



TRANSPORTE AÉREO E INTEGRAÇÃO TERRITORIAL NO BRASIL ENTRE 1925 E 1965¹

Bruno Carneiro de Oliveira ²

RESUMO

As redes de transportes, em geral, e o transporte aéreo, em particular, possuem papel decisivo no processo de circulação na contemporaneidade. Não apenas a técnica é importante nesse processo, mas também as ações de agentes econômicos e políticos. O Estado, por exemplo, atua como importante ator no processo de regulação, mediação da circulação e na articulação de concessões, de financiamentos etc. Além disso, direciona e relativiza os setores mais privilegiados observando os atores econômicos envolvidos, algo que se verifica ao analisar a trajetória do transporte aéreo no território brasileiro. Diante disso, o presente texto busca discutir as dinâmicas do desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil e as ações do Estado brasileiro nesse âmbito entre os anos de 1925 e 1965 por meio de revisão bibliográfica, análise de dados secundários e de produções científicas da área. A pesquisa demonstra que durante o período analisado houve avanços e retrocessos com relação ao desenvolvimento do setor e ao objetivo de se integrar as regiões brasileiras. Além disso, o Estado figura-se como o maior mediador/condutor desse processo junto as companhias aéreas que surgem e atuam nesse período por meio de legislações e ajudas de custo.

Palavras-chave: Transporte aéreo; Integração regional; Estado brasileiro.

ABSTRACT

Transportation networks in general and air transport in particular play a decisive role in the process of movement in contemporary times. Not only the technique is important in this process, but also the actions of economic and political agents. The State, for example, acts as an important agent in the process of regulation, mediation of circulation and in the articulation of concessions and financing. In addition, it directs and relativizes the most privileged sectors observing the economic actors involved, something that occurs when analyzing the trajectory of air transport in Brazilian territory. Therefore, this text seeks to discuss the dynamics of the development of air transport in Brazil and the actions of the Brazilian State in this context between 1925 and 1965 through bibliographic review, analysis of secondary data and scientific productions in the area. The research shows that during the analyzed period there were advances and setbacks in relation to the development of the sector and the objective of integrating the Brazilian regions. In addition, the State is the largest mediator/driver of this process with the airlines that arise and operate in this period through legislation and cost aid.

Keywords: Air transportation; Regional integration; Brazilian state.

INTRODUÇÃO

As redes de transportes, em geral, e o transporte aéreo, em particular, possuem papel decisivo no processo de circulação na contemporaneidade. Não apenas a técnica é importante

1 O presente texto é parte de resultado preliminar do projeto intitulado “Rede de transporte aéreo no Centro-Norte do Brasil: escalas de integração territorial entre 1930 e 2020” com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes). O projeto tem orientação do Prof. Dr. Denis Castilho (PPGEO/IESA/UFG).

2 Bacharel e Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Goiás. Doutorando em Geografia pela mesma universidade. Endereço: Av. Esperança, s/n - Samambaia, Goiânia - GO, 74001-970. Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-3035-6174>. E-mail: bcarneirodeoliveira@gmail.com.



nesse processo, mas também as ações de agentes econômicos e políticos. O Estado, por exemplo, atua como importante ator no processo de regulação, mediação da circulação e também na articulação de concessões, de financiamentos, etc. Além disso, direciona e relativiza os setores mais privilegiados observando os atores econômicos envolvidos, algo que se verifica ao analisar a trajetória do transporte aéreo no território brasileiro. Diante disso, o presente texto busca discutir as dinâmicas do desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil e as ações do Estado brasileiro nesse âmbito entre os anos de 1925 e 1965.

Para discutir as dinâmicas do desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil e as ações do Estado brasileiro nesse âmbito, os principais passos metodológicos para a pesquisa consistiram em uma revisão bibliográfica sobre as redes técnicas de transporte e circulação (RAFFESTIN, 1983; RODRIGUE et al, 2013; CAPPA, 2013 ; SILVEIRA, 2011), evolução do transporte aéreo no Brasil (SOUZA, 1986; PEREIRA, 1987; FAY, 2013), análise de legislação brasileira sobre o tema (BRASIL, 1925; BRASIL, 1956) e análise de fontes secundárias constantes nos Anuários Estatísticos do IBGE entre os anos de 1935 e 1965 e na publicação O Observador Econômico e Financeiro (1936-1962) disponível na base da Biblioteca Nacional Digital.

CIRCULAÇÃO E TRANSPORTE AÉREO NO INÍCIO DO SÉCULO XX

A circulação expressa um processo de movimento contínuo, indicando a necessidade de realização contínua e circular dos interesses e das necessidades tanto dos indivíduos quanto de grupos vinculados ao capital no espaço. Para Silveira (2011, p. 25-26), é fundamental que na contemporaneidade circulação, transportes e logística sejam termos que apareçam unidades em análise geográfica sobre os transportes, pois “a circulação, agora, não se refere só ao movimento de mercadorias, de pessoas e de informações que produzem e reproduzem o espaço, mas pelo fato dessa circulação ter se tornado o atributo fundamental, em termos de ‘capitalismo global’, do movimento circulatório do capital”. Rodrigue et al (2013) assinalam que o propósito fundamental do transporte é facilitar as movimentações entre diferentes localizações. Em vista disso, o transporte possui um papel central na estruturação e organização do espaço e dos territórios que pode variar de acordo com o nível de desenvolvimento.

As redes técnicas de transporte podem ser concebidas como elementos integradores, construtores de territórios e de solidariedades, mas também como elementos marginalizadores de lugares não privilegiados pela lógica de mercado e pela ausência de iniciativa do Estado (OFFNER E PUMAIN, 1996, APUD SILVEIRA, 2003). Para Raffestin (1993), as redes são



elementos inacabados, podendo se adaptar conforme as variações e mudanças no tempo e no espaço, mas também “faz[em] e desfaz[em] as prisões do espaço, tornando território: tanto libera como aprisiona”. A produção do território passa a ser marcada pela heterogeneidade regional no âmbito das ações de cunho econômico e de infraestrutura a depender da forma como as redes técnicas se espacializam. A partir dessas lentes é que analisamos o caso da evolução do transporte aéreo no Brasil no recorte temporal supracitado.

No contexto do século XIX é possível notar uma evolução dos meios de transportes hidroviários e rodoviários com maior proeminência no oeste do continente europeu e na parte que se expandia da costa leste em rumo a direção do centro e costa oeste do então território estadunidense. Além do objetivo de circulação de pessoas e mercadorias, a integração territorial aparece no bojo das principais intenções para a crescente evolução ferroviária e rodoviária, bem como um desejo em se modernizar os territórios, tornando-os mais dinâmicos e fluidos. Além do projeto de ocupação, as redes técnicas devem possuir o papel de promover a construção e o desenvolvimento de determinado território que devem ser executadas por meio da fluidez ocasionada pela circulação.

A circulação expressa um processo de movimento contínuo, indicando a necessidade de realização contínua e circular dos interesses e das necessidades tanto dos indivíduos quanto de grupos vinculados ao capital no espaço. Para Silveira (2011, p. 25-26), é fundamental que na contemporaneidade circulação, transportes e logística sejam termos que apareçam unidades em análise geográfica sobre os transportes, pois “a circulação, agora, não se refere só ao movimento de mercadorias, de pessoas e de informações que produzem e reproduzem o espaço, mas pelo fato dessa circulação ter se tornado o atributo fundamental, em termos de ‘capitalismo global’, do movimento circulatório do capital”.

Nas palavras de Santos e Silveira (2008, p. 167), “não basta produzir (...), é indispensável colocar a produção em movimento, pois agora é a circulação que preside à produção”. O crescimento e desenvolvimento dos fixos por meio das ações do Estado, da iniciativa privada e do aparato desenvolvido a partir da fase do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1994) tem possibilitado a amplitude dos fluxos (circulação de pessoas, mercadorias, informações etc.), o encurtamento das distâncias, a globalidade dos lugares e a uma “compressão tempo-espaço”, tal qual denominou Harvey (1989). Diante disso, as redes de transporte são decisivas para a fluidez desde o nível local ao global, bem como para as conexões entre os pontos do território.

O transporte, em todas as suas modalidades, está estritamente ligado ao desenvolvimento e espraiamento da população global pelo mundo. O termo advindo do latim



transportare (trans = levar além, pelo(a); porto = ato de carregar, trazer) (VAAN, 2018) fornece pistas de que transporte correlato ao verbo transportar refere-se ao modo de levar de um lugar com destino a outro, não importando a distância ou tipo de caminho. Ullman (1954) infere que transporte é a medida das relações entre as áreas, sendo um aspecto geográfico fundamental, uma vez que as conexões e relações econômicas são refletidas pelo caráter dos mecanismos de transporte e dos fluxos de tráfego.

Nesse contexto dos transportes, a aviação consolida-se no século XX enquanto um meio de redução do espaço e do tempo seja na circulação de pessoas e mercadorias em um contexto de franco desenvolvimento tecnológico. Fernandes e Pacheco (2016) argumentam que o setor ganhou maior destaque a partir do fim da Segunda Guerra Mundial, em 1945, e permanece atualmente como “a grande estrela dos meios de transportes”. Do invento de balões pelos irmãos Montgolfier no último quarto do século XVIII até as aeronaves a jato percebe-se um grande avanço da aviação mediada pela tecnologia que contribuiu para que o sistema de transporte aéreo se configura como um modal fundamental para o desenvolvimento econômico mundial.

PRIMÓRDIOS DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL

A aviação no Brasil tem como marco o voo a bordo realizado por Santos Dumont em 1906, na França. Apesar do fato não ter ocorrido no Brasil, o aviador foi precursor de diversos fatos que ocorreriam posteriormente no país, além de ser uma das personalidades brasileiras mais reconhecidas mundialmente. De acordo com Santos (1985), o primeiro aeroplano de modelo Voisin chega ao Brasil no ano de 1908, dezesseis anos após a chegada do primeiro carro, pela compra de Armando Álvares Penteado encantando com as façanhas de Santos Dumont. Entretanto, o aeroplano nem sequer chegou a sair do chão pois não havia pessoal especializado e um mecânico improvisado na tentativa de montá-lo acabou montando a hélice ao contrário e estragou outras partes vitais da máquina.

Nas décadas de 1910 e 1920, a influência e operacionalização de voos realizados por outros brasileiros como Anésia Pinheiro Machado e Eduardo Chaves, o primeiro piloto brasileiro a voar no país a bordo de um aeroplano modelo *Bleriot* ocorrido na baía de Santos no ano de 1912 e o primeiro a percorrer a rota entre Rio de Janeiro e São Paulo, ampliaram as perspectivas dos usos do avião. Inicialmente, não havia a necessidade de grande infraestrutura aeroportuária, quase inexistindo alguma espécie de regulação de tráfego aéreo, tendo foco básico no avião, no piloto e na formação de mecânicos, conforme Fernandes e Pacheco (2016). Para Fay e Fontes (2017):



A aviação chegou, assim, ao Brasil como um serviço de formação de pilotos, sem mão de obra especializada e sem produção técnico-científica, uma vez que o país carecia de uma indústria de base necessária ao desenvolvimento tecnológico em vários setores da economia, ainda essencialmente agrária. Até a fabricação de hélices era um desafio à incipiente indústria aeronáutica brasileira, que se via obrigada a importá-las (FAY e FONTES, 2017).

A Inspeção-Geral de Navegação⁵, criada em 1907, passa por mudanças e agrega diversas atribuições no que tange aos transportes e em 1920 é incorporada a função de fiscalização do serviço de navegação aérea (BRASIL, 1921) que estava próximo de ser iniciado enquanto atividade. Em 1925 os serviços de navegação aérea são regulamentados conforme o decreto 16.893 de 22 de julho do ano.

A organização do transporte aéreo brasileiro inicia-se em meados da década de 1925, mas é no contexto do governo de Getúlio Vargas a partir da década de 1930 que se nota preocupação em organizar e normatizar o setor. O Decreto-lei 16.983 de 1925 (BRASIL, 1925) introduziu autorização para o exercício das atividades aeronáuticas para empresas estrangeiras e a criação de empresas aéreas nacionais, o que incentivou os primeiros investimentos internacionais desse setor no Brasil. No decreto é regulamentado: a soberania sobre o espaço aéreo e águas territoriais; definições sobre aeronaves públicas (militares, pertencentes ao Exército ou Marinha, e administrativas, utilizadas para outras funções do Estado) e privadas (divididas em: mercantes, quando aplicadas no transporte de pessoas ou mercadorias; de instrução, utilizadas para formação de pilotos; de recreio, quando utilizadas para fins esportivos ou de lazer); definições sobre campos de pouso e aeródromos; normas sobre tráfego aéreo; burocratizações referente a documentação de pilotos, aeronaves e licenças; normas de concessões para empresas interessadas no tráfego aéreo brasileiro; penalidades em caso de

5 A Inspeção-Geral de Navegação foi criada pelo decreto n. 6.453, de 18 de abril de 1907 para fiscalizar as empresas de navegação fluvial no que tange a dimensão, acomodação, capacidade de carga, segurança etc. Essa divisão do Ministério de Viação e Obras Públicas passou por várias reestruturações e agregando funções referentes ao desenvolvimento dos transportes no Brasil no início do século XX. Em 1915, o decreto n. 11.456, de 20 de janeiro, alterou o nome do órgão para Inspeção Federal de Viação Marítima e Fluvial, agregando como atribuição o estudo para a concessão de favores ou subvenção às empresas ou companhias de navegação, nacionais ou estrangeiras. Em 1931, as competências relacionadas à navegação aérea foram transferidas para o Departamento de Aeronáutica Civil, criado pelo decreto n. 19.902, de 22 de abril. No ano seguinte, o decreto n. 20.933, de 13 de janeiro, estabeleceu o Departamento Nacional de Portos e Navegação, reunindo as atribuições da Inspeção Federal de Navegação e da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais, que foram extintas na ocasião. Para mais informações sobre o órgão, consultar o artigo disponível em <<http://mapa.an.gov.br/index.php/dicionario-primeira-republica/873-inspetoria-geral-de-navegacao>>.



ocorrência de infrações. Importante ressaltar que essa normativa tem como base a Convenção de Versalhes de 1919 entre outras que acrescentaram pontos até 1925, o que enfatiza a necessidade do Brasil em estar alinhado a regulação internacional para o desenvolvimento da aviação nacional.

Essa introdução é carregada de símbolos ligados a defesa da soberania nacional, sendo uma análise que não pode ser realizada de forma isolada. Isso decorre do crescimento industrial no início do século XX que criou condições para a formulação de uma política de transporte aéreo no Brasil. Como observa Cappa (2013), a conjuntura internacional ocasionada pela Primeira Guerra Mundial foi importante para a organização do transporte aéreo no Brasil por conta da geopolítica internacional do período, além do desenvolvimento tecnológico desse campo. Uma das primeiras ações foi a consolidação do Correio Aéreo Militar (CAM), posteriormente denominado Correio Aéreo Nacional (CAN), criado em 1931 que adentrou localidades do Brasil demonstrando a necessidade em se promover a circulação e fluidez do território (SOUZA, 1986) criado em 1931 no contexto da Revolução de 1930. Conforme Souza (1986), o primeiro voo entre Rio de Janeiro e São Paulo transportando duas cartas durou cinco horas e vinte minutos a bordo do monomotor biplano *Curtiss Fledgling*. Foi a primeira linha de tantas outras que buscavam adentrar localidades do Brasil, principalmente no centro-norte, extremo oeste e noroeste, e de países vizinhos como ocorreu com a linha entre Rio de Janeiro e Assunção, no Paraguai, em 1936. A integração territorial pelos ares promovida pelo Estado brasileiro por meio do CAN demonstrava a necessidade em se desenvolver a circulação e fluidez do território no período. O serviço existe até a atualidade suportando pontos extremos do Brasil.

De acordo com Pereira (1987), a partir do ano de 1927 começaram a operar no Brasil a Aéropostale e a subsidiária da Lufthansa Condor Syndikat, sendo autorizada a explorar em caráter de experiência por meio de hidroaviões na faixa litorânea que compreendia do Rio de Janeiro até o Rio Grande do Sul. De acordo com Pereira (1986), é com esse fato que a história da aviação civil brasileira é iniciada. No mesmo ano a Viação Aérea Rio Grandense (Varig) foi fundada e incorpora a Condor Syndikat se tornando a mais importante companhia aérea do Brasil até o início do século XXI. Em 1929, a Panair do Brasil, subsidiária da Pan American Airways, inicia suas operações de linhas internacionais no Brasil. Em 1933 surgem a Viação Aérea São Paulo (VASP) e a Aerolloyd Iguassu.



TRANSPORTE AÉREO E INTEGRAÇÃO TERRITORIAL NO BRASIL

Com o avanço da aviação civil no país, uma série de aeroportos começou a operar a aviação comercial principalmente no litoral brasileiro, com menor presença no interior, após o término da Segunda Guerra Mundial, o que demandou maior rigor com uma série de normas, órgãos e departamentos para burocratizar o setor. De acordo com Fay (2013), as ações de criação desses órgãos no período de 1930 a 1945, bem como a assinatura de Convenção de Chicago, demonstram a importância que o transporte aéreo teve durante o governo de Getúlio Vargas com o objetivo de alcançar as localidades mais remotas do território brasileiro. Isso se devia pelo fato de que o avanço das ferrovias e estradas nesse período ocorria com maior predominância no sul, sudeste e na faixa litorânea do Brasil. Portanto, o alcance pelo transporte aéreo do norte e centro-oeste em maior velocidade, com destaque para as áreas de fronteira internacional, foi um avanço no processo de integração territorial do Brasil.

Após o fim da Segunda Guerra Mundial, observa-se no Brasil um grande crescimento de companhias aéreas e estabelecimento de várias rotas entre Brasil e Estados Unidos, França, Inglaterra, Itália, Alemanha, Turquia, Líbano e Egito. No ano de 1949, por exemplo, a empresa Panair aumentou sua rede de 14.819 para 93.373 quilômetros. Esse aumento deveu-se principalmente a essa busca pela projeção internacional apoiada financeiramente, também, pelo Estado brasileiro. O Quadro 01 a seguir mostra a evolução do tráfego aéreo no Brasil.

De 1935 a 1938 o total de percursos efetuados pelas empresas aumentou em mais de 50 vezes enquanto o total de passageiros e de cargas aumentaram praticamente 6 e 5 vezes, respectivamente, nesse período. Conforme o periódico *O Observador Econômico e Financeiro* (1936), a empresa *Syndicato Condor* teve o maior destaque entre as companhias aéreas, realizando um percurso total de 833.446 quilômetros, 5.352 passageiros e 8.715 quilogramas de carga entre linhas nacionais como Natal-Rio de Janeiro, Rio de Janeiro-Belém, Fortaleza-Porto Alegre e São Paulo-Cuyabá, e linhas internacionais como Rio de Janeiro-Buenos Ayres-Santiago. A Panair era a empresa com segundo maior destaque com linhas como Belém-Porto Alegre, Rio de Janeiro-Fortaleza e Belém-Manaus que nesse ano realizou o total de 535.801 quilômetros, transportando 3.420 passageiros e 22.330 quilogramas em carga. Entre 1938 e 1948, as estatísticas do tráfego aéreo no Brasil demonstram o crescimento do número de quilômetros percorridos, cargas e passageiros transportados acompanhado pelo surgimento das novas empresas, novas linhas e concorrência.



Quadro 01: Estatística do Tráfego Aéreo Comercial no Brasil entre 1936 e 1953. Fonte: O Observador Econômico e Financeiro

Ano	Percurso efetuado (km)	Nº de passageiros	Bagagem (ton)	Carga (ton)	Correio (ton)
1935	1.741.065	11.819	147,89	72,63	34,92
1936	2.195.485	15.186	207,13	76,59	53,98
1938	6.919.651	63.423	895	355	186
1948	53.200.536	1.000.984	12.043	20.888	610
1951	96.068.300	2.241.400	27.520	51.037	1.444
1952	96.600.775	2.214.707	27.427	49.113	1.747
1953	104.235.107	2.611.329	32.366	58.764	2.123

Nota-se um *boom* no surgimento de empresas de transporte aéreo principalmente na década de 1940 atuantes principalmente no sudeste, sul e faixa litorânea do nordeste brasileiro. Apesar do Correio Aéreo Militar ter aberto rotas para outras empresas no centro-norte brasileiro, poucas se interessavam em disponibilizar rotas para as localidades dessa região. Boa parte dessas empresas foram sendo incorporadas a outras por diferentes razões, sendo a maior parte pela alta concorrência que implicou em holdings. Ao tornar-se crítica essa situação junto a disputa de rotas e horários, o governo realizou intervenção estabelecendo preços mínimos para os bilhetes. Como se observa, o governo brasileiro não antecipou essa possibilidade e teve de intervir dessa forma para proteger as empresas.

Após o fim da Segunda Guerra Mundial, observa-se no Brasil um grande crescimento de companhias aéreas e estabelecimento de várias rotas entre Brasil e Estados Unidos, França, Inglaterra, Itália, Alemanha, Turquia, Líbano e Egito. No ano de 1949, por exemplo, a empresa Panair aumentou sua rede de 14.819 para 93.373 quilômetros, contando com 30 aeronaves entre os modelos DC-3, Constellation e Catalinas. Esse aumento deveu-se principalmente a essa busca pela projeção internacional apoiada financeiramente, também, pelo Estado brasileiro. O Quadro a seguir mostra a evolução do tráfego aéreo no Brasil.

Quadro 01: Estatística do Tráfego Aéreo Comercial no Brasil entre 1936 e 1953. Fonte: O Observador Econômico e Financeiro (1935-1953). Disponível no acervo da Biblioteca Nacional Digital.

Ano	Percurso efetuado (km)	Nº de passageiros	Bagagem (ton)	Carga (ton)	Correio (ton)
1935	1.741.065	11.819	147,89	72,63	34,92
1936	2.195.485	15.186	207,13	76,59	53,98
1938	6.919.651	63.423	895	355	186
1948	53.200.536	1.000.984	12.043	20.888	610
1951	96.068.300	2.241.400	27.520	51.037	1.444
1952	96.600.775	2.214.707	27.427	49.113	1.747
1953	104.235.107	2.611.329	32.366	58.764	2.123



De 1935 a 1938 o total de percursos efetuados pelas empresas aumentou em mais de 50 vezes enquanto o total de passageiros e de cargas aumentaram praticamente 6 e 5 vezes, respectivamente, nesse período. Conforme o periódico O Observador Econômico e Financeiro (1936), a empresa Sydicato Condor teve o maior destaque entre as companhias aéreas, realizando um percurso total de 833.446 quilômetros, 5.352 passageiros e 8.715 quilogramas de carga entre linhas nacionais como Natal-Rio de Janeiro, Rio de Janeiro-Belém, Fortaleza-Porto Alegre e São Paulo-Cuyabá, e linhas internacionais como Rio de Janeiro-Buenos Ayres-Santiago. A Panair era a empresa com segundo maior destaque com linhas como Belém-Porto Alegre, Rio de Janeiro-Fortaleza e Belém-Manaus que nesse ano realizou o total de 535.801 quilômetros, transportando 3.420 passageiros e 22.330 quilogramas em carga.

Pelo perfil de rotas, é possível observar que a Panair tinha como foco o transporte de cargas como foco, sendo sua linha Belém-Porto Alegre responsável por quase 70% de cargas transportadas entre todas as linhas da empresa no ano. Ambas as empresas eram as únicas a oferecer linhas com conexões que abarcavam o centro-norte brasileiro, sendo as demais restritas ao sul, sudeste e litoral do norte brasileiro como mencionado anteriormente. Entre 1938 e 1948, as estatísticas do tráfego aéreo no Brasil demonstram o crescimento do número de quilômetros percorridos, cargas e passageiros transportados acompanhado pelo surgimento das novas empresas, novas linhas e concorrência. O Quadro 02 demonstra uma linha do tempo da fundação das empresas aéreas no Brasil de 1927 até 1952.

Empresa aérea	Ano de fundação	Empresa aérea	Ano de fundação
Varig	1927	Linhas Aéreas Natal	1946
Condor/Cruzeiro do Sul	1928	Linhas Aéreas Wright Ltda	1947
Panair	1930	Viação Interestadual de Transportes Aéreos (VITA)	1947
Vasp	1934	S.A. Viação Aérea Gaúcha (SAVAG)	1947
Navegação Aérea Brasileira (NAB)	1941	Empresa de Transportes Aéreos Catarinense (TAC)	1948
Aerovias Brasil	1942	Linhas Aéreas Itaú	1948
Linhas Aéreas Paulistas	1945	Central Aérea Ltda.	1948
Viação Aérea Santos Dumont (VASD)	1945	Transportes Aéreos Nacional	1948
Aerovias de Minas	1945	Transporte Aéreo Sul-Americano (TASA)	1948
Linhas Aéreas Brasileiras (LAB)	1945	Transportes Aéreos Bandeirantes (TABA)	1948
Cia. Meridional de Transportes	1945	Universal Transportes Aéreos	1948
Viação Aérea Arco-Íris	1945	Transportes Aéreos Ltda.	1948
Real	1945	Central Aérea Ltda	1948
Viação Aérea Bahiana	1946	Aeronorte	1949



Linha Aérea Transcontinental Brasileira	1946	Lóide Aéreo Nacional	1949
Viação Aérea Brasileira (Viabras)	1946	Transportes Aéreos Salvador (TAS)	1950
Organização Mineira Transo. Aérea (OMTA)	1946	Paraense Transportes Aéreos	1952

Quadro 02: Empresas de transporte aéreo criadas entre 1927 e 1952. Fonte: Fay (2013).

Como se observa no quadro acima, houve um *boom* no surgimento de empresas de transporte aéreo principalmente na década de 1940 atuantes principalmente no sudeste, sul e faixa litorânea do nordeste brasileiro. Apesar do Correio Aéreo Militar ter rompido rotas para outras empresas no centro-norte brasileiro, poucas se interessavam em disponibilizar rotas para as localidades dessa região. Boa parte dessas empresas foram sendo incorporadas a outras por diferentes razões, sendo a maior parte pela alta concorrência que implicou em holdings. O caso da empresa Real ao baixar excessivamente o preço das tarifas no ano de 1946 fez com que houvesse uma série de disputas tarifárias entre as empresas da época, de acordo com Fay (2013). Ao tornar-se crítica essa situação junto a disputa de rotas e horários, o governo realizou intervenção estabelecendo preços mínimos para os bilhetes. Como se observa, o governo brasileiro não antecipou essa possibilidade e teve de intervir dessa forma para proteger as empresas.

Mesmo assim várias empresas não sobreviveram e, nesse contexto, a empresa Real sobressaiu-se e passou adquirir aquelas menores. Surgida em 1945 com início das operações em 1946, a Real adquiriu em 1948 a Linhas Aéreas Wright, em 1950 a Linhas Aéreas Natal, em 1951 a Linha Aérea Transcontinental e adquire em 1954 a Aerovias Brasil, transformando-se em Real-Aerovias. Conforme Pereira (1986), esse foi um período turbulento de bastante desorganização no âmbito da ausência de regulamentações comerciais e de segurança aérea que desencadeou a falência de muitas empresas. Entretanto, a ausência da condição de tráfego para todas as empresas que surgiram nesse período fez com que novas linhas fossem criadas e novos mercados alcançados.

A partir de 1954, o governo de Juscelino Kubitschek promove uma de suas propostas de governo que era a de desenvolver o setor de transportes, um dos constantes em seu Plano de Metas. De acordo com Fay (2013), foram destinados 29,6% dos investimentos para reequipamento e construção de estradas de ferro, pavimentação e construção de estradas de rodagem, portos e barragens e transportes aéreos. No âmbito do transporte aéreo foi realizada a compra de aviões, reequipamento do material de vôo, implantação de uma infraestrutura de voo adequado, estabelecimento de indústria aeronáutica, novos campos de aviação entre os quais o de Brasília. A construção da capital Brasília nesse contexto remete a uma visão de



progressão, tendo o avião retratado em sua planta. O aeroporto fundado em 1957, três anos antes da inauguração da nova capital federal, possibilitou a instalação de um fixo de suporte ao encurtamento das distâncias entre as capitais estaduais e possibilitou as aeronaves uma função integradora.

A lei nº 3.039, de 20 de dezembro de 1956 (BRASIL, 1956) possibilitou a concessão de “contribuição financeira às empresas de transporte aéreo, que explorem linhas dentro do país, para fins de reaparelhamento de material de vôo” com o objetivo de fortalecer as empresas nacionais aéreas. A partir de 1960, no governo Jânio Quadros, nota-se uma desvalorização de câmbio que afetou as empresas aéreas no tocante aos custos em dólar. O Brasil tenta desvincular-se ao alinhamento com Estados Unidos e ao Fundo Monetário Internacional (FMI) e buscar novas parcerias, mas, ao mesmo tempo, era necessário o renegociamento de dívidas decorrentes da desvalorização cambial. Em 1961, a Varig compra a empresa Real em um contexto que levaria a uma grande mudança no cenário do transporte aéreo, mas com rupturas políticas em que Jânio Quadros renuncia ao cargo e João Goulart assume em sistema de governo que passou de presidencialista a parlamentarista.

O Brasil possuía, no final da década de 1950, a segunda maior frota aérea comercial do mundo em número de aviões e necessitava ingressar-se na era do jato pelas suas condições territoriais e para não ficar tecnologicamente atrasado internacionalmente. Em 1961 o setor aéreo empregava mais de 30.000 pessoas entre pilotos, radiotelegrafistas, mecânicos e comissários de bordo. Nesse ano havia uma frota total de 277 aviões distribuídos entre as empresas aéreas. As Figura 01 e 02 a seguir demonstram a evolução do tráfego aéreo de passageiros e cargas entre 1945 e 1965.

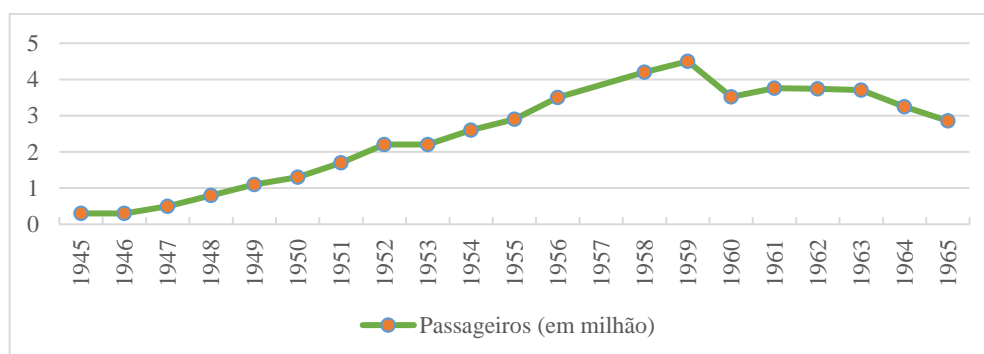


Figura 01: Tráfego aéreo de passageiros entre 1945 e 1965. Fonte: Fay (2013). Base de Dados: IBGE; Departamento de Aviação Civil (1960; 1966). Nota: no ano de 1959 não foi registrado o tráfego de cargas.

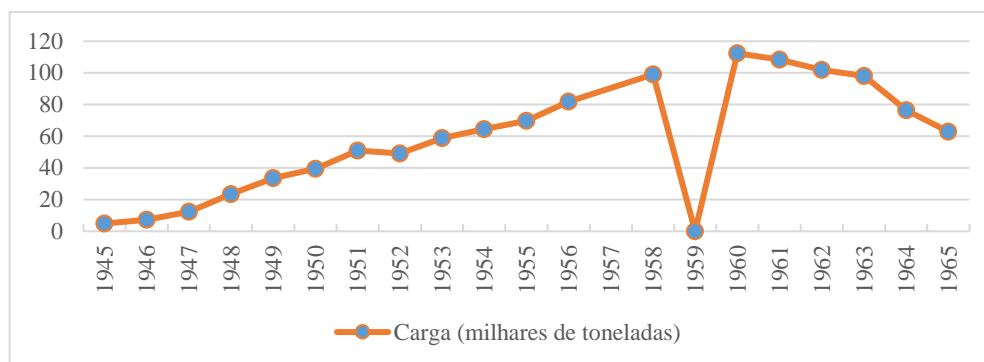


Figura 02: Tráfego aéreo de cargas entre 1945 e 1965. Fonte: Fay (2013). Base de Dados: IBGE; Departamento de Aviação Civil (1960; 1966). Nota: no ano de 1959 não foi registrado o tráfego de cargas.

Como é possível observar, após a Segunda Guerra Mundial houve crescimento da aviação comercial no Brasil, atingindo todas as regiões brasileiras com o passar das décadas. Registra-se nos anos de 1958 e 1959 o maior crescimento desse período (4,2 milhões de passageiros e 99.000 toneladas em 1958; e 4,5 milhões de pessoas em 1959). A partir de 1960 há uma retração no fluxo de tráfego decorrentes do aumento das tarifas no fim desse ano. Isso ocasionou a queda de -18,75% no fluxo de passageiros e de -43,83% no fluxo de cargas entre os anos de 1960 e 1965. Outra marca desse período de acordo com Fay (2013) foi o desequilíbrio causado pelo excesso de concorrência que provocou intensa disputa e terminou afetando os níveis de segurança dos voos, o que aumentou o número de acidentes. Com isso, houve uma união das empresas que solicitaram ao governo medidas para recuperação do setor. Dentre essas medidas houve novo reajuste de tarifas, o que aumentou o faturamento das empresas, mas, ao mesmo tempo, afastou ainda mais o consumidor.

Entre os anos de 1964 e 1975, durante os governos militares, nota-se uma reaproximação e realinhamento com o governo estadunidense, com uma diplomacia voltada aos interesses nacionais com foco em uma nova fase de desenvolvimento. Nesse período retomou-se em parte as estratégias de Vargas no que se refere ao desenvolvimento econômico industrial e da construção do status de potência média. O desenvolvimento econômico e a integração nacional apareciam como fortes ideias nesse período, buscando a nacionalização de empresas aéreas e a obrigatoriedade em se contratar pilotos brasileiros pelas empresas e o incentivo as linhas de integração. Foi criada a Rede de Integração Nacional (RIN) com o objetivo de integrar regiões remotas do Brasil.

Em 1965 havia no Brasil 83 aeroportos registrados no DAC. As linhas da RIN eram destinadas ao transporte de passageiros com poucos recursos para arcar com o elevado preço das tarifas. Essa situação impunha que a capacidade do avião fosse adequada ao tráfego, não



importando o preço do passageiro. As empresas aéreas receberam subsídios, porém apresentaram prejuízos, endividamento e as rotas para as regiões remotas tornaram-se deficitárias. Essa situação permaneceu até 1967, havendo uma retomada e recuperação do setor no final da década. Nesse ano, cinco empresas dividiam o setor aéreo no Brasil - Varig, com 65%; Cruzeiro do Sul, com 16,5%; Vasp com 15%; Sadia, com 2,8%; e Paraense com 0,7%. Os litorais e as capitais detinham cerca 60% do movimento total de passageiros, devido a concentração de população e de atividades econômicas nessas faixas e centralidades.

Como destaca Fay (2013), durante os governos militares foi imposto para as companhias aéreas a operação de linhas de baixa rentabilidade para atender certas regiões remotas no contexto da Política de Integração Nacional e em troca foi fornecido subsídios para cobrir prejuízos das empresas. Por fim, nesse período as linhas não resolviam o problema das regiões e afetavam a economia das empresas. Em uma sequência de avanços e retrocessos desde 1925, a partir de meados da década de 1960 observa-se o isolamento de cidades das regiões Norte e Centro-Oeste que já possuíam grande deficiência de transportes de superfície e ficaram se as possibilidades do transporte aéreo. Enquanto o rodoviário tinha destaque e desenvolvimento junto a indústria automobilística, a integração regional pelo transporte aéreo estagnava-se e não cumpria o objetivo proposto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A evolução do transporte aéreo no Brasil nas primeiras décadas do século XX revela a preocupação do Estado de promover a integração do território para maior circulação de mercadorias e pessoas, mas que foi falha em alguns aspectos jurídicos-institucionais, no privilégio de investimentos e esforços em outros modais de transporte, ao longo do tempo, e na articulação entre os diversos atores que envolvem os transportes. De modo geral, durante o período analisado o Estado forneceu-se subsídios para que as empresas aéreas operassem em linhas remotas de baixa rentabilidade para atender a política de integração nacional.

Apesar da proposta, as linhas não resolviam os problemas das regiões o que implicava em impactos negativos na economia das empresas. Com isso, diversas rotas foram canceladas e houve um novo isolamento das cidades da região Norte e Centro-Oeste que já tinham grande deficiência de estradas e ferrovias, além do maciço investimento, analisando-se proporcionalmente no âmbito dos diferentes modais de transporte, no setor rodoviário e, conseqüentemente, automobilístico.



REFERÊNCIAS

- BRASIL. Decreto nº 16.983, de 22 de Julho de 1925. **Approva o regulamento para os Serviços Civis de Navegação Aérea**. Diário Oficial da União, Brasília, 14 de setembro de 2001. Rio de Janeiro, 22 de julho de 1925. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16983-22-julho-1925-529760-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 15 fev. 2021.
- _____. LEI Nº 3.039, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1956. **Concede contribuição financeira às empresas de transporte aéreo, que explorem linhas dentro do país, para fins de reaparelhamento de material de vôo**. Diário Oficial da União. Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1956. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-3039-20-dezembro-1956-355313-norma-actualizada-pl.html>. Acesso em: 20 dez. 1956.
- CAPPA, J. G. **Cidades e aeroportos no século XXI**. Campinas: Alínea Editora, 2013.
- FAY, C. M. **Crise nas alturas: a questão da aviação civil (1927-1975)**. Porto Alegre: EdIPUCRS, 2013.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Anuário estatístico do Brasil (1935-1965)**. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?id=720&view=detalhes>. Acesso em: 17 mar. 2021.
- O Observador Economico e Financeiro**. Rio de Janeiro, RJ: [s.n.], 1936-1962. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DOCREADER/DOCREADER.ASPX?BIB=123021>. Acesso em: 16 mai. 2021. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/observador-economico/123021>. Acesso em: 16 mai. 2021.
- PEREIRA, A. **Breve história da aviação comercial brasileira**. Europa, 1987.
- RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.
- RODRIGUE, J-P.; COMTOIS, C.; SLACK, B. **The geography of transport systems**. 3 ed. Routledge, 2013.
- SILVEIRA, M. R. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. Presidente Prudente: Ed. Unesp, p. 21-68, 2011.
- SILVEIRA, R.L.L. Redes e território: uma breve contribuição geográfica ao debate sobre a relação sociedade e tecnologia. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales [Online], Barcelona [Espanha]**, v. 8, n. 451, 2003.
- SOUZA, J. G. **A epopéia do correio aéreo**. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica Editora, 1986.