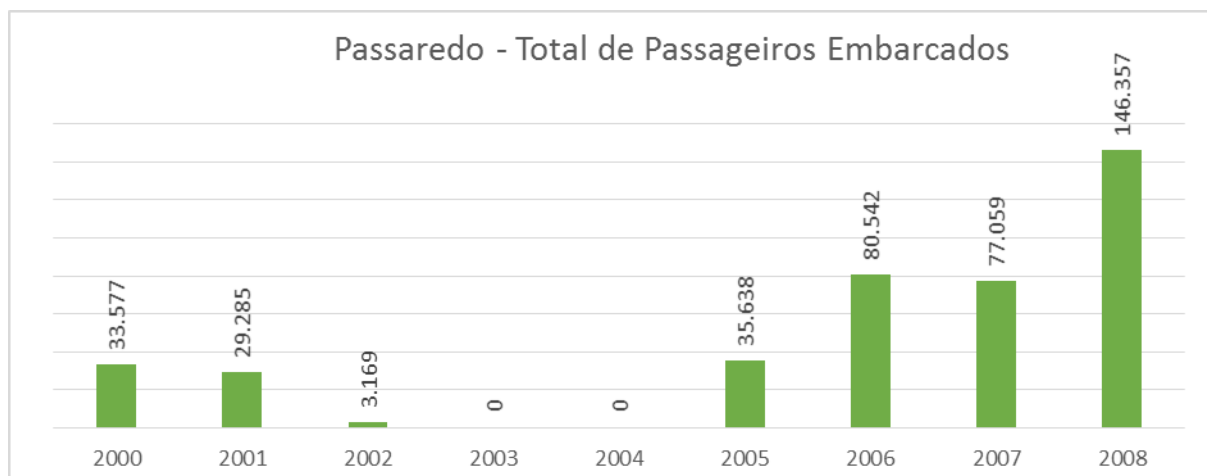
**Passaredo:** empresa que exclusivamente opera rotas domésticas. Do ano de 2005 em diante vem experimentando discreto crescimento.

**Figura 37: Passaredo – Percentual de passageiros transportados.**

Passaredo					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	33.577	0	33.577	175.786.441	0,02
2001	29.285	0	29.285	178.419.396	0,02
2002	3.169	0	3.169	181.045.592	0,00
2003	0	0	0	183.627.339	0,00
2004	0	0	0	186.116.363	0,00
2005	35.638	0	35.638	188.479.240	0,02
2006	80.542	0	80.542	190.698.241	0,04
2007	77.059	0	77.059	192.784.521	0,04
2008	146.357	0	146.357	194.769.696	0,08

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

O gráfico seguinte deixa claro que após o ano de 2005 a empresa vem conquistando mais espaço no mercado doméstico.

**Figura 38: Passaredo – Total de Passageiros Embarcados.**

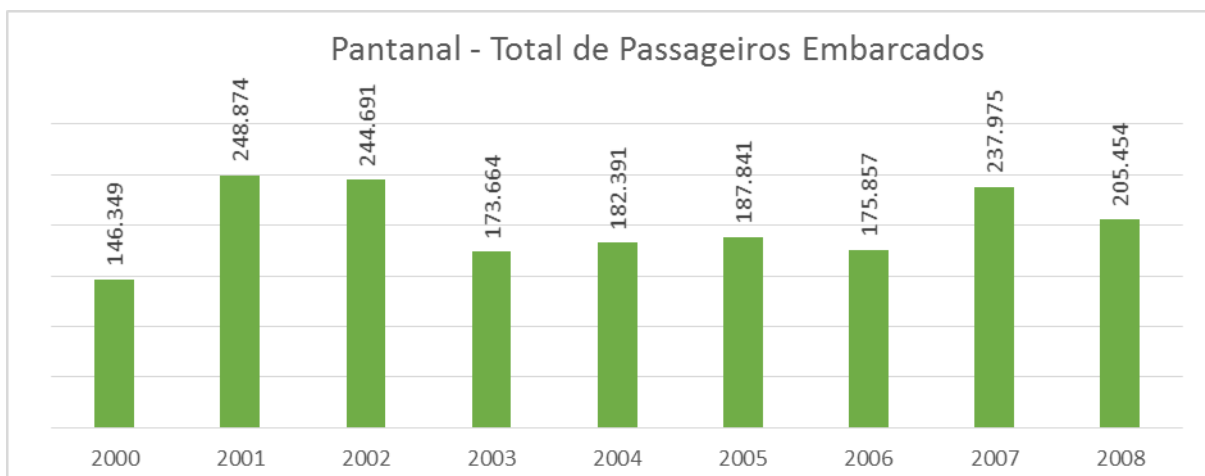
**Pantanal:** este é outro exemplo de empresa que exclusivamente opera rotas domésticas. Com o passar dos anos os números de passageiros transportados permanecem muito semelhantes não evidenciando significativas alterações.

**Figura 39: Pantanal – Percentual de passageiros transportados.**

Pantanal					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	146.349	0	146.349	175.786.441	0,08
2001	248.874	0	248.874	178.419.396	0,14
2002	244.691	0	244.691	181.045.592	0,14
2003	173.664	0	173.664	183.627.339	0,09
2004	182.391	0	182.391	186.116.363	0,10
2005	187.841	0	187.841	188.479.240	0,10
2006	175.857	0	175.857	190.698.241	0,09
2007	237.975	0	237.975	192.784.521	0,12
2008	205.454	0	205.454	194.769.696	0,11

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

O gráfico a seguir é esclarecedor da regularidade nos números desta empresa.

**Figura 40: Pantanal – Total de Passageiros Embarcados.**

**Rico:** os melhores resultados apresentados nas rotas domésticas por esta empresa são coincidentemente os anos em que ela operou no mercado internacional.

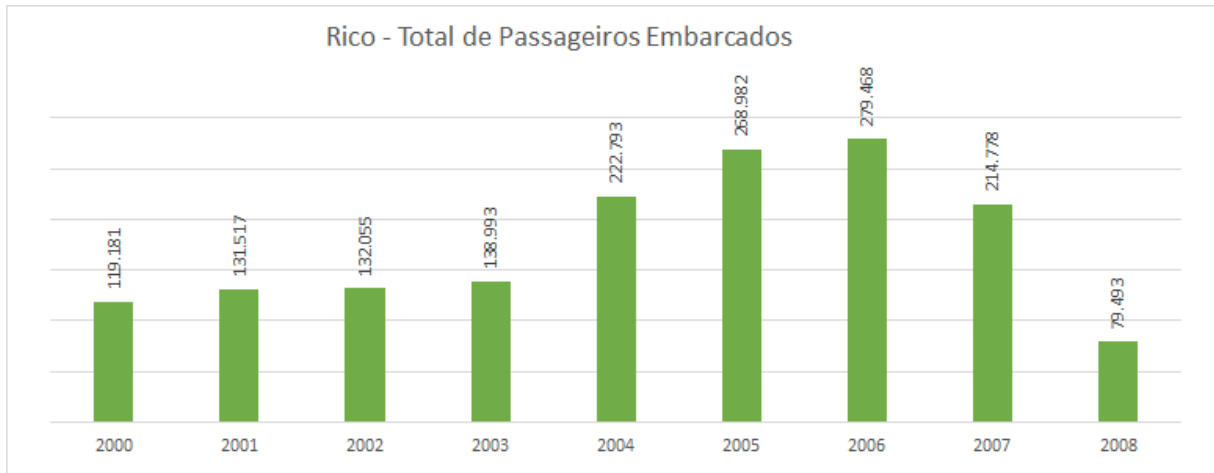
**Figura 41: Rico – Percentual de passageiros transportados.**

Rico					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	119.181	0	119.181	175.786.441	0,07
2001	131.517	0	131.517	178.419.396	0,07
2002	132.055	0	132.055	181.045.592	0,07
2003	138.993	0	138.993	183.627.339	0,08
2004	221.599	1.194	222.793	186.116.363	0,12
2005	267.345	1.637	268.982	188.479.240	0,14
2006	277.219	2.249	279.468	190.698.241	0,15
2007	213.992	786	214.778	192.784.521	0,11
2008	79.493	0	79.493	194.769.696	0,04

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

Na sequência, temos a visualização de que nos anos de 2004 a 2007, anos em que a empresa operou rotas internacionais, ela teve os melhores resultados em termos de passageiros transportados.



**Figura 42: Rico – Total de Passageiros Embarcados.**

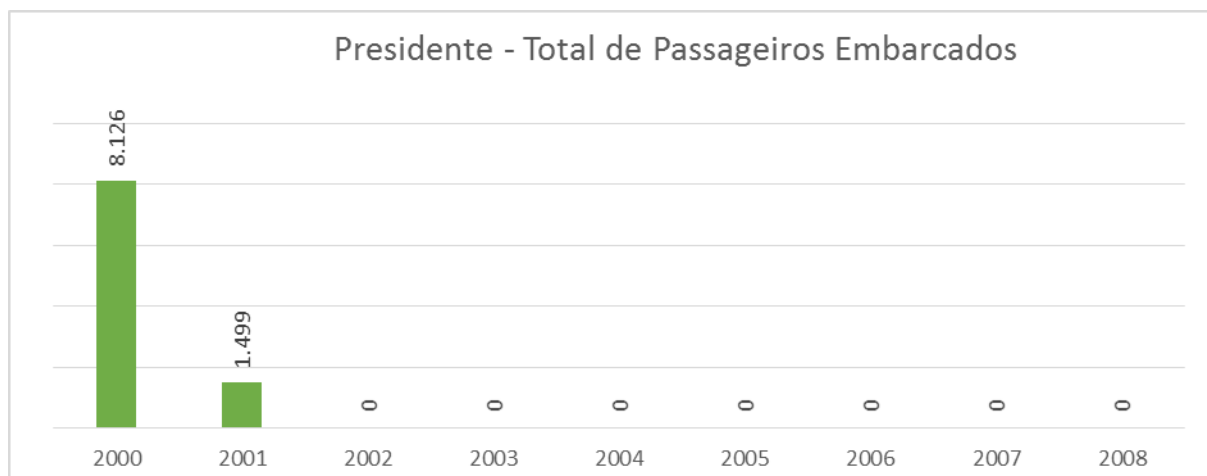
**Presidente:** empresa brasileira de pequeno porte, apresentou modestos resultados em 2000 e 2001.

**Figura 43: Presidente – Percentual de passageiros transportados.**

Presidente					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	8.126	0	8.126	175.786.441	0,00
2001	1.499	0	1.499	178.419.396	0,00
2002	0	0	0	181.045.592	0,00
2003	0	0	0	183.627.339	0,00
2004	0	0	0	186.116.363	0,00
2005	0	0	0	188.479.240	0,00
2006	0	0	0	190.698.241	0,00
2007	0	0	0	192.784.521	0,00
2008	0	0	0	194.769.696	0,00

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

O gráfico seguinte exibe a grande diminuição no número de passageiros transportados, ao compararmos os anos de 2000 e 2001.

**Figura 44: Presidente – Total de Passageiros Embarcados.**

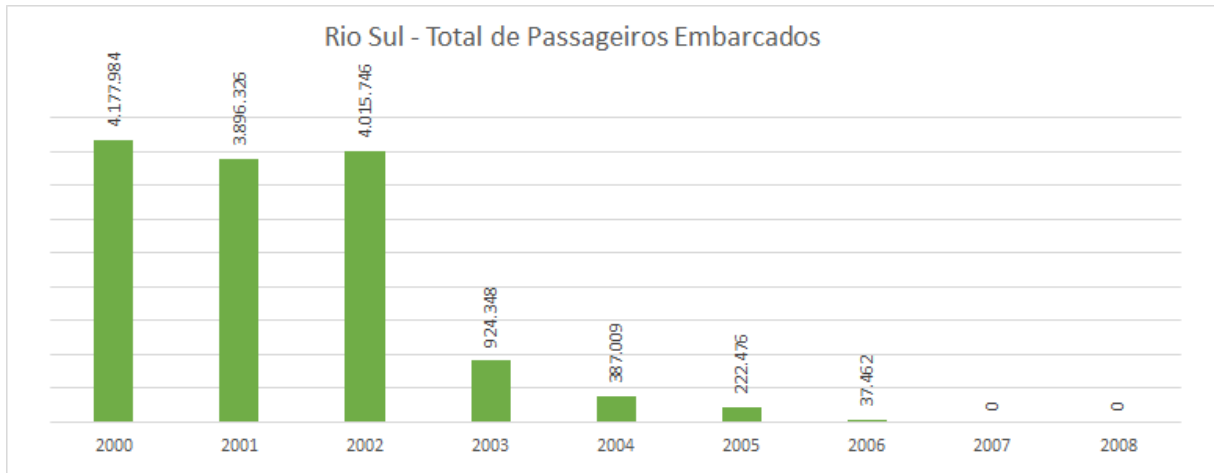
**Rio Sul:** o ano de 2001 e 2002, mesmo não tendo transportado passageiros em voos internacionais, a empresa manteve seu número quase que invariável de passageiros transportados. Mas, a partir de 2003, o número de passageiros caiu drasticamente até que em 2007 não mais transportou passageiros.

**Figura 45: Rio Sul – Percentual de passageiros transportados.**

Rio Sul					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	4.176.557	1.427	4.177.984	175.786.441	2,38
2001	3.896.326	0	3.896.326	178.419.396	2,18
2002	4.015.746	0	4.015.746	181.045.592	2,22
2003	924.348	0	924.348	183.627.339	0,50
2004	387.009	0	387.009	186.116.363	0,21
2005	222.476	0	222.476	188.479.240	0,12
2006	37.462	0	37.462	190.698.241	0,02
2007	0	0	0	192.784.521	0,00
2008	0	0	0	194.769.696	0,00

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

A representação gráfica da figura 45 acima mostra de forma clara o declínio do número de passageiros transportados pela empresa.

**Figura 46: Rio Sul – Total de Passageiros Embarcados.**

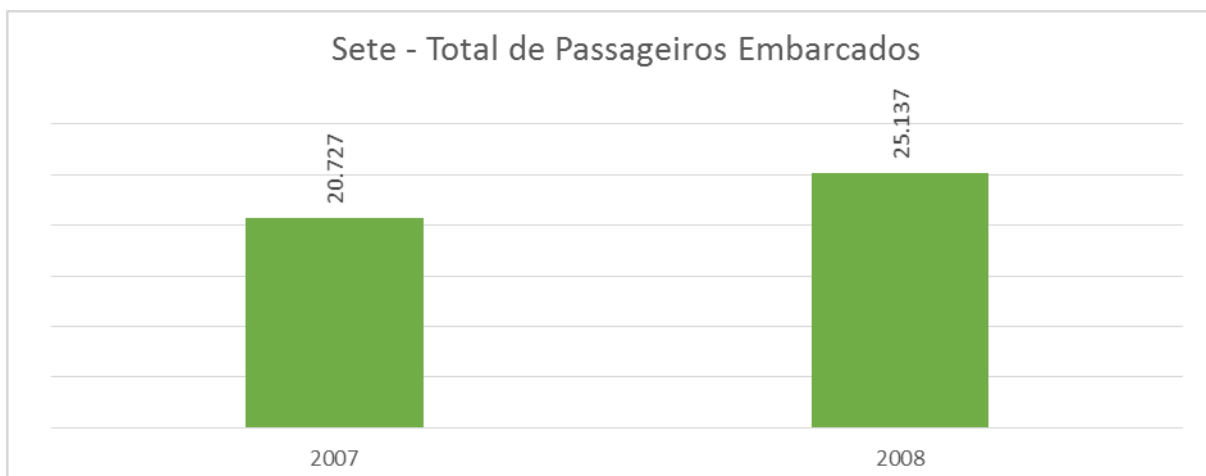
**Sete:** pequena empresa que no cômputo geral não possui números expressivos. Apenas atuou no mercado doméstico.

**Figura 47: Sete – Percentual de passageiros transportados.**

Sete					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2007	20.727	0	20.727	192.784.521	0,01
2008	25.137	0	25.137	194.769.696	0,01

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2007 e 2008.

Entre os anos de 2007 e 2008 sua participação no mercado foi reduzida, transportando aproximadamente 20.000 (vinte mil) passageiros em 2007 e pouco mais de 25.000 (vinte e cinco mil) passageiros em 2008.

**Figura 48: Sete – Total de Passageiros Embarcados.**

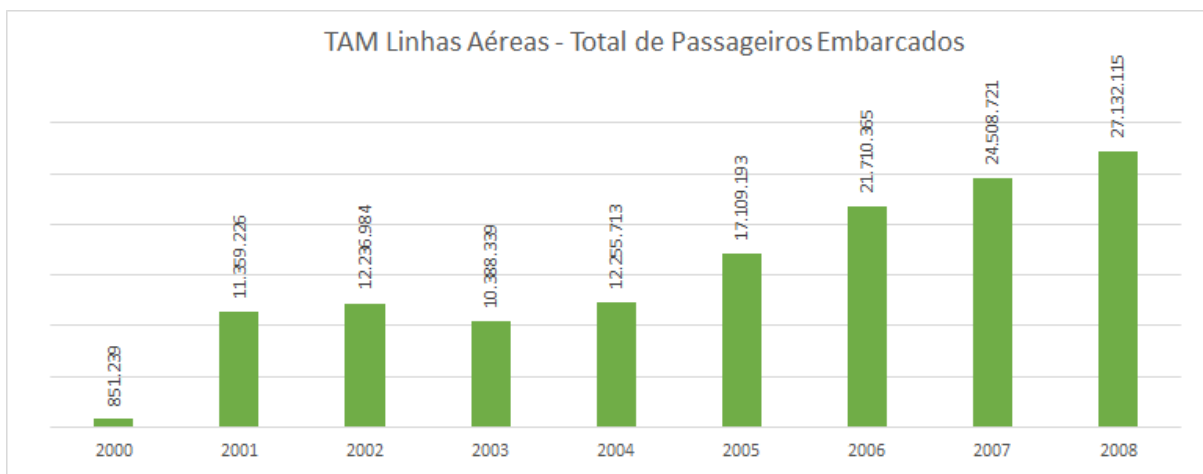
**TAM Linhas Aéreas:** esta empresa apresenta grande variação no número de passageiros transportados, se compararmos o ano de 2000 com o de 2008.

**Figura 49: TAM Linhas Aéreas – Percentual de passageiros transportados.**

TAM Linhas Aéreas					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	825.181	26.058	851.239	175.786.441	0,48
2001	10.670.597	688.629	11.359.226	178.419.396	6,37
2002	11.658.444	578.540	12.236.984	181.045.592	6,76
2003	9.793.543	594.796	10.388.339	183.627.339	5,66
2004	11.479.770	775.943	12.255.713	186.116.363	6,58
2005	15.936.420	1.172.773	17.109.193	188.479.240	9,08
2006	20.058.392	1.651.973	21.710.365	190.698.241	11,38
2007	21.844.881	2.663.840	24.508.721	192.784.521	12,71
2008	23.689.693	3.442.422	27.132.115	194.769.696	13,93

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

A representação gráfica evidencia com clareza a expansão e crescimento desta empresa.

**Figura 50: TAM Linhas Aéreas – Total de Passageiros Embarcados.**

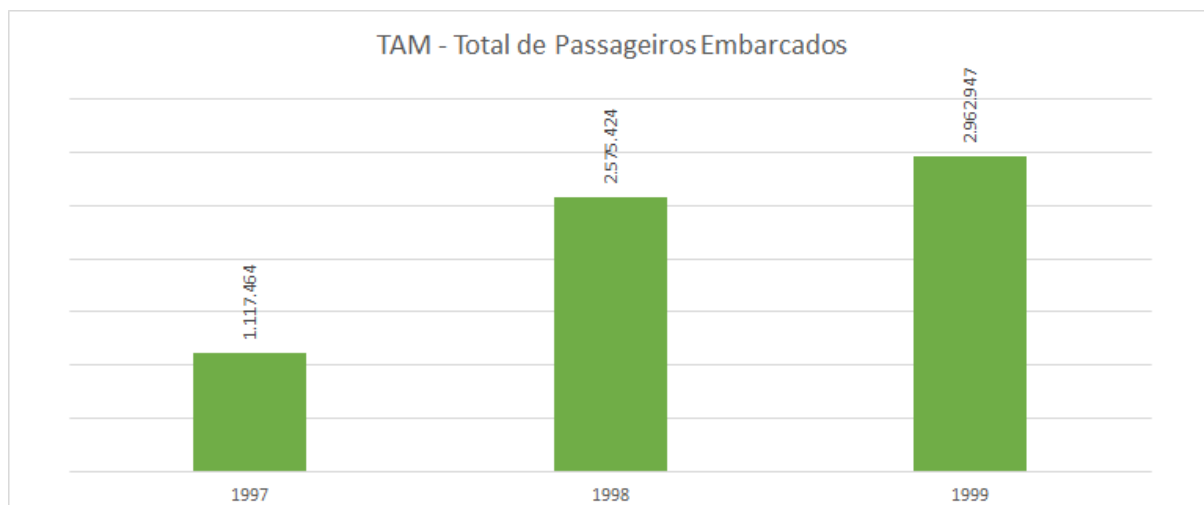
**TAM:** para efeito de análise, os dados da TAM devem ser apreciados com cuidado pois o DAC até o ano de 1996 considerava a TAM como empresa aérea regional, por essa razão apenas a partir de 1997 os dados desta empresa são expostos na tabela e gráficos a seguir.

**Figura 51: TAM – Percentual de passageiros transportados.**

TAM					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
1997	836.031	281.433	1.117.464	167.893.835	0,67
1998	2.477.266	98.158	2.575.424	170.516.482	1,51
1999	2.784.280	178.667	2.962.947	173.153.066	1,71

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 1997 a 1999.

Mesmo tendo sido apreciados poucos dados sobre o volume de passageiros embarcados pela TAM, enquanto considerada empresa aérea de transporte regular, podemos perceber incremento nestes números, passando de 1.117.464 passageiros transportados em 1997 para 2.962.947 em 1999. O gráfico seguinte é esclarecedor nesse sentido.

**Figura 52: TAM – Total de Passageiros Embarcados.**

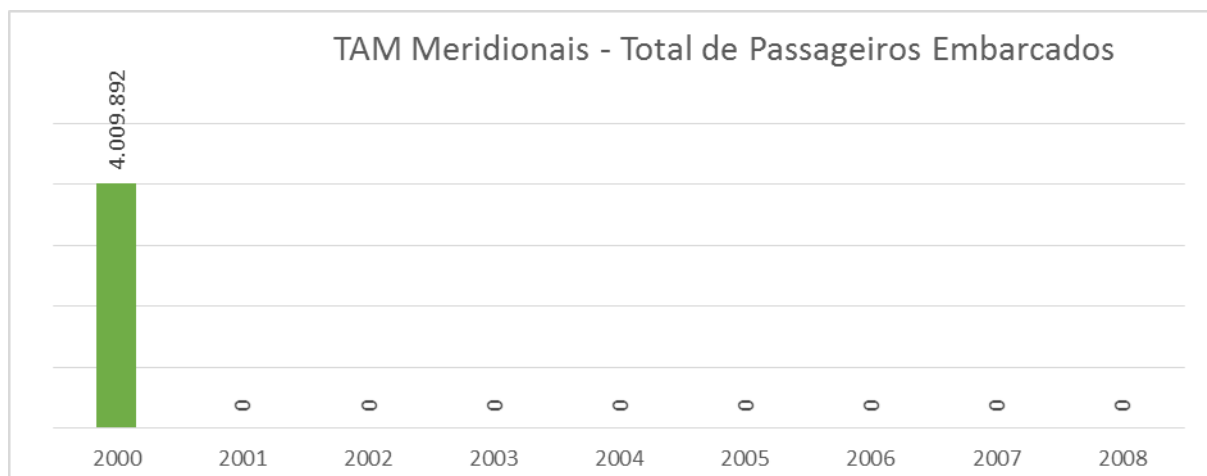
**TAM Meridionais:** TAM Meridionais era um braço do grupo TAM. Mesmo assim teve um resultado importante transportando mais de 4.000.000 (quatro milhões) de pessoas no ano de 2000.

**Figura 53: TAM Meridionais – Percentual de passageiros transportados.**

TAM Meridionais					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	3.748.402	261.490	4.009.892	175.786.441	2,28
2001	0	0	0	178.419.396	0,00
2002	0	0	0	181.045.592	0,00
2003	0	0	0	183.627.339	0,00
2004	0	0	0	186.116.363	0,00
2005	0	0	0	188.479.240	0,00
2006	0	0	0	190.698.241	0,00
2007	0	0	0	192.784.521	0,00
2008	0	0	0	194.769.696	0,00

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

A figura 54 exibe apenas uma coluna, pois nos anos seguintes a empresa passou por reorganização interna, e os números passaram a integrar o cômputo de outros segmentos do grupo TAM.

**Figura 54: TAM Meridionais – Total de Passageiros Embarcados.**

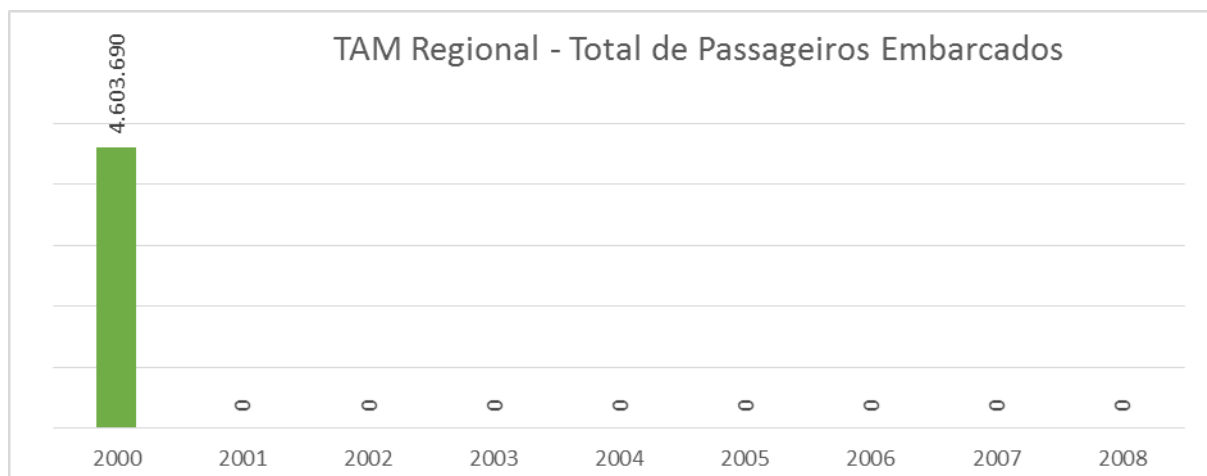
**TAM Regional:** da mesma forma que a TAM Meridionais, a TAM Regional também registrou passageiros no ano de 2000, pelas mesmas razões anteriormente descritas.

**Figura 55: TAM Regional – Percentual de passageiros transportados.**

TAM Regional					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	4.601.842	1.848	4.603.690	175.786.441	2,62
2001	0	0	0	178.419.396	0,00
2002	0	0	0	181.045.592	0,00
2003	0	0	0	183.627.339	0,00
2004	0	0	0	186.116.363	0,00
2005	0	0	0	188.479.240	0,00
2006	0	0	0	190.698.241	0,00
2007	0	0	0	192.784.521	0,00
2008	0	0	0	194.769.696	0,00

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

O segmento regional da TAM alcançou resultados expressivos, conforme se vê.

**Figura 56: TAM Regional – Total de Passageiros Embarcados.**

**TEAM:** a empresa preponderantemente operou voos domésticos. Em 2007 transportou insignificantes 8 (oito) passageiros em voos internacionais.

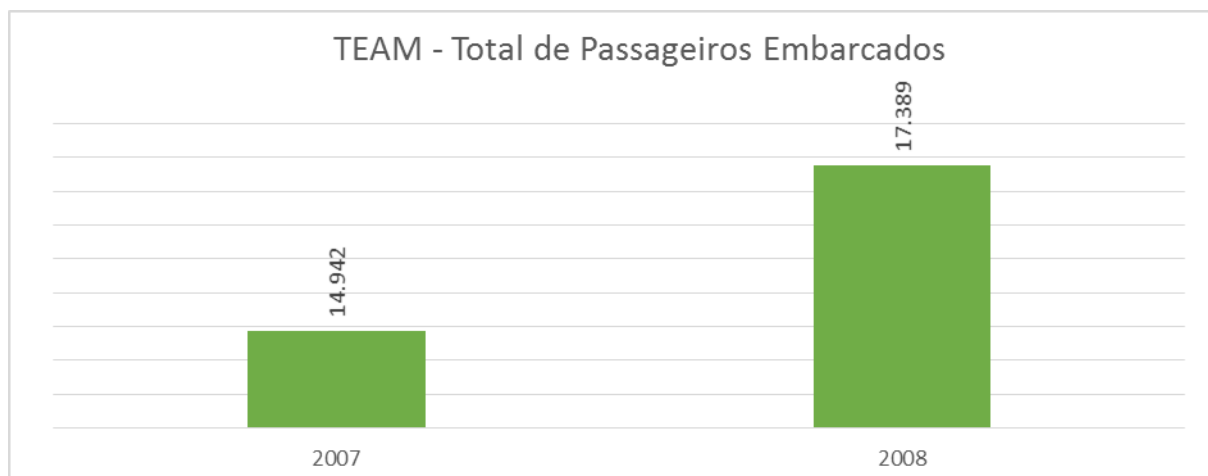
**Figura 57: TEAM – Percentual de passageiros transportados.**

TEAM					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2007	14.934	8	14.942	192.784.521	0,01
2008	17.389	0	17.389	194.769.696	0,01

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2007 e 2008.

Comparativamente entre os anos de 2007 e 2008, a empresa teve discreto crescimento, porém participação muito pequena no cenário nacional.



**Figura 58: TEAM – Total de Passageiros Embarcados.**

**Transbrasil:** a Transbrasil é uma empresa marcada pela regularidade no que se refere a número de passageiros embarcados. Percebe-se que entre os anos de 1980 e 2000 houve discreta variação nos números. Ao longo dos anos, os voos domésticos mantiveram estável a participação da empresa no mercado aeronáutico nacional, sofrendo muito pequena variação, se comparada com outras empresas do setor. No ano de 2001, houve acentuada diminuição no número de passageiros embarcados.

**Figura 59: Transbrasil – Percentual de passageiros transportados.**

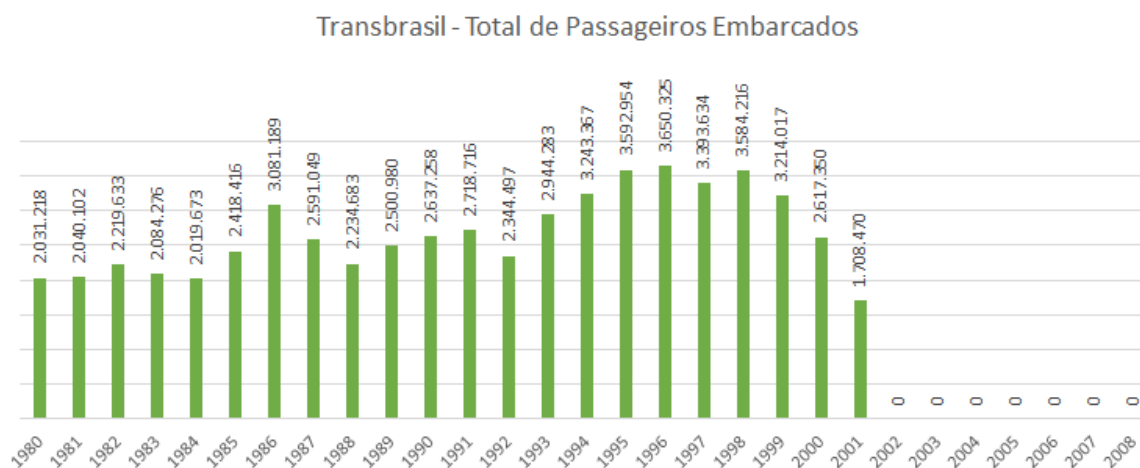
Transbrasil					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
1980			2.031.218	122.199.721	1,66
1981			2.040.102	125.107.382	1,63
1982			2.219.633	128.054.757	1,73
1983	2.080.336	3.940	2.084.276	131.014.337	1,59
1984	2.003.990	15.683	2.019.673	133.950.551	1,51
1985	2.403.727	14.689	2.418.416	136.836.428	1,77
1986	3.056.342	24.847	3.081.189	139.664.639	2,21
1987	2.565.091	25.958	2.591.049	142.437.479	1,82
1988	2.202.122	35.561	2.234.683	145.150.468	1,54
1989	2.445.399	55.581	2.500.980	147.801.816	1,69
1990	2.548.405	88.853	2.637.258	150.393.143	1,75
1991	2.582.232	136.484	2.718.716	152.916.852	1,78
1992	2.099.071	245.426	2.344.497	155.379.009	1,51
1993	2.630.557	313.726	2.944.283	157.812.220	1,87
1994	2.894.893	348.474	3.243.367	160.260.508	2,02

1995	2.770.537	822.417	3.592.954	162.755.054	2,21
1996	2.688.832	961.493	3.650.325	165.303.155	2,21
1997	2.650.365	743.269	3.393.634	167.893.835	2,02
1998	2.983.046	601.170	3.584.216	170.516.482	2,10
1999	2.921.034	292.983	3.214.017	173.153.066	1,86
2000	2.210.267	407.083	2.617.350	175.786.441	1,49
2001	1.455.892	252.578	1.708.470	178.419.396	0,96
2002	0	0	0	181.045.592	0,00
2003	0	0	0	183.627.339	0,00
2004	0	0	0	186.116.363	0,00
2005	0	0	0	188.479.240	0,00
2006	0	0	0	190.698.241	0,00
2007	0	0	0	192.784.521	0,00
2008	0	0	0	194.769.696	0,00

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 1980 a 2008.

Abaixo temos a representação gráfica na qual os números da Transbrasil são expostos de forma bastante clara.

**Figura 60: Transbrasil – Total de Passageiros Embarcados.**



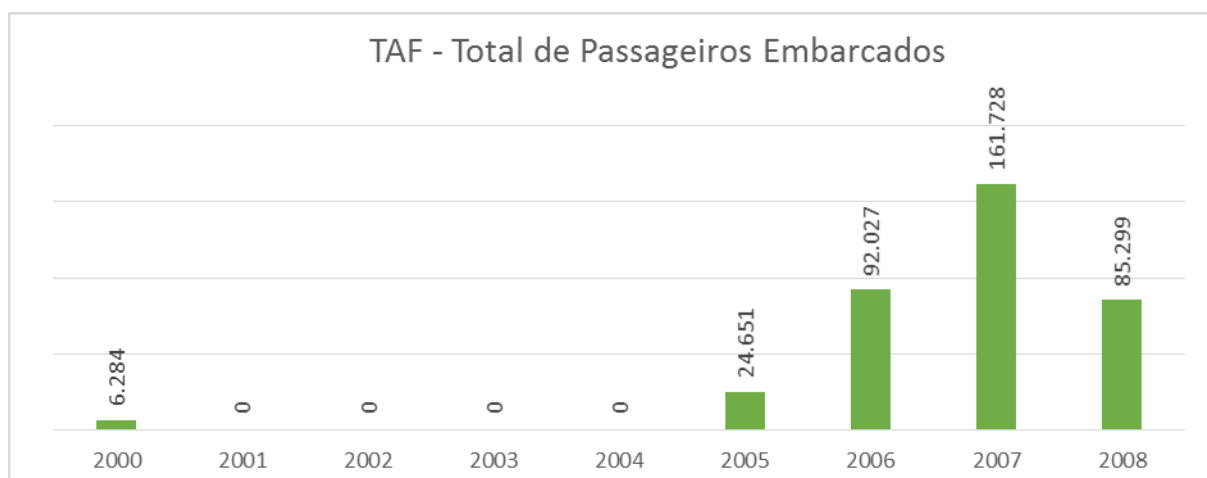
**TAF:** a TAF passou por momentos de incerteza quanto à continuidade de seus voos. Ficou entre 2001 e 2004 sem transportar passageiros, mas, ao retornar suas operações com passageiros em 2005, já iniciou voos internacionais, além, é claro, os voos domésticos.

**Figura 61: TAF – Percentual de passageiros transportados.**

TAF					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	6.284	0	6.284	175.786.441	0,00
2001	0	0	0	178.419.396	0,00
2002	0	0	0	181.045.592	0,00
2003	0	0	0	183.627.339	0,00
2004	0	0	0	186.116.363	0,00
2005	15.080	9.571	24.651	188.479.240	0,01
2006	62.458	29.569	92.027	190.698.241	0,05
2007	123.534	38.194	161.728	192.784.521	0,08
2008	32.630	52.669	85.299	194.769.696	0,04

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

Abaixo podemos visualizar a variação do número de passageiros transportados pela TAF no período entre os anos de 2000 e 2008.

**Figura 62: TAF – Total de Passageiros Embarcados.**

**TOTAL:** esta empresa atua somente no segmento doméstico. Fato que merece destaque é a grande amplitude numérica no período abaixo exibido.

**Figura 63: Total – Percentual de passageiros transportados.**

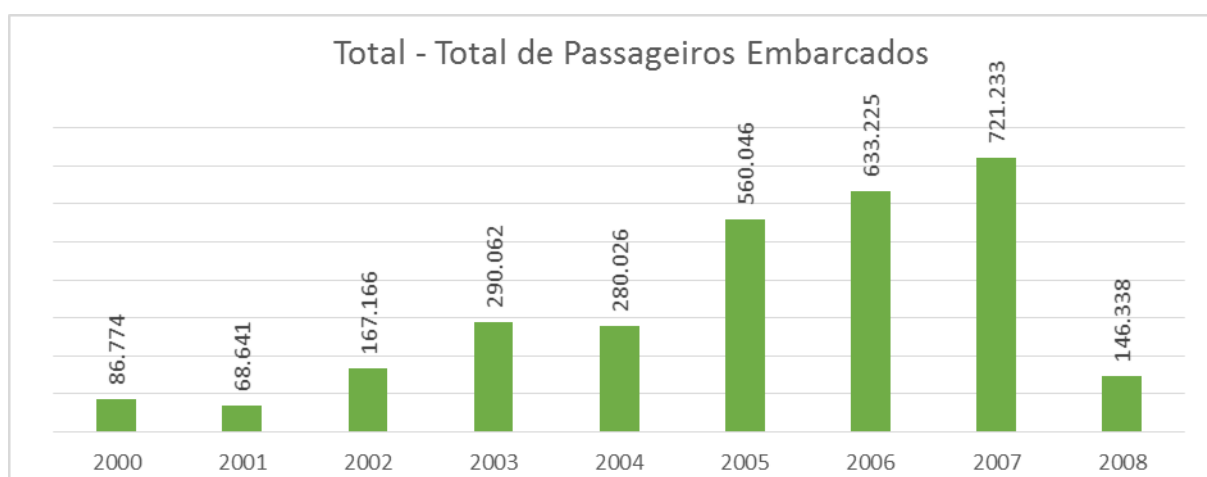
Total					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	86.774	0	86.774	175.786.441	0,05

2001	68.641	0	68.641	178.419.396	0,04
2002	167.166	0	167.166	181.045.592	0,09
2003	290.062	0	290.062	183.627.339	0,16
2004	280.026	0	280.026	186.116.363	0,15
2005	560.046	0	560.046	188.479.240	0,30
2006	633.225	0	633.225	190.698.241	0,33
2007	721.233	0	721.233	192.784.521	0,37
2008	146.338	0	146.338	194.769.696	0,08

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

Observando a representação abaixo, chama atenção a grande redução no número de passageiros embarcados entre os anos de 2007 e 2008.

**Figura 64: Total – Total de Passageiros Embarcados.**



**Tavaj:** após período de relativa estabilização no número de passageiros transportados, no ano de 2004 a Tavaj registrou péssimos números.

**Figura 65: Tavaj – Percentual de passageiros transportados.**

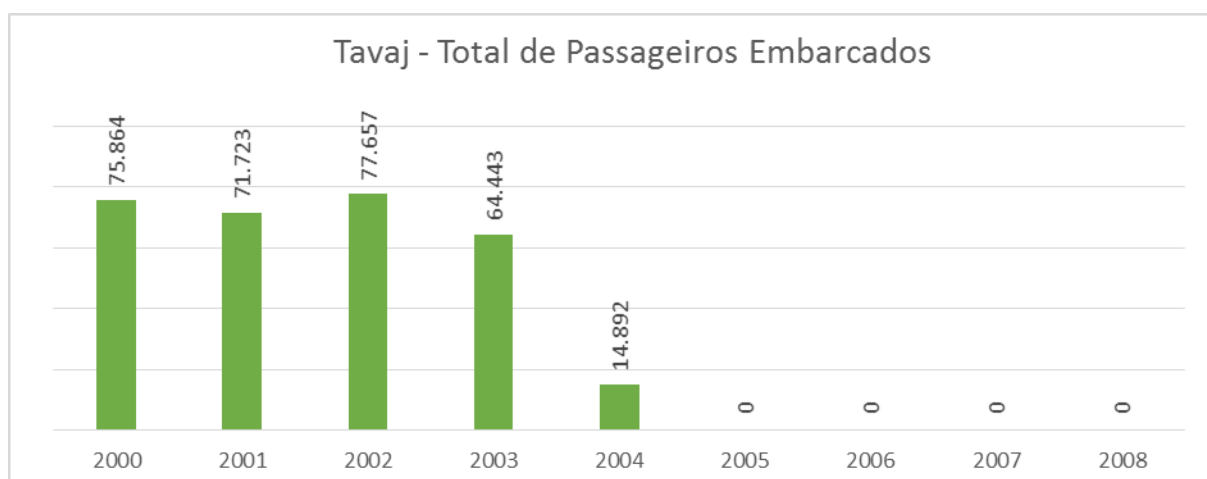
Tavaj					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2000	75.864	0	75.864	175.786.441	0,04
2001	71.723	0	71.723	178.419.396	0,04
2002	77.657	0	77.657	181.045.592	0,04
2003	64.443	0	64.443	183.627.339	0,04
2004	14.892	0	14.892	186.116.363	0,01
2005	0	0	0	188.479.240	0,00

2006	0	0	0	190.698.241	0,00
2007	0	0	0	192.784.521	0,00
2008	0	0	0	194.769.696	0,00

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2000 a 2008.

Fica clara a queda vertiginosa nos números de passageiros transportados pela Tavaj no ano de 2004, o que acarretou graves problemas para a empresa que nos anos seguintes não registrou movimento de passageiros.

**Figura 66: Tavaj – Total de Passageiros Embarcados.**



**VARIG:** neste caso a figura 67 exibe os números de passageiros embarcados pela empresa aérea VARIG entre os anos de 1980 e 1999. Exibe, também, de forma esclarecedora, a participação desta empresa no mercado aéreo nacional, pois experimentou o incremento no seu número total de passageiros embarcados entre os anos de 1980 e 1999 na faixa de aproximadamente 231%, o que é expressivo.

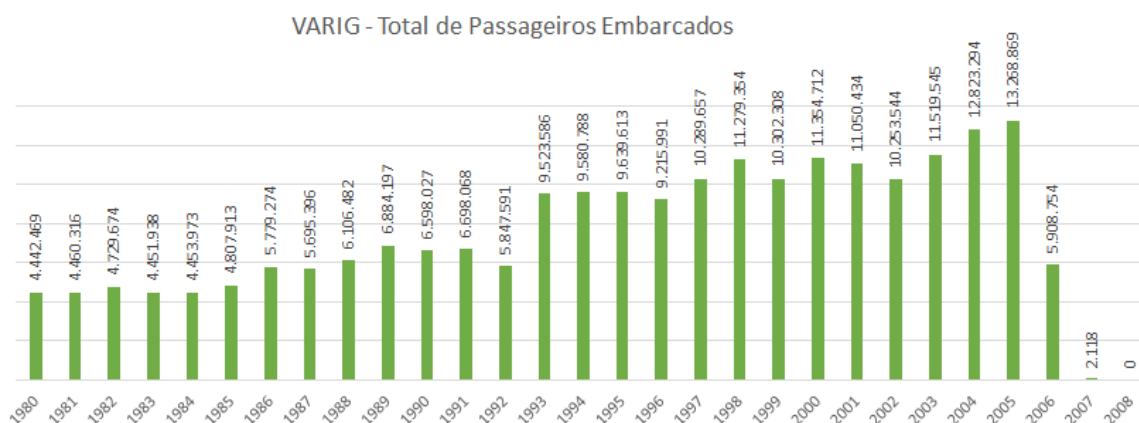
**Figura 67: VARIG – Percentual de passageiros transportados.**

VARIG					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
1980	3.200.326	1.242.143	4.442.469	122.199.721	3,64
1981	3.094.850	1.365.466	4.460.316	125.107.382	3,57
1982	3.249.498	1.480.186	4.729.674	128.054.757	3,69
1983	3.081.438	1.370.500	4.451.938	131.014.337	3,40
1984	2.973.754	1.480.219	4.453.973	133.950.551	3,33
1985	3.311.107	1.496.806	4.807.913	136.836.428	3,51

1986	4.041.154	1.738.093	5.779.274	139.664.639	4,14
1987	4.054.700	1.640.696	5.695.396	142.437.479	4,00
1988	4.214.602	1.891.880	6.106.482	145.150.468	4,21
1989	4.784.047	2.100.150	6.884.197	147.801.816	4,66
1990	4.427.338	2.170.689	6.598.027	150.393.143	4,39
1991	4.497.306	2.200.762	6.698.068	152.916.852	4,38
1992	3.584.841	2.262.750	5.847.591	155.379.009	3,76
1993	6.280.915	3.242.671	9.523.586	157.812.220	6,03
1994	6.132.772	3.448.016	9.580.788	160.260.508	5,98
1995	6.361.806	3.277.807	9.639.613	162.755.054	5,92
1996	6.508.351	2.707.640	9.215.991	165.303.155	5,58
1997	6.468.168	3.821.489	10.289.657	167.893.835	6,13
1998	6.925.773	4.353.581	11.279.354	170.516.482	6,61
1999	6.762.035	3.540.273	10.302.308	173.153.066	5,95
2000	7.406.185	3.948.527	11.354.712	175.786.441	6,46
2001	7.154.017	3.896.417	11.050.434	178.419.396	6,19
2002	6.460.900	3.792.644	10.253.544	181.045.592	5,66
2003	7.708.081	3.811.464	11.519.545	183.627.339	6,27
2004	8.524.769	4.298.525	12.823.294	186.116.363	6,89
2005	9.055.023	4.213.846	13.268.869	188.479.240	7,04
2006	4.143.780	1.764.974	5.908.754	190.698.241	3,10
2007	194	1.924	2.118	192.784.521	0,00
2008	0	0	0	194.769.696	0,00

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 1980 a 2008.

A figura 68 exibe o número total de passageiros embarcados pela empresa VARIG nos anos de 1980 até 2008, considerando o transporte de passageiros. Ao olharmos os dados percebemos incremento no número de passageiros a partir do ano de 1992, ano em que a VARIG incorporou a empresa Cruzeiro passando a ter maior participação no mercado aéreo nacional.

**Figura 68: VARIG – Total de Passageiros Embarcados.**

**VRG Linhas Aéreas:** após os problemas econômicos enfrentados pela VARIG, surge a VRG Linhas Aéreas. Convém destacar que já no segundo ano de operações registrou importantes números, tanto no mercado doméstico quanto no internacional.

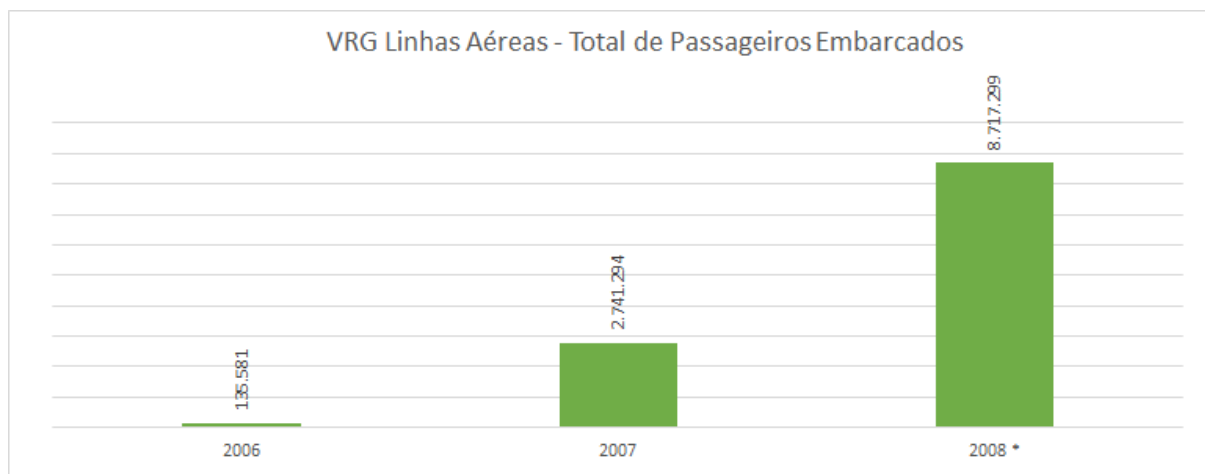
**Figura 69: VRG Linhas Aéreas – Percentual de passageiros transportados.**

VRG Linhas Aéreas					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2006	115.940	19.641	135.581	190.698.241	0,07
2007	2.269.825	471.469	2.741.294	192.784.521	1,42
2008 *	7.353.552	1.363.747	8.717.299	194.769.696	4,48

\* houve a fusão GOL/VRG em outubro de 2008

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2006 a 2008.

A VRG Linhas Aéreas experimentou um crescimento vertiginoso nos números de passageiros transportados no segundo ano de operação, o que no ano de 2008 fica consolidado.

**Figura 70: VRG Linhas Aéreas – Total de Passageiros Embarcados.**

**VASP:** foi a empresa aérea nacional, foi a empresa que por mais tempo operou os Boeing 737-200 em nosso país. O fato se deve à excelente manutenção efetuada em sua frota e também à qualidade do equipamento operado. Como o quadro abaixo evidencia, a VASP ocupou papel de destaque no mercado aeronáutico nacional.

**Figura 71: VASP – Percentual de passageiros transportados.**

VASP					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
1980	-	-	3.537.360	122.199.721	2,89
1981	-	-	3.840.809	125.107.382	3,07
1982	-	-	4.031.723	128.054.757	3,15
1983	3.904.117	114	3.904.231	131.014.337	2,98
1984	3.483.227	8.325	3.491.552	133.950.551	2,61
1985	3.598.683	32.503	3.631.186	136.836.428	2,65
1986	4.351.846	44.054	4.395.900	139.664.639	3,15
1987	4.743.551	51.093	4.794.644	142.437.479	3,37
1988	4.331.430	25.906	4.357.336	145.150.468	3,00
1989	5.019.450	19.792	5.039.242	147.801.816	3,41
1990	4.595.864	36.965	4.632.829	150.393.143	3,08
1991	4.951.554	154.505	5.106.059	152.916.852	3,34
1992	3.550.640	326.091	3.876.731	155.379.009	2,50
1993	2.187.128	295.267	2.482.395	157.812.220	1,57
1994	2.403.891	502.406	2.906.297	160.260.508	1,81
1995	2.872.241	683.426	3.555.667	162.755.054	2,18
1996	2.336.295	688.287	3.024.582	165.303.155	1,83
1997	3.322.844	1.297.430	4.620.274	167.893.835	2,75

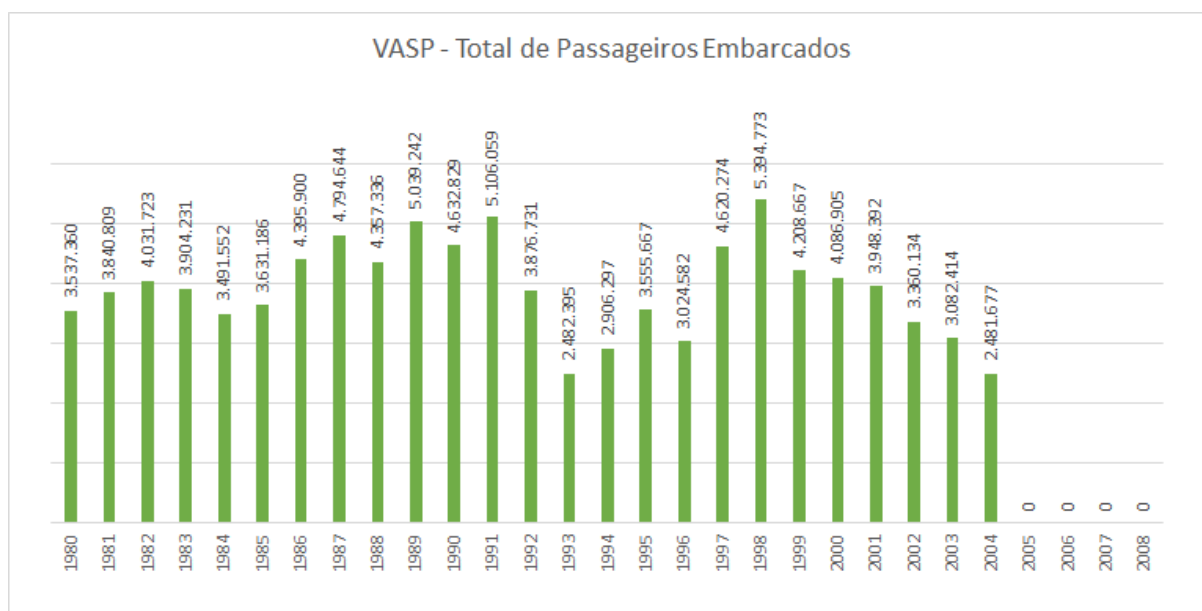


1998	4.074.683	1.320.090	5.394.773	170.516.482	3,16
1999	3.287.274	921.393	4.208.667	173.153.066	2,43
2000	3.764.085	322.820	4.086.905	175.786.441	2,32
2001	3.948.392	0	3.948.392	178.419.396	2,21
2002	3.360.134	0	3.360.134	181.045.592	1,86
2003	3.082.414	0	3.082.414	183.627.339	1,68
2004	2.481.677	0	2.481.677	186.116.363	1,33
2005	0	0	0	188.479.240	0,00
2006	0	0	0	190.698.241	0,00
2007	0	0	0	192.784.521	0,00
2008	0	0	0	194.769.696	0,00

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 1980 a 2008.

No sentido da regularidade dos seus números, a VASP manteve por anos números parecidos no mercado doméstico, sofrendo redução no número de passageiros embarcados nos anos entre 1993 e 1996, posteriormente retornando a regularidade no número de passageiros embarcados conforme se observa na figura 72.

**Figura 72: VASP: Total de Passageiros Embarcados.**



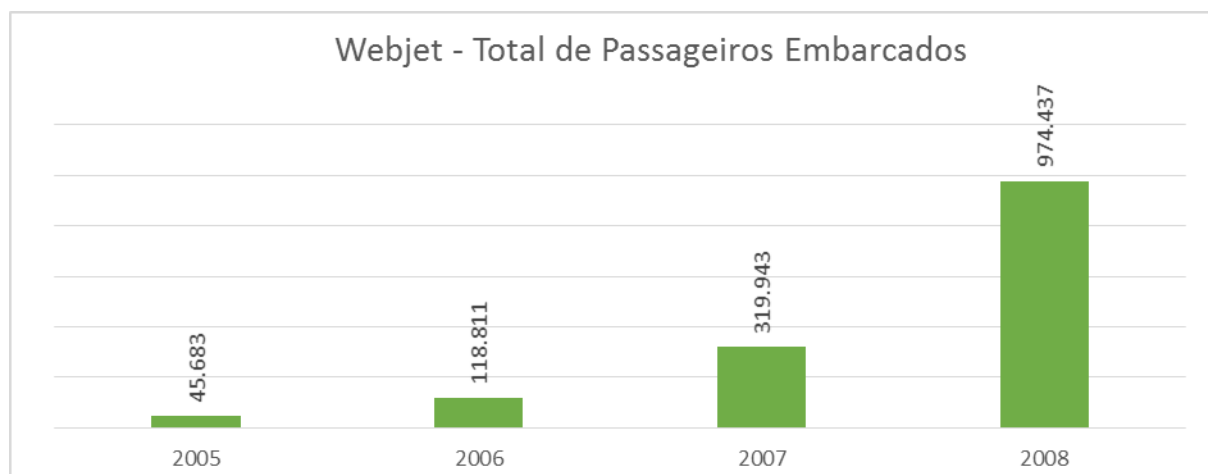
**Webjet:** no segmento doméstico a Webjet iniciou suas operações de forma modesta, mas em poucos anos avançou no mercado doméstico. O mercado internacional não representou vulto em seus números.

**Figura 73: Webjet – Percentual de passageiros transportados.**

Webjet					
	Doméstico	Internacional	Total	Pop. Brasileira	% da pop. Bras.
2005	45.683	0	45.683	188.479.240	0,02
2006	118.811	0	118.811	190.698.241	0,06
2007	319.867	76	319.943	192.784.521	0,17
2008	972.926	1.511	974.437	194.769.696	0,50

Fonte: Anuários Estatísticos publicados pela autoridade aeronáutica brasileira nos anos de 2005 a 2008.

Chama atenção o fato de que, com o passar dos anos, a empresa foi se consolidando, e os números do ano de 2008 em nada lembram os modestos números do ano de 2005.

**Figura 74: Webjet – Total de Passageiros Embarcados.**

Nos Anuários de Transporte Aéreo publicados pela autoridade aeronáutica brasileira, figuram empresas (ABSA; Brasmex; Mastertop; Skymaster e Varig Log), cuja natureza de suas operações não se dedicavam ao transporte de passageiros, ou seja, empresas preponderantemente voltadas ao setor de transporte de carga aérea, importante segmento do mercado aeronáutico, muito pouco explorado no Brasil. Em razão do objetivo desta pesquisa, ser analisar os aspectos políticos, sociais e econômicos que contribuíram ou não para a democratização do transporte aéreo no Brasil, no período de 1980 a 2008; identificar políticas macroeconômicas que influenciaram ou não na democratização do transporte aéreo brasileiro; analisar os principais aspectos que indiquem ou não processos de democratização do transporte aéreo brasileiro no período de 1980 a 2008; verificar quais foram as principais causas da democratização ou não no período de 1980 a 2008; identificar junto às agências de

viagens da região aspectos que evidenciem a democratização do transporte aéreo; não serão objeto de análise e discussão neste momento.

Após análise dos quadros e gráficos por empresa, anteriormente expostos, percebemos que houve incremento no número de passageiros embarcados nas companhias aéreas, objeto deste estudo.

Na figura 75 está representado um estudo comparativo entre os anos de 1980 e 2008. A soma total do número de passageiros embarcados, a população brasileira em cada ano e o PIB em cada ano. A última coluna expressa o percentual da população brasileira que foi transportada pelas companhias aéreas.

**Figura 75: Evolução do PIB X % da pop. Bras. que voou.**

<b>Ano</b>	<b>Soma geral</b>	<b>Pop. brasileira</b>	<b>PIB (US\$)</b>	<b>% da pop. bras. que voou</b>
1980	12.440.274	122.199.721	235.025 bilhões	10,18
1981	12.621.772	125.107.382	263.561 bilhões	10,09
1982	13.264.922	128.054.757	183.786 bilhões	10,36
1983	12.610.924	131.014.337	213.196 bilhões	9,63
1984	12.136.226	133.950.551	200.567 bilhões	9,06
1985	13.182.409	136.836.428	218.581 bilhões	9,63
1986	16.285.073	139.664.639	266.314 bilhões	11,66
1987	16.143.772	142.437.479	293.364 bilhões	11,33
1988	15.813.700	145.150.468	330.301 bilhões	10,89
1989	17.978.068	147.801.816	425.595 bilhões	12,16
1990	17.048.511	150.393.143	461.952 bilhões	11,34
1991	17.534.580	152.916.852	602.86 bilhões	11,47
1992	14.984.935	155.379.009	400.599 bilhões	9,64
1993	14.950.264	157.812.220	437.799 bilhões	9,47
1994	15.730.452	160.260.508	558.112 bilhões	9,82
1995	16.788.234	162.755.054	785.643 bilhões	10,32
1996	15.890.898	165.303.155	850.426 bilhões	9,61
1997	19.421.029	167.893.835	883.199 bilhões	11,57
1998	22.833.767	170.516.482	863.723 bilhões	13,39
1999	20.687.939	173.153.066	599.389 bilhões	11,95

2000	33.989.176	175.786.441	655.421 bilhões	19,33
2001	36.001.448	178.419.396	559.373 bilhões	20,17
2002	35.889.422	181.045.592	507.963 bilhões	19,82
2003	33.420.071	183.627.339	558.32 bilhões	18,19
2004	36.865.322	186.116.363	669.316 bilhões	19,81
2005	44.501.774	188.479.240	891.63 bilhões	23,61
2006	47.631.318	190.698.241	1.108 trilhões	24,97
2007	51.028.596	192.784.521	1.397 trilhões	26,46
2008	56.204.765	194.769.696	1.696 trilhões	28,85

Um dado utilizado para compreender a evolução dos números apresentados até então é o Produto Interno Bruto – PIB. Este indicativo representa a soma de todos os bens e serviços produzidos em uma região. Lacerda (2010, p. 311) comenta:

Durante os anos 1990, o desempenho do Produto Interno Bruto (PIB) foi bastante irregular. Nos primeiros anos da década, período de inflação elevada, o PIB chegou a apresentar crescimento negativo, voltando a aumentar no momento da implantação do Plano Real e após a estabilização da moeda. O retorno do crescimento, contudo, ocorreu a taxas decrescentes, refletindo as dificuldades enfrentadas para a retomada do investimento em bases mais sustentadas.

Também foi verificado por Neri [20--?, p.4] que ao longo das últimas décadas o país passou por períodos de flutuação, em um primeiro momento, mas que posteriormente houve crescimento consistente nos números do PIB, *per capita* no Brasil, mais um indicativo de que profundas alterações na distribuição de renda estavam acontecendo.

**Figura 76: Taxa de Crescimento Média PIB por década.**

#### Taxa de Crescimento Média

	Pib	Pib per Capita
70s	8,6%	6,0%
80s	1,4%	-0,7%
90s	2,8%	1,2%
00s	3,3%	2,1%

Fonte: Contas Nacionais/IBGE projeção para década atual Bonelli (2009) www.fgv.br/cps/crise

Fonte: Neri, [20--?], p.4

Ainda Neri [20--?, p.14] em sua pesquisa verificou que houve crescimento da renda da população das classes sociais C, D e E, no país. Tal alteração na escala social permitiu que muitos brasileiros tivessem acesso a bens e serviços que anteriormente estavam distantes do seu alcance.

**Figura 77: Renda dos pobres cresce 30% no Real.**

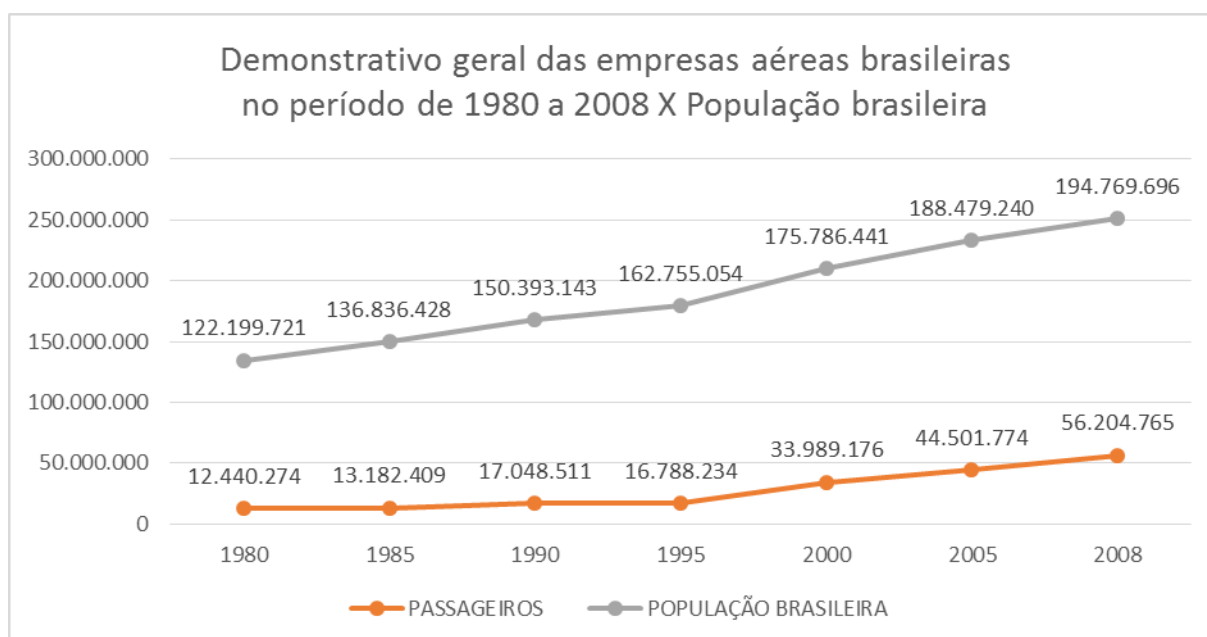


Fonte: Neri, [20--?], p.14

Nesse período, houve uma melhora na renda das pessoas mais pobres, embora ainda com crescimento dos níveis de pobreza.

A figura 78 apresenta o Demonstrativo geral das empresas aéreas brasileiras no período de 1980 a 2008.

**Figura 78: Demonstrativo geral das empresas aéreas brasileiras no período de 1980 a 2008 e População Brasileira**



Ao observar a figura 78, percebe-se que em meados de 1980 pouco mais de 12.000.000 (doze milhões) passageiros foram embarcados pelas companhias de transporte aéreo regular no país. Em 28 anos, o contingente de passageiros embarcados no Brasil pelas companhias aéreas aumentou significativamente, ultrapassando a casa dos 56.000.000 (cinquenta e seis milhões) passageiros.

Para facilitar a compreensão, apresentamos na figura 79 os números referentes ao volume total de passageiros embarcados no cômputo geral das companhias aéreas brasileiras entre 1980 e 2008. Os números apresentados incluem voos domésticos e internacionais operados pelas companhias aéreas.

**Figura 79: Volume total de passageiros embarcados**

Considerando a análise dos números apresentados, podemos perceber um importante acréscimo no número de passageiros transportados ao longo dos anos compreendidos entre 1980 e 2008 no Brasil.

Sobre os dados apresentados cabe destacar a variação demográfica brasileira em torno de 59,39%, ou seja, em 1980 éramos 122.191.721 milhões de brasileiros, e em 2008 chegamos a 194.769.696 milhões, o que nos leva a obter o percentual informado.

Ao analisarmos os números de passageiros embarcados pelas empresas aéreas nacionais temos que em 1980 o somatório geral do número de passageiros embarcados pelas empresas aéreas nacionais foi de 12.440.274 milhões de pessoas. Já em 2008 esse número chega a 56.204.765 milhões de pessoas, levando a uma variação percentual de 351,79%, um crescimento bastante importante, pois estamos nos referindo apenas aos números do país. Embora ainda não encontremos boas condições para a ampliação do setor aéreo, com condições baixas de crescimento e investimento público em estrutura e de pessoal especializado, constata-se uma diferença entre o crescimento do número de passageiros embarcados e a variação demográfica brasileira. Nesse sentido, a equação:  $351,79\% - 59,39\% = 292,40\%$  exprime o crescimento do número de passageiros embarcados pelas companhias aéreas brasileiras entre os anos de 1980 a 2008.

Portanto, afirmamos que os dados obtidos pela pesquisa são de grande importância, pois deixam claro que políticas públicas e medidas socioeconômicas proporcionaram alterações no panorama social da população brasileira, o que se reflete no acesso de grande parcela da população brasileira a este importante meio de transporte, o avião.

Na sequência da pesquisa, foram entrevistados seis proprietários de agências de viagens fixadas nas cidades de Ijuí, Santo Ângelo e Cruz Alta, todas as cidades localizadas no interior do estado do Rio Grande do Sul. Tais cidades pertencem a três COREDE (Conselho Regional de Desenvolvimento) e possuem atualmente 50 mil habitantes ou mais. Com esses dados buscou-se verificar a percepção dos empresários acerca de possíveis mudanças do perfil do público que, ao longo dos anos procurou, as agências de viagens para a compra de passagens aéreas e as evidências de mudança de paradigmas e inclusão de novas classes sociais a este importante meio de transporte.

As figuras 80, 81 e 82, apresentam o perfil das empresas (agências de viagens), cujos proprietários foram entrevistados.

**Figura 80: Perfil de empresas COREDE Alto Jacuí.**

COREDE ALTO JACUI Sede: Cruz Alta		
	<b>Bora Bora Trip</b>	<b>Novos Rumos</b>
Ano de Criação	2006	2004
Número de funcionários	Dois (os proprietários)	Um
Número de Passagens (ano)	200 (duzentas)	100 (cem)
Volume	Houve crescimento significativo de 2009 a 2013	Não respondeu
Período do Ano	De julho a setembro	Férias
Forma de Pagamento	Crédito. Chega a 99% na modalidade informada	A vista
Modalidade de Crédito	Cartão de crédito	Cartão de crédito
Desde que ano vende a crédito	Desde 2006	Sempre vendemos, condições estipuladas pelas cias aéreas

**Figura 81: Perfil de empresas COREDE Noroeste Colonial.**

COREDE NOROESTE COLONIAL Sede: Ijuí		
	<b>14 Bis</b>	<b>Llano tur</b>
Ano de Criação	1972	2010
Número de funcionários	03 (três).	Um (o proprietário)



Número de Passagens (ano)	80 (oitenta)	150 (cento e cinquenta)
Volume	Não tem como precisar esse número	O número de passagens aéreas, desde a criação da agência vem aumentando ano a ano.
Período do Ano	De abril a setembro	Férias escolares
Forma de Pagamento	Pessoa Jurídica pagamento a vista. Pessoa Física, cartão de crédito.	Formas diversas de pagamento
Modalidade de Crédito	Cartão de crédito	Cartão de crédito
Desde que ano vende a crédito	Desde que iniciou suas atividades pois vendia através de carnê.	Desde o início das atividades

**Figura 82: Perfil de empresas COREDE Missões.**

COREDE MISSÕES Sede: Santo Ângelo		
	<b>Binho e Sola</b>	<b>Caminho das Missões</b>
Ano de Criação	1984	2002
Número de funcionários	03 (três)	3 (três) sócios e 1 (uma) funcionária
Número de Passagens (ano)	200/mês (duzentas)	10 (dez)
Volume	Houve diminuição na venda de passagens simples e houve acréscimo significativo no número de pacotes vendidos.	Mantém essa média de 10 (dez) anuais.
Período do Ano	Segundo semestre do ano	De setembro a dezembro
Forma de Pagamento	Crédito chegando a 90% (noventa).	À prazo e crédito
Modalidade de Crédito	Cartão de crédito	Cartão de crédito
Desde que ano vende a crédito	De 15 (quinze) anos para cá e vem crescendo nos últimos 5 (cinco) anos está muito forte.	Aproximadamente 2009

No quesito Ano de Criação da Agência, constatamos que na região objeto da pesquisa existem agências de viagens com os mais diversos períodos de funcionamento. A mais antiga tem como ano de fundação 1972, e acumula muitas experiências nestes anos de funcionamento.

Quanto ao número de funcionários, todas as agências possuem estrutura muito semelhante e enxuta, inclusive havendo agência em que apenas os proprietários trabalham, sem o auxílio de funcionários.

O proprietário de uma agência de viagens informou vender aproximadamente 10 (dez) passagens aéreas anuais; as demais atingem números expressivos que variam de 80 (oitenta) a 200 (duzentas) passagens vendidas anualmente.

Já, sobre o volume de passagens aéreas vendidas anualmente desde a criação da agência, um proprietário não respondeu e outro informou não ter como precisar este dado. A maioria informou que houve aumento nesse número com o passar dos anos.

Foi frequente a resposta de que o período em que mais vendem passagens aéreas é o período de férias, ou, de forma mais recorrente, se pode identificar o segundo semestre do ano como sendo o período de maior venda de passagens aéreas.

A forma de pagamento que frequentemente foi citada é opção de pagamento via cartão de crédito. Também o pagamento à vista foi bastante mencionado por trazer algumas vantagens para a pessoa que dessa forma efetua os pagamentos. A venda a crédito vem sendo praticada há bastante tempo por essas agências, conforme se pôde constatar em uma das questões. O parcelamento e o acesso ao crédito são fundamentais para que os clientes possam efetivar suas compras de passagens aéreas.

**Figura 83: Perfil de Clientes.**

<b>Indicadores</b>	<b>Perfil do Cliente</b>	<b>Em números</b>	<b>%</b>
Sexo	Feminino	3	50
	Masculino	2	33.33
	Ambos os sexos	1	16.67
Faixa etária	De 30 a 60 anos	1	16.67
	De 50 a 60 anos	1	16.67
	Acima de 40 anos	3	50
	Todas as idades	1	16.67
Escolaridade	Médio completo	1	16.67
	Médio completo, Superior incompleto e completo	1	16.67
	Médio completo e superior completo	1	16.67
	Superior completo	2	33.33
	Superior completo, pós-graduação	1	16.67
Ocupação	Profissionais liberais (médicos, dentistas, advogados)	2	15.38
	Professores universitários	2	15.38
	Aposentados	1	7.69

	Agricultores	4	30.77
	Funcionários público	1	7.69
	Empresários	1	7.69
	Diversas ocupações	2	15.38
Renda	Acima de 3.000,00	2	33.33
	Acima de 5.000,00	2	33.33
	Acima de 10.000,00	1	16.67
	Não determinado (chamou de classe média)	1	16.67
Forma de pagamento	Crédito	6	85.71
	À vista	1	14.29
Motivo da viagem	Turismo	6	75
	Negócios	2	25

Após análise das respostas fornecidas pelos proprietários das agências de turismo, constatou-se que é unânime o entendimento de que houve melhora nas condições sociais da população brasileira e acesso de novas classes sociais ao transporte aéreo. Muitas respostas seguem a mesma linha, ou seja, independente da cidade onde os dados foram coletados, do perfil do público ou da agência, a compra de passagens aéreas e utilização deste meio de transporte se desenvolveu bastante segundo a experiência cotidiana dos empresários.

Baseado nas respostas fornecidas pelos proprietários de agências, não há uma prevalência regional sobre um sexo que mais frequentemente efetua compras de passagens aéreas, ficando estas respostas bastante equilibradas em termos de números de vezes em que homens ou mulheres compram passagens aéreas. O perfil de idade e escolaridade também não varia muito. Com base nas respostas, constatou-se que são pessoas de meia idade ou mais e que possuem em sua maioria nível superior completo. Considerando a ocupação profissional dos clientes, destacam-se os profissionais liberais, dentre eles, médicos, dentistas, professores, agricultores, advogados e também aposentados. Essa informação vai ao encontro do próximo item – renda. Para que se possa viajar e utilizar o transporte aéreo, os proprietários de agências de viagens destacam que seus clientes são profissionais que possuem importante poder aquisitivo, ou seja, são pessoas que ganham ao menos R\$ 3.000,00 (três mil reais) por mês, sendo que um valor médio para esse quesito poderia ser de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) mês em razão das respostas fornecidas. Porém, independente do poder aquisitivo dos clientes, a forma de pagamento parcelada se destaca entre as opções de pagamento. De acordo com as respostas ficou evidenciado que em nossa região as viagens motivadas por turismo prevalecem sobre as viagens de trabalho. Em diversas agências os proprietários mencionaram

larga maioria das viagens de turismo sobre as viagens de trabalho, chegando a 80% turismo contra apenas 20% trabalho.

Questionou-se ainda os proprietários das agências de viagens se na opinião deles houve democratização no setor aéreo brasileiro ou não, e 100% deles responderam que sim. Esta opinião unânime foi justificada pelos seguintes motivos: econômicos (50%); sociais (20%); culturais (20%) e políticos (10%). Os que responderam fatores políticos relacionaram a democratização do País; os que responderam motivos econômicos justificaram pela abertura do capital estrangeiro para as empresas aéreas e, especialmente, pelas possibilidades de crédito e parcelamento, com valores das tarifas mais acessíveis e muitas vezes com redução de preço; os motivos sociais se relacionam a visita a familiares e o cultural, relacionaram a passeios, turismo e reconhecimento do avião como um meio de transporte acessível. Para comprovação dessas evidências relatam-se algumas falas dos entrevistados:

*“Político e econômico pela democratização e pela abertura ao capital estrangeiro no Brasil (nas companhias aéreas)” (Agência COREDE Noroeste Colonial).*

*“Econômicos em um primeiro momento e também pela mudança cultural no Brasil que as pessoas se identificaram com o avião.” (Agência COREDE Missões)*

*“Podemos atribuir a opção de parcelamento, e também valores mais acessíveis a todas as classes sociais” (Agência COREDE Missões)*

*“Uma gama muito maior de pessoas passou a viajar de avião. Um dos fatores principais foi a redução dos preços. No caso de viagens para passeio, visitar familiares aumentou o fluxo de passagens vendidas [...]” (Agência Alto Jacuí)*

Fundamentado nos dados apurados nesta entrevista, pode-se afirmar que estamos diante de um quadro de transformação social e inclusão de novas classes e pessoas ao transporte aéreo. No entanto existe público em potencial que possui renda um pouco menor que a média informada pelos empresários. Ou seja, se experimentarmos no país ainda mais melhorias nas condições sociais e econômica da população, teremos sem dúvida mais desenvolvimento do setor aéreo. Bursztyn (2005, p. 21) entende que: “[..] estamos passando por um processo de transformação em nossa sociedade e os rumos a serem seguidos ainda não estão completamente traçados. Repensar os paradigmas que sustentam nossa sociedade globalizada capitalista é tarefa primordial na agenda para um desenvolvimento sustentável.”

A mitigação das desigualdades sociais é agente facilitador do desenvolvimento do turismo, que por sua vez retroalimenta esse sistema ao ser capaz de promover a melhora da

qualidade de vida e situação social de seus atores. Ito (2007, p. 5) destaca importante trabalho neste sentido:

No âmbito do turismo a discussão de como viabilizar o turismo associado ao desenvolvimento local, possibilitando a valorização das comunidades locais e suas características, teve como marco fundamental o I Encontro Nacional de Turismo com Base Local idealizado e coordenado pela Profª. Drª. Adyr Balastrieri Rodrigues, junto ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH da Universidade de São Paulo - USP, no ano de 1997, que apresentou como objetivos:

- Discutir formas alternativas de turismo, em contraposição ao modelo de turismo global, aos quais estavam subordinados os megaprojetos em implantação na Amazônia, no Centro-Oeste e no Nordeste;
- Sugerir novas modalidades de turismo, mais adequadas às realidades regionais/locais nas quais se inserem;
- Refletir sobre a mobilização de capitais e agentes locais, tanto na concepção quanto na implantação e gestão de projetos de pequeno e médio porte.

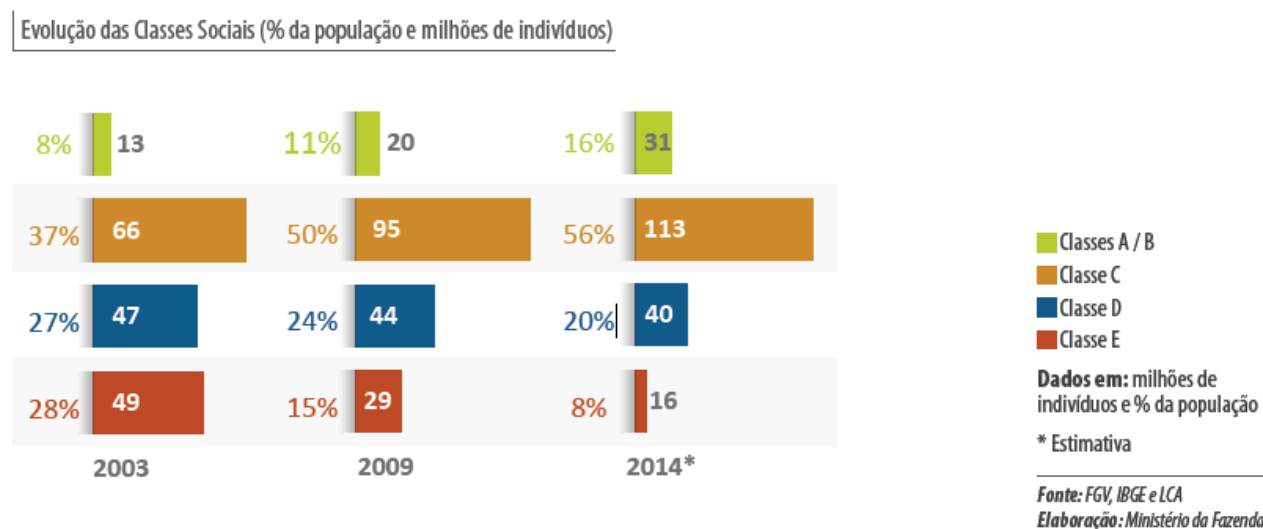
Nesse sentido, Bursztyn (2005, p. 22) destaca:

Esse processo vem encontrando focos de resistência, gerando uma polaridade ético-política-ideológica: de um lado, temos os que defendem o livre mercado, o Estado mínimo e a ‘globalização capitalista’ comandada pelas grandes corporações multinacionais. De outro, em contraposição, vemos ganhar força, em todo mundo, grupos preocupados com os ‘excluídos’ gerados por esse sistema selvagem, grupos que defendem uma ‘globalização solidária’, promotora de justiça social.

De forma geral a sociedade brasileira vem passando por profundas transformações e alguns grupos, ao verem sua zona de conforto ser alterada, resistem e protestam, lutando contra um processo irreversível de desenvolvimento e inclusão social guiado por políticas públicas inclusivas e emancipatórias que acarretam importantes alterações nos panoramas econômicos e sociais dos brasileiros, refletindo, por exemplo, na inclusão de mais e mais parcelas da população brasileira no transporte aéreo.

Tais políticas inclusivas e emancipatórias, aliadas a melhorias nas condições econômicas e sociais dos brasileiros, têm sido responsáveis pela saída de muitos indivíduos da faixa de pobreza, permitindo que vivam de forma digna, colhendo os frutos das oportunidades derivadas de medidas governamentais.

A melhora nas condições sociais dos brasileiros acarretou alterações nas classes sociais. Rodrigues, Calgaro e Pereira (2014, p.102) ilustram as alterações das classes sociais brasileiras, conforme figura 82.

**Figura 84: Evolução das classes sociais**

Fonte: Relatório “Economia Brasileira em Perspectiva” é uma publicação do Ministério da Fazenda.

Cabe ressaltar que a opinião dos empresários do setor do turismo (agências de viagens) de nossa região é muito importante, pois confirma que parcela da população brasileira teve acesso ao transporte aéreo, possivelmente através de políticas públicas que objetivavam a melhora de sua situação econômica e que as medidas adotadas pelos governantes agiram de forma sistêmica e atingiram o objetivo de reduzir desigualdades e proporcionar a inclusão social em nosso país.

Um aspecto que chama atenção nas respostas fornecidas é a questão da abertura do capital estrangeiro apontada em uma das respostas. Essa afirmação diverge de uma política de inclusão, pois, ao se abrir o capital de empresas para o capital estrangeiro está se privilegiando o privado em detrimento do público, o que de forma alguma, vem ao encontro da democratização e difusão de tão importante setor que é a aviação. É a aposta no estado mínimo onde o livre mercado abre espaço para a globalização capitalista comandada por oligopólios multinacionais, que buscam altos lucros, ampliam preços e dificultam os processos de inclusão, especialmente da população mais pobre. Embora o capital privado seja um aspecto importante para o desenvolvimento das empresas no país, o que se quer alertar é em relação a “abertura ao capital estrangeiro”, que gera uma globalização capitalista em detrimento de uma globalização solidária de inclusão social.

Fundamental para o desenvolvimento de regiões e por consequência do país de uma forma geral, a aviação civil possui papel estruturante e integrador no país. Burle (2003, p.

2) compreende que: “Em síntese, o transporte aéreo é essencial para o desenvolvimento e a integração nacional de um país de extensão continental como o Brasil.”

O importante setor aéreo possui características muito particulares, dentre as quais merece destaque a sensibilidade frente a variações econômicas globais. Imersa em uma economia capitalista globalizada, balizada por preços internacionais do barril de petróleo, pela variação do câmbio, uma vez que a moeda aeronáutica é o dólar americano, e também por questões econômicas nacionais, há muitos anos o setor aéreo oscila ao sabor das marés internacionais e questões particulares ao Brasil. Levando em consideração o início da década de 1980, termo temporal inicial desta pesquisa, Bielschowsky e Custódio (2011, p.10) verificam que: “As condições macroeconômicas no Brasil se deterioraram rapidamente no início da década de 1980, por força da combinação dos efeitos do 2º choque do petróleo, do aumento dos juros nos EUA, e do recrudescimento da inflação no Brasil.”

O panorama acima descrito desde muitas décadas vem se consolidando no meio aéreo e traz consigo diversas questões que norteiam o desenvolvimento empresarial ao redor do planeta. Especialmente no Brasil, país assolado por elevada carga tributária, pelas legislações que resultam em profundo ônus aos empresários geram-se grandes dificuldades a quem deseja empreender ou expandir negócios, impedindo o crescimento ou até mesmo expondo as empresas aéreas ao risco de falência. Bielschowsky e Custódio (2011, p.1) abordam essa questão: “Na década de 1980, o endividamento das empresas, estimulado por expectativas de receitas que não se confirmaram, associou-se ao aumento dos custos operacionais e financeiros e ao controle de preços, provocando um grave desequilíbrio econômico-financeiro nas empresas do setor aéreo.”

Devemos ter em mente que o Brasil é um país onde a corrupção, especialmente a que vem do setor privado e que contamina o público há muitos séculos encontra terreno fértil para se disseminar. A falta de infraestrutura é gigantesca comprometendo e em alguns casos até impedindo o desenvolvimento empresarial o que certamente impacta na questão da inclusão social, da geração de emprego e renda, o que impede a mudança da condição social dos trabalhadores. Esse modelo, ultrapassado e contaminado por vícios profundos, traz em sua essência a necessidade de ser superado e abandonado. Pereira (2002, p.1) defende:

Ficou evidenciado, depois de algum tempo que a solução não estaria no desmantelamento do aparelho estatal, mas em sua reconstrução. Assim, passou a prevalecer o entendimento que era preciso construir um Estado para enfrentar os novos desafios da sociedade pós-industrial. Esse Estado deveria ser capaz de

garantir o cumprimento dos contratos econômicos bem como ser forte o suficiente para assegurar os direitos sociais e a competitividade de cada país no cenário internacional.

Reforçando este pensamento, Pereira (2002, p.2) complementa o raciocínio com a seguinte passagem:

Nesse contexto, a questão da transparência passa a ter um lugar de destaque, visto que a corrupção apresenta-se como um fenômeno que enfraquece a democracia, a confiança no Estado, a legitimidade dos governos e a moral pública. No caso brasileiro é perceptível que a corrupção é um problema grave e estrutural de nossa sociedade e de nosso sistema político.

Em especial a partir da década de 1980, os resultados das empresas aéreas brasileiras sofreram forte reflexo do péssimo momento econômico nacional. No entender de Bielschowsky e Custódio (2011, p.10), “A partir do início da década de 1980, a economia brasileira ingressou em um longo período de estagnação, que se estendeu até 2002. A crise da dívida externa, na primeira metade da década de 1980, lançou a economia brasileira em uma profunda recessão.”

Diversas medidas político-econômicas foram lançadas em busca da estabilização econômica do país. As décadas de 1980 e 1990 foram repletas de planos econômicos, políticas fiscais, em busca, primeiramente, do controle da inflação. Bielschowsky e Custódio (2011, p.10-11) salientam:

A partir de 1985, o problema da aceleração inflacionária tornou-se a principal preocupação dos formuladores da política econômica brasileira. Após as frustradas tentativas de conter a inflação em 1985 seguiu-se a adoção do Plano Cruzado em 1986. O Plano congelou os preços, os salários e o câmbio, eliminou a indexação dos ativos financeiros e determinou a recomposição dos salários pela média real dos últimos 6 meses, acrescidos de um abono.

A economia brasileira, impulsionada pelas tentativas de controle da inflação e retomada do crescimento, teve no início da década de 1990 novo fôlego, mais precisamente no ano de 1994 quando no governo do presidente Itamar Franco, sucessor de Fernando Collor, é preparado o Plano Real. Bielschowsky e Custódio (2011, p.14) salientam que:

Entre março e junho de 1994, o governo Itamar Franco criou a unidade de referência URV, que conviveu com a moeda cruzeiro até a troca da URV pela nova moeda, o



Real, em julho de 1994. O plano resultou no rápido controle da inflação e no forte crescimento do PIB em 1994. Dentre os motivos de sucesso do plano se destaca a assim chamada âncora cambial, fortalecida pela valorização do Real, logo após a sua implantação.

Em meio a inúmeros planos econômicos, reabertura democrática, corrupção, muitas empresas aéreas buscavam atuar no Brasil. Algumas já existentes antes do ano de 1980 – termo inicial do presente trabalho – outras surgiram após essa data. Sobre a reabertura democrática no país Franzoi e Morais (2014, p. 1) lembram que:

A palavra REDEMOCRATIZAÇÃO nos remete ao processo de restauração da democracia e do estado de direito em algum lugar geográfico, onde o mesmo havia sido extinguido. No caso brasileiro, a ditadura militar que governava o Brasil começava a dar sinais de enfraquecimentos no início da década de 70. O governo militar já não conseguia controlar a inflação, o aumento do déficit público fazia o país recorrer cada vez mais a empréstimos estrangeiros, o que causava desajustes sociais relevantes à sociedade.

Com a retomada da democracia sucederam-se diversos governos no país. Muitos foram os governantes, diferentes partidos e ideologias, mas algo todos tinham em comum, o desenvolvimento do país. Recentemente medidas emancipatórias e inclusivas implementadas no país, mais especificamente após o início dos anos 2000, marcaram profundamente a diminuição das desigualdades sociais entre brasileiros. Para muitas pessoas foram dadas oportunidades de evolução pessoal, social e econômica como nunca antes ocorrera neste país. Esta afirmação ancora-se no que preleciona Rocha (2009, p. 4):

O contexto político e social brasileiro, desde as últimas décadas do século passado, tem sido marcado pelo processo de redefinição do papel do Estado, a partir da universalização dos direitos de cidadania, descentralização e gestão democrática das políticas públicas. Trata-se assim, de um novo formato institucional, legitimado pela Constituição Federal de 1988, integrante do processo de implementação da gestão descentralizada e participativa, que ocorreu no Brasil nos anos de 1990, nas esferas municipal, estadual e federal.

A melhora nas condições econômicas e sociais que ocorreu para grande parcela da população brasileira se refletiu no mercado da aviação civil. Muitas pessoas que anteriormente nunca haviam tido a oportunidade de viajar de avião puderam utilizar esse meio de transporte, seja para turismo, lazer ou negócios.

Os números coletados e apresentados neste estudo não deixam dúvida disso. Apesar do aumento demográfico brasileiro o aumento percentual em números de passageiros transportados pelas companhias aéreas regulares brasileiras teve substancial aumento, denotando a inclusão de novas classes sociais a este meio de transporte anteriormente destinado e utilizado apenas a pessoas pertencentes as classes sociais mais abastadas.

Para a democratização do transporte aéreo em nosso país, ainda precisa-se melhorar a renda de muitos dos brasileiros de forma significativa para que se verifique melhora nas condições econômicas que deem acesso a mais bens e serviços.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa, buscou-se analisar os aspectos políticos, sociais e econômicos que contribuíram ou não para a democratização do transporte aéreo no Brasil, no período de 1980 a 2008. Considerando a análise dos dados apresentados, podemos constatar um acréscimo no número de passageiros transportados ao longo dos anos compreendidos entre 1980 a 2008 no país.

Houve uma variação demográfica em torno de 59,39% na população brasileira, pois em 1980 éramos 122.191.721 milhões de brasileiros, e em 2008 chegamos a 194.769.696 milhões. Ao analisarmos os números de passageiros embarcados pelas empresas aéreas nacionais, temos que em 1980 o somatório geral do número de passageiros embarcados pelas empresas foi de 12.440.274 milhões de pessoas. Já, em 2008 esse número chega a 56.204.765 milhões de pessoas, levando a uma variação percentual de 351,79%. Percebemos neste período, um crescimento, pois estamos nos referindo apenas aos números do país. Embora ainda não tenhamos encontrado boas condições para a ampliação do setor aéreo, com situações baixas de crescimento e investimento público em estrutura e de pessoal especializado, observamos uma diferença entre o crescimento do número de passageiros embarcados e a variação demográfica brasileira. Nesse sentido, a equação:  $351,79\% - 59,39\% = 292,40\%$ , exprime o crescimento do número de passageiros embarcados pelas companhias aéreas brasileiras entre os anos de 1980 a 2008.

Podemos afirmar que os dados obtidos pela pesquisa são expressivos, pois deixam claro que políticas públicas e medidas socioeconômicas proporcionaram alterações no panorama social da população brasileira, o que se reflete no acesso de parcela da população brasileira a este meio de transporte, o avião. Assim, no período de 1980 a 2008, aspectos políticos, sociais e econômicos contribuíram para a mudança de paradigmas e proporcionaram a inclusão de diversas classes sociais no transporte aéreo do país. Esta mudança cultural foi reflexo do processo de democratização que o país passou a vivenciar, especialmente após a

constituição de 1988 e na retomada de políticas sociais inclusivas e emancipatórias dos últimos governos da esquerda política brasileira.

Todavia, pelo número total da população brasileira ainda percebemos um baixo percentual de usuários do transporte aéreo o que indica a necessidade de aumento de políticas sociais para que de fato se efetive a democratização deste meio de transporte.

## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Leila Marrach Basto de. Comunidade e sociedade: conceito e utopia. **Raízes**, São Paulo, v.18, n. 20, p.50-53, nov./ 99. Disponível em: < [http://www.ufcg.edu.br/~raizes/artigos/Artigo\\_27.pdf](http://www.ufcg.edu.br/~raizes/artigos/Artigo_27.pdf) >. Acesso em 26 jun. 2017.

ALEXY, Robert. Direitos Fundamentais no Estado Constitucional Democrático. Para a relação entre direitos do homem, direitos fundamentais, democracia e jurisdição constitucional. **Revista Direito e Administração**, Rio de Janeiro, n. 217, p. 55-66, jul/set. 1999. Disponível em: < <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rda/article/view/47413/45319> >. Acesso em 12 jun. de 2017.

ALMEIDA, Adjovanes Thadeu Silva de; LIMA, Vitória Thess Lopes da Silva (coord.). Dilma Rousseff na Imprensa Brasileira: da reeleição ao processo de impeachment . **Revista Encontros**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 26, 2016. Disponível em: < <http://cp2.g12.br/ojs/index.php/encontros/article/view/747/641> >. Acesso em 10 de jun. 2017.

ANAC. Anuário Estatístico. Brasília, 2008 Disponível em:<<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-do-anuario-do-transporte-aereo>> Acesso em: 05 nov. 14.

BARROSO, Luís Roberto. Fundamentos teóricos e filosóficos do novo direito constitucional brasileiro. **Revista da EMERJ**, Rio de Janeiro, v.4, n.15, 2001. Disponível em: < [http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj\\_online/edicoes/revista15/revista15\\_11.pdf](http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj_online/edicoes/revista15/revista15_11.pdf) >. Acesso em 15 de jun. 2017.

BENEDITO, Alessandra; MENEZES, Daniel Francisco Nagao. Políticas públicas de inclusão social: o papel das empresas. **Revista Ética e Filosofia Política**, São Paulo, v.1, n. 16, p. 57-76, jun. 2013. Disponível em: <[http://www.ufjf.br/eticaefilosofia/files/2009/08/16\\_1\\_benedito.pdf](http://www.ufjf.br/eticaefilosofia/files/2009/08/16_1_benedito.pdf)>. Acesso em: 20 fev. 2016.

BIELSCHOWSKY, Pablo; CUSTÓDIO, Marcos da Cunha. A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro. **Revista Eletrônica Novo Enfoque**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 13, p. 72-93, 2011. Disponível em: <[http://www.castelobranco.br/sistema/novoenfoco/files/13/artigos/7\\_Prof\\_Pablo\\_Marcos\\_Art4\\_VF\\_2.pdf](http://www.castelobranco.br/sistema/novoenfoco/files/13/artigos/7_Prof_Pablo_Marcos_Art4_VF_2.pdf)> Acesso em: 05 nov.14.

BOSCHI, Renato; DINIZ, Eli. **Estado e Sociedade no Brasil**: a obra de Renato Boschi e Eli Diniz. Rio de Janeiro: Ideia, 2016. Disponível em: < <http://neic.iesp.uerj.br/livroestadoesociedadedenobrasil.pdf#page=259> >. Acesso em 12 jun. 2017.

BURLE, Lauro Lobo. Transporte aéreo no Brasil: a crise da aviação comercial. **Indic. Econ. FEE**, Porto Alegre, v. 31, n. 3, p. 5-18, nov. 2003. Disponível em:

<<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewFile/211/260>>. Acesso em: 29 abr. 2017.

BURSZTYN, Ivan. **Políticas públicas de turismo visando a inclusão social**. Disponível em: <[http://www.academia.edu/download/5383705/ivan\\_bursztyn\\_-\\_tese\\_completa.pdf](http://www.academia.edu/download/5383705/ivan_bursztyn_-_tese_completa.pdf)>. Acesso em: 30 abr. 2017.

CAVALCANTE, Zedequias Vieira; SILVA, Mauro Luis Siqueira da. A importância da revolução industrial no mundo da tecnologia. In: VII EPCC – Encontro Internacional de Produção Científica Cesumar. **Anais eletrônicos ...** Maringá/PR, 2011. Disponível em <[http://www.cesumar.br/prppge/pesquisa/epcc2011/anais/zedequias\\_vieira\\_cavalcante2.pdf](http://www.cesumar.br/prppge/pesquisa/epcc2011/anais/zedequias_vieira_cavalcante2.pdf)> Acesso em: 14 dez. 2016.

CHAUÍ, Marilena. Cultura e democracia. En: Crítica y emancipación : **Revista latinoamericana de Ciencias Sociales**. Buenos Aires: Casco, v.1, n. 1 jun. 2008. Disponível em: <<http://www.biblioteca.clasco.edu.ar/ojs/index.php/critica/article/view/195/180>>. Acesso em: 11 jun. 2017.

**CONFIRA quem foram os presidentes do Brasil desde a proclamação da República**. FOLHA DE SÃO PAULO. 26 out. 2014. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/poder/2014/10/1537268-confira-quem-foram-os-presidentes-do-brasil-desde-a-proclamacao-da-republica.shtml>>. Acesso em: 16 set. 2016.

COSTA, Sidiney Alves; BEZERRA NETO, Luiz. **Políticas Públicas ou Políticas Públicas/Estatais: o estado em ação no capitalismo**. Disponível em: <<https://www.uniara.com.br/arquivos/file/eventos/2016/vii-simposio-reforma-agraria-questoes-rurais/sessao1c/politicas-publicas-politicas-publicas-estatais.pdf>> Acesso em: 15 de fev. 2017.

DALFOVO, Michael Samir; LANA, Rogério Adilson; SILVEIRA, Amélia. Métodos quantitativos e qualitativos: um resgate teórico. **Revista Interdisciplinar Científica Aplicada**, Blumenau, v.2, n.4, p.01- 13, Sem II. 2008. Disponível em: <http://rica.unibes.com.br/index.php/rica/article/view/243/234> Acesso em 20 jun. 2017.

DUPAS, Gilberto. A lógica da economia global e exclusão social. **Estudos Avançados 12 (34)**. São Paulo, 1998. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v12n34/v12n34a19.pdf>>. Acesso em: 13 mai. 2017.

\_\_\_\_\_. **O poder dos atores e a nova lógica econômica global**. Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <[http://www.brasiluniaoouroepeia.ufrj.br/pt/pdfs/o\\_poder\\_dos\\_atores\\_e\\_a\\_nova\\_logica\\_economica\\_global.pdf](http://www.brasiluniaoouroepeia.ufrj.br/pt/pdfs/o_poder_dos_atores_e_a_nova_logica_economica_global.pdf)>. Acesso em: 16 fev. 2016.

FALCÃO, Viviane Adriano. Demanda aeroportuária de Manaus e sua influência para o setor de turismo da região. **J. Transp. Lit.** Amazônia, v.7, n.1, p.127, 2013. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/profile/Viviane\\_Falcao/publication/262430507\\_Demand\\_of\\_Manauas\\_airport\\_and\\_its\\_influence\\_on\\_the\\_tourism\\_sector\\_in\\_the\\_region/links/54901ab70cf214269f2651f4.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Viviane_Falcao/publication/262430507_Demand_of_Manauas_airport_and_its_influence_on_the_tourism_sector_in_the_region/links/54901ab70cf214269f2651f4.pdf)>. Acesso em 26 jun. 2017.

FERNANDES, Karina Ribeiro; ZANELLI, José Carlos. O Processo de Construção e Reconstrução das Identidades dos Indivíduos nas Organizações. **Revista de Administração Contemporânea**, Curitiba, v.10 n.1 Jan./Mar. 2006 Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/rac/v10n1/a04.pdf> >. Acesso em: 12 jun. 2017.

FIGUEIREDO, Argelina Cheibub; LIMONGI, Fernando. **Instituições políticas e governabilidade**: desempenho do governo e apoio legislativo na democracia brasileira. Belo Horizonte: UFMG, 2007. Disponível em: < [http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/33309516/Capitulo\\_Figueiredo\\_Instituicoes\\_politicas\\_e\\_governabilidade2.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1498398761&Signature=UIY2SFt1V0tCMZXlreKGVGzowTw%3D&response-content%20disposition=inline%3B%20filename%3DInstituicoes\\_politicas\\_e\\_governabilidade.pdf](http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/33309516/Capitulo_Figueiredo_Instituicoes_politicas_e_governabilidade2.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1498398761&Signature=UIY2SFt1V0tCMZXlreKGVGzowTw%3D&response-content%20disposition=inline%3B%20filename%3DInstituicoes_politicas_e_governabilidade.pdf) >. Acesso em: 12 jun. 2017.

FLEURY, Pedro Leme. **Estudo sobre estratégias de negócio de empresas de transporte aéreo para atender o mercado de baixa renda**: um estudo de caso. São Paulo, 2010. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/12/12139/tde-13102010-190305/pt-br.php>>. Acesso em: 15 fev. 2016.

FRANZOI, Luiz Carlos; MORAIS, Marcos Cesar Porfirio de. **Redemocratização do Brasil**. 2014. Disponível em: <<http://santacruz.br/ojs/index.php/JICEX/article/viewFile/1878/1721>>. Acesso em: 05 de mar. 2017.

GIDDENS, Anthony. **Sociologia**. Porto Alegre: Artmed, 2005.

GOHN, Maria da Glória. Empoderamento e participação da comunidade. **Saúde e Sociedade**, São Paulo, v.13, n.2, p.20-31, maio-ago. 2004. Disponível em: < <http://www.revistas.usp.br/sausoc/article/view/7113/8586>>. Acesso em: 28 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. Movimentos sociais na contemporaneidade. **Revista Brasileira de Educação**, Rio de Janeiro, v. 16 n. 47, maio-ago. 2011. Disponível em:< <http://www.scielo.br/pdf/rbedu/v16n47/v16n47a05.pdf>>. Acesso em 28/03/17.

**PROCESSO de impeachment de Dilma**. Site G1. 31 ago. 2016. Caderno Política. Disponível em: < <http://especiais.g1.globo.com/politica/politica/processo-de-impeachment-de-dilma/2016/governo-dilma-em-20-fatos/>> Acesso em 18 jun 2017.

HERCULANO, Selene. **Do desenvolvimento (in)suportável à sociedade feliz**. Rio de Janeiro: Editora Revan, 1992. Disponível em: < [http://www.professores.uff.br/seleneherculano/images/Do\\_desenvolvimento\\_insuportavel\\_v2\\_%C3%A0\\_sociedade\\_feliz.pdf](http://www.professores.uff.br/seleneherculano/images/Do_desenvolvimento_insuportavel_v2_%C3%A0_sociedade_feliz.pdf) >. Acesso em 02 jun. 2017.

INOJOSA, Rose Marie. Sinergia em políticas e serviços públicos: desenvolvimento social com intersetorialidade. **Cadernos FUNDAP**, São Paulo, n. 22, p. 202-101, 2001. Disponível em: < [http://lcead.nutes.ufrj.br/constructore/objetos/Sinergia%20em%20pol%edticas%20e%20servi%e7os%20p%fablicos\\_%20desenvolvimento%20social%20com%20intersetorialidade.pdf](http://lcead.nutes.ufrj.br/constructore/objetos/Sinergia%20em%20pol%edticas%20e%20servi%e7os%20p%fablicos_%20desenvolvimento%20social%20com%20intersetorialidade.pdf) >. Acesso em: 01 jun. 2017.

ITO, Claudemira Azevedo. Possibilidades do Turismo: da concentração de renda à inclusão social. **Dialogando no Turismo**, São Paulo, v. 1, n. 3, p. 1-9, ago. 2007. Disponível em: <<http://www.rosana.unesp.br/Home/graduacao/turismo4761/revistadiologandonoturismo5272/v1n3a1.pdf>>. Acesso em 30 abr. 2017.

KINZO, Maria Dálva G. A democratização brasileira um balanço do processo político desde a transição. **São Paulo Perspectivas**. São Paulo, v.15 n.4, Out./Dec. 2001. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/spp/v15n4/10367.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2017.

KLIKSBERG, Bernardo. **Repensando o estado para o desenvolvimento social**: superando dogmas e convencionalismos. São Paulo: Cortez, 1998. Disponível em: <[http://www.inesul.edu.br/site/documentos/repensando\\_estado\\_desenvolvimento\\_social.pdf](http://www.inesul.edu.br/site/documentos/repensando_estado_desenvolvimento_social.pdf)>. Acesso em: 29 mai. 2017.

LACERDA, A. C de. **Economia brasileira**. 4.ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

LIMA, João de Deus Alves. **Origem da Sociedade**. 2006. Disponível em: <<http://fazerdireito.tripod.com/textos/origemdadasociedade.pdf>>. Acesso em 19/08/2015.

MELO FILHO, Cícero Rodrigues de. **Evolução do transporte aéreo no Brasil e no mundo no período de 2001 a 2007**. São Paulo: [s.n.], 2008. Disponível em: <<https://cabecadepapel.com/sites/viisitraer2008/pdf/510.pdf>>. Acesso em 10 de mar 2016

NERI, Marcelo. **A economia do Brasil nos últimos 40 anos e perspectivas para o futuro**. Rio de Janeiro: FGV, [20--?]. Disponível em: <[http://www.cps.fgv.br/ibrecps/40anos\\_EconomiaOGlobo\\_Neri\\_CPS\\_FGV.pdf](http://www.cps.fgv.br/ibrecps/40anos_EconomiaOGlobo_Neri_CPS_FGV.pdf)> Acesso em: 22 de nov. 2016.

NICOLELIS, Miguel. **Muito além do nosso eu**: a nova neurociência que une cérebro e máquinas e como ela pode mudar nossas vidas. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. Disponível em: <<https://www.companhiadasletras.com.br/trechos/12715.pdf>>. Acesso em: 13 jun. 2017.

PALHARES, G. L., ESPÍRITO SANTO JUNIOR, R. A. O turismo e o transporte aéreo como multiplicadores socioeconômicos. In: Setti, J. R. A., Lima Jr., L. F. (eds.). **Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes 2001. Anais do XV Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes (ANPET)**, Ouro Preto/MG, v. 2, p. 225-232, 2011. Disponível em:

<[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_nlinks&ref=000067&pid=S2238-1031201200040000800021&lng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_nlinks&ref=000067&pid=S2238-1031201200040000800021&lng=pt)> Acesso em: 17 de set. 2016.

PEREIRA, Érico Felden; TEIXEIRA, Clarissa Stefani; SANTOS, Anderlei dos. Qualidade de vida: abordagens, conceitos e avaliação. **Revista Brasileira de Educação Física e Esporte**, São Paulo, v.26 n.2, Apr./June 2012 Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbefe/v26n2/07.pdf>>. Acesso em: 08 jun. 2017.

PEREIRA, José Matias. Reforma do Estado e Transparência: estratégias de controle da corrupção no Brasil. In: **VII Congresso Internacional del CLAD sob la Reforma del Admnsitración Pública**, Lisboa/Portual, p. 8-11, out. 2002. Disponível em:



<[http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/940/4/ARTIGO\\_ReformaEstadoTransparencia.pdf](http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/940/4/ARTIGO_ReformaEstadoTransparencia.pdf)>. Acesso em: 17 de jan. 2017.

RICHARDSON, Roberto Jarry (colab.). **Pesquisa Social Métodos e Técnicas**. São Paulo: Atlas, 1999.

ROCHA, Roberto. A gestão descentralizada e participativa das políticas públicas no Brasil. **Revista Pós Ciências Sociais**. São Luiz/MA, v. 1 n. 11, 2009. Disponível em: <[http://www.ppgcsoc.ufma.br/index.php?view=article&catid=72%3Arevista-2009-numero-11-&id=318%3Aa-gestao-descentralizada-e-participativa-das-politicas-publicas-no-brasil-resumo&format=pdf&option=com\\_content&Itemid=114](http://www.ppgcsoc.ufma.br/index.php?view=article&catid=72%3Arevista-2009-numero-11-&id=318%3Aa-gestao-descentralizada-e-participativa-das-politicas-publicas-no-brasil-resumo&format=pdf&option=com_content&Itemid=114)>. Acesso em: 30 de nov. 2016.

ROCHA, Sonia. Desigualdade regional e pobreza no Brasil: a evolução- 1981/95. **IPA**, Rio de Janeiro, n. 567 1998. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2431/1/td\\_0567.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2431/1/td_0567.pdf)> Acesso em 26 jun. 2017.

RODRIGUES, Alexandre Lamas; CALGARO, Cleide; PEREIRA, Agostinho Oli Koppe. Conquistando direitos: ascensão da nova classe média no Brasil e aumento do consumo. **II Congresso de Pesquisa e Extensão da USG**, Caxias do Sul/ RS, de 27 a 29 de Maio de 2014. Disponível em: <<http://ojs.fsg.br/index.php/pesquisaextensao/article/viewFile/98-109/908>> Acesso em: 08 de mar. 2017.

SAMPIERI, Roberto Hernández; COLLADO, Carlos Fernández ; LUCIO, María del Pilar Baptista. **Metodologia de Pesquisa**.5.ed. São Paulo. Porto Alegre: Mc Graw Hill, 2013.

SANTOS, Boaventura de Sousa. Para além do pensamento abissal: das linhas globais a uma ecologia de saberes. **Novos estudos – CEBRAP**, São Paulo, n.79, nov. 2007. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-33002007000300004](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-33002007000300004)> Acesso em 12 de abril de 2017.

SEN, Amartya Kumar. **Desenvolvimento como Liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras. 2000. Disponível em: <[https://www.fep.up.pt/docentes/joao/material/desenv\\_liberdade.pdf](https://www.fep.up.pt/docentes/joao/material/desenv_liberdade.pdf)> Acesso em:27 jun. 2017.

SERAFIM, Milena Pavan; DAGNINO, Renato Peixoto. Política científica e tecnológica e as demandas da inclusão social no governo Lula (2003-2006). **Organizações & Sociedade**, Salvador, v.18 - n.58, p. 403-427 – Jul./ Set. 2011. Disponível em:<<https://portalseer.ufba.br/index.php/revistaoes/article/view/11160/8072>>. Acesso em: 18 fev. 2016.

SOUZA, Eda Castro Lucas de; TORRES, Cláudio Vaz; Lucas, Cristina Castro. Práticas sociais, cultura e inovação: Três conceitos associados. **Revista de Administração FACES Journal**, Belo Horizonte. v. 10 · n. 2 · p. 210-230 · abr./jun. 2011

SOUZA, Marcelo Lopes de. Algumas notas sobre a importância do espaço para o desenvolvimento social. **Revista TERRITÓRIO**, Rio de Janeiro, v. 11, n 23, jul./dez, 1997 Disponível em: <[http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/03\\_3\\_souza.pdf](http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/03_3_souza.pdf)>. Acesso em: 28 mai. 2017.

SPOSATI, Aldaíza. **Cidade, Território, Exclusão/Inclusão Social**. São Paulo, 2002. Disponível em: <<http://www.dpi.inpe.br/geopro/exclusao/cidade.pdf>>. Acesso em: 19 fev. 2016.

**VEJA os principais programas sociais do governo Lula**. ESTADÃO. 25 fev. 2008. Disponível em: < <http://politica.estadao.com.br/noticias/geral,veja-os-principais-programas-sociais-do-governo-lula,130446> > Acesso em: 12 jun. 2017.

ZALUAR, Alba. Exclusão e políticas públicas: dilemas teóricos e alternativas políticas. **Revista Brasileira de Ciências Sociais** [online], São Paulo, v. 12, n. 35, 1997. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/rbcsoc/v12n35/35alba.pdf> >. Acesso em: 20 jun. 2017.

## **APÊNDICES**

**APÊNDICE A****QUESTIONÁRIO  
INSTRUMENTO DE PESQUISA**

Nome da Agência:

Cidade:

Ano de criação da agência:

Número de Funcionários:

Número de Passagens vendidas anualmente:

Volume de passagens vendidas em cada ano desde a criação da agência até os dias atuais:

Período do ano que mais vende passagens:

Forma de pagamentos: ( ) a prazo, ( ) a vista, ( ) crédito, ( ) cheque, ( ) outra forma.

Desde que ano vende na modalidade crédito:

Vende parcelado?                      Desde que ano?

Perfil do cliente:

- Sexo: ( F ) ou ( M )

- Idade:

- Escolaridade:

( ) Analfabeto

( ) Fundamental Incompleto

( ) Fundamental Completo

( ) Médio Incompleto

( ) Médio Completo

( ) Superior Incompleto

( ) Superior Completo

( ) Pós Graduação (Especialista, Mestre ou Doutor)

- Ocupação:

- Renda:

- Forma de pagamento:

- Motivo da viagem: Turismo ou negócio

- Sua opinião: houve democratização no setor aéreo brasileiro? Sim ou não. Justifique na sua opinião se os motivos foram sociais, políticos ou econômicos.

## APÊNDICE B

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

#### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Título da Pesquisa: **DEMOCRATIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL E AS MUDANÇAS NO CENÁRIO AERONÁUTICO.**

Nome do Pesquisador: Angelo Ricardo Cervi

Nome da Orientadora: Dr.<sup>a</sup> Solange Beatriz Billig Garces

O(A) Senhor(a) está sendo convidado (a) a participar desta pesquisa que tem como objetivo *Analisar os aspectos políticos, sociais e econômicos que contribuíram ou não para a democratização do transporte aéreo no Brasil, no período de 1980 a 2008.* Ao participar deste estudo o(a) Senhor(a) permitirá que o pesquisador Angelo Ricardo Cervi obtenha dados para sua dissertação de mestrado, cuja pesquisa contribuirá para a reflexão sobre a democratização ou não no transporte aéreo no Brasil no período de 1980 a 2008. A sua participação no estudo se dará através de respostas a um questionário misto. As questões foram elaboradas com o fim de compreender melhor a temática e não oferecem nenhum risco à sua dignidade, porém algumas questões podem aflorar em você sentimentos, emoções sensação de tristeza ou frustração. Todavia esses sentimentos serão trabalhados pelo pesquisador demonstrando ser um processo natural e aceitável sem provocar desequilíbrios emocionais duradouros ou maiores constrangimentos. O(A) Senhor(a) tem liberdade de se recusar a participar e ainda se recusar a continuar participando em qualquer fase da pesquisa, sem qualquer prejuízo para o(a) senhor(a). Sempre que quiser poderá pedir mais informações sobre a pesquisa através do telefone do pesquisador do projeto. Todas as informações coletadas neste estudo são estritamente confidenciais, respeitando-se a privacidade do(a) pesquisado(a) em todas as fases da pesquisa, especialmente na apresentação dos resultados em publicação científica ou educativa. Ao participar desta pesquisa o(a) Senhor(a) não terá nenhum tipo de despesa, bem como nada será pago por sua participação. Entretanto, esperamos que este estudo traga informações importantes sobre o quantitativo de pessoas que utilizam o transporte aéreo identificando junto às agências de viagens da região aspectos que evidenciem a democratização do transporte aéreo.

Após estes esclarecimentos, solicitamos o seu consentimento, de forma livre, para participar desta pesquisa. Portanto, este termo será preenchido em duas vias assinadas pelo pesquisador e por você, caso aceite participar da pesquisa e ficará com uma cópia.

### **Consentimento Livre e Esclarecido**

Tendo em vista os itens acima apresentados, eu, de forma livre e esclarecida, manifesto meu consentimento em participar da pesquisa:

Nome do Participante da Pesquisa: \_\_\_\_\_

Assinatura do Participante da Pesquisa: \_\_\_\_\_

Coordenadores da Pesquisa: Angelo Ricardo Cervi \_\_\_\_\_

Fone: (55) 99936 – 2818 e-mail: [angelocervi@yahoo.com.br](mailto:angelocervi@yahoo.com.br)

Nome e assinatura do Coordenador da Pesquisa: Solange Beatriz Billig Garces \_\_\_\_\_

Fone: (55) 3321–1500 – e-mail: [sgarces@unicruz.edu.br](mailto:sgarces@unicruz.edu.br)

Endereço CEP/UNICRUZ Fone/Fax: (55) 3321–1500

Campus Universitário Dr. Ulysses Guimarães - Rodovia Municipal Jacob Della Méa, km 5.6

– Parada Benito - CEP 98.005-972 Caixa Postal 838 - Cruz Alta/RS



## APÊNDICE C

### TERMO DE CONFIDENCIALIDADE

#### TERMO DE CONFIDENCIALIDADE E SIGILO DE INFORMAÇÕES

Este termo assinado visa a confidencialidade e sigilo em relação às informações consideradas confidenciais a que poderão ter acesso os sujeitos participantes da pesquisa “**DEMOCRATIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL E AS MUDANÇAS NO CENÁRIO AERONÁUTICO.**” que tem por objetivo *Analisar os aspectos políticos, sociais e econômicos que contribuíram ou não para a democratização do transporte aéreo no Brasil, no período de 1980 a 2008.* Vinculada ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Práticas Socioculturais e Desenvolvimento Social da Universidade de Cruz Alta, tem como pesquisadora responsável a prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup>. Solange Beatriz Billig Garces. Por este termo, compromete-se:

- 1) a não compartilhar nenhum tipo de informação de caráter confidencial ou sigiloso de um ou mais participantes, com pessoas de fora deste grupo.
- 2) será respeitado o sigilo de informações tanto em caráter individual quanto coletiva quando da apresentação - por parte do pesquisador responsável - dos resultados dessa pesquisa em publicação científica ou educativa.

Cruz Alta, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2016.

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Solange Beatriz Billig Garces  
Pesquisadora/ Orientadora  
RG 6035506077

---

Angelo Ricardo Cervi  
Pesquisador/Orientando  
RG: 6039001695

