



O SETOR DE TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS ENTRE OS PAÍSES DO MERCOSUL: A CIRCULAÇÃO TERRITORIAL E INTEGRAÇÃO REGIONAL¹

Milka Andressa de Brito Martins ²

Ana Paula Camilo Pereira ³

RESUMO

O transporte aéreo é um vetor estratégico para a integração regional no Mercosul, pois viabiliza deslocamentos rápidos, amplia a conectividade entre centros urbanos e fortalece os vínculos sócio-político-econômicos, entre os países-membros. A pesquisa tem como objetivo analisar o direcionamento dos fluxos de passageiros entre os países-membros do Mercosul e investigar de que forma o transporte aéreo contribui para os processos de integração regional, destacando sua relevância, sob a perspectiva da Geografia, como vetor de dinamização territorial e de intensificação das interações espaciais entre os países do bloco. O referencial teórico fundamenta-se nas contribuições de Santos, Corrêa, Raffestin e Saquet, destacando a articulação entre fixos e fluxos, a fluidez territorial e as redes como elementos centrais da geografia do transporte. A metodologia envolve levantamento bibliográfico e documental, coleta e sistematização de dados estatísticos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e do IBGE, além da utilização do software QGIS para elaboração de mapas temáticos. Os resultados revelam que, em 2019, cerca de 47,2% dos voos internacionais do Brasil tinham como destino a América do Sul, número que caiu drasticamente em 2020 e 2021 devido à pandemia de Covid-19, com redução de mais de 75% no volume de passageiros. A partir de 2022, observa-se recuperação gradual, com crescimento expressivo em 2023 (3,7 milhões de passageiros) e 2024 (4,1 milhões), aproximando-se dos níveis pré-pandemia. Esses dados evidenciam a resiliência do setor aéreo e reforçam a centralidade do Brasil na malha regional, confirmando que a circulação aérea constitui elemento essencial da integração do Mercosul.

Palavras-chave: Conectividade aérea, circulação de passageiros, redes geográficas, Fluidez territorial.

RESUMEN

El transporte aéreo es un vector estratégico para la integración regional dentro del Mercosur, permitiendo un rápido despliegue, expandiendo la conectividad entre centros urbanos y fortaleciendo los lazos sociopolíticos y económicos entre los países miembros. El objetivo de esta investigación es analizar y dirigir los flujos de pasajeros entre los países miembros del Mercosur e investigar cómo el transporte aéreo contribuye a los procesos de integración regional, destacando su relevancia, desde una perspectiva geográfica, como vector para el dinamismo territorial y la intensificación de las interacciones espaciales entre los países del Mercosur. El marco teórico establece las contribuciones de Santos, Corrêa, Raffestin y Saquet, destacando la conexión entre elementos fijos y flujos, la fluidez territorial y las redes como elementos centrales de la geografía del transporte. La metodología implica un estudio bibliográfico y documental, la recopilación y sistematización de datos estadísticos de la

¹ Este artigo é resultado de projeto de pesquisa financiado pela CAPES, por meio de bolsa em nível de Mestrado;

² Mestranda do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Uems, milkamartins2@gmail.com;

³ Orientadora. Doutora em Geografia, Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Uems, apaulacape@uem.br.



Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) y el IBGE, y el uso del software QGIS para crear mapas temáticos. Los resultados revelan que, en 2019, aproximadamente el 47,2% de los vuelos internacionales de Brasil se dirigieron a Sudamérica, cifra que disminuyó significativamente en 2020 y 2021 debido a la pandemia de COVID-19, con una reducción de más del 75% en el volumen de pasajeros. A partir de 2022, se observa una recuperación gradual, con un crecimiento significativo en 2023 (3,7 millones de pasajeros) y 2024 (4,1 millones), acercándose a los niveles prepandemia. Estos datos demuestran la resiliencia del sector de la aviación y refuerzan la centralidad de Brasil en la red regional, confirmando que el tráfico aéreo es un elemento esencial de la integración del Mercosur.

Palabras clave: Conectividad aérea, tráfico de pasajeros, redes geográficas y fluidez territorial.

ABSTRACT

Air transport is a strategic driver for regional integration within Mercosur, as it enables rapid access, expands connectivity between urban centers, and strengthens socio-political and economic ties among member countries. This research aims to analyze the direction of passenger flows between Mercosur member countries and investigate how air transport contributes to regional integration processes, highlighting its relevance, from a geographical perspective, as a driver of territorial dynamism and intensification of spatial interactions between the bloc's countries. The theoretical framework is based on the contributions of Santos, Corrêa, Raffestin, and Saquet, emphasizing the connection between fixed and flow-based transport, territorial fluidity, and networks as central elements of transport geography. The methodology involves a bibliographic and documentary survey, the collection and systematization of statistical data from the National Civil Aviation Agency (ANAC) and the IBGE (Brazilian Institute of Geography and Statistics), and the use of QGIS software to create thematic maps. The results reveal that in 2019, approximately 47.2% of Brazil's international flights were destined for South America, a number that fell significantly in 2020 and 2021 due to the COVID-19 pandemic, with a reduction of more than 75% in passenger volume. Starting in 2022, a gradual recovery is observed, with significant growth in 2023 (3.7 million passengers) and 2024 (4.1 million), approaching pre-pandemic levels. These data demonstrate the resilience of the aviation sector and reinforce Brazil's central role in the regional network, confirming that air traffic is an essential element of Mercosur integration.

Keywords: Air connectivity, passenger traffic, geographic networks, territorial fluidity.

INTRODUÇÃO

A circulação de pessoas é essencial ao crescimento econômico e, quando mediada pelo transporte aéreo, assume papel estratégico na integração regional. Ao possibilitar deslocamentos rápidos em longas distâncias, a aviação amplia a conectividade, reforça a presença do Estado em áreas de baixa densidade populacional e incorpora novos espaços a uma lógica territorial mais dinâmica, em sintonia com a globalização.

Nesse sentido, o deslocamento de pessoas torna-se fundamental ao desenvolvimento dos territórios, sobretudo em países de dimensões continentais, como o Brasil, onde a integração depende de meios capazes de articular diferentes regiões.



O espaço geográfico, conforme Santos (2001), resulta das práticas sociais de grupos que o vivenciam, utilizam e circulam, sendo composto por fixos (infraestruturas) e fluxos (movimentos), cuja interação insere os territórios nas lógicas globais. Nessa dinâmica, o transporte aéreo configura-se como elemento de integração regional e intensificação das interações espaciais (Corrêa, 1997).

O recorte da pesquisa contempla os países fundadores do Mercosul, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai (Figura 1), signatários do Tratado de Assunção (Brasil, 1991). Inserido em uma conjuntura sul-americana marcada por desigualdades e pelos efeitos de projetos de mobilidade em áreas periféricas, o tratado expressou a convergência de interesses políticos e econômicos e adotou a integração regional como estratégia de competitividade e desenvolvimento.



Figura 1 - Localização dos países-membros do Mercosul.
Fonte: Elaborado pela autora (2025).

Um dos propósitos centrais do Mercosul é promover a circulação de pessoas, produtos, serviços e recursos produtivos entre os países-membros. Para isso, busca-se eliminar tarifas aduaneiras, barreiras não tarifárias e outras medidas que restrinjam ou dificultem as trocas comerciais no bloco.



O bloco também busca a coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais entre os países-membros, abrangendo áreas como comércio exterior, agricultura, indústria, política monetária, câmbio, capitais, serviços, transportes e comunicações, além de outros setores definidos consensualmente. Essa coordenação visa assegurar condições equitativas de concorrência e fomentar uma integração econômica robusta. Ademais, os países comprometem-se a harmonizar suas legislações nos âmbitos pertinentes, consolidando e fortalecendo o processo de integração regional (Brasil, 1991).

O Brasil sempre teve papel central no Mercosul, mas entre 2019 e 2022 seu protagonismo diminuiu devido à fragmentação da integração, à política externa brasileira e aos impactos da pandemia de Covid-19. A partir de 2023, com a eleição de governos de nova orientação política, o país retomou a liderança na reconstrução das estratégias de cooperação e integração, fortalecendo sua atuação econômica, política e territorial no bloco.

Ainda que os reflexos da fragilidade do período 2019-2022 permaneçam presentes, sobretudo na forma de desarticulação regional, colocamos a seguinte questão: de que maneira o transporte aéreo pode fortalecer a integração do Mercosul, tendo o Brasil como agente central na reconstrução e no avanço das iniciativas de cooperação regional?

Este trabalho justifica-se pela necessidade de compreender a demanda por voos e seus impactos nos fluxos regionais, com ênfase na circulação territorial no Mercosul por meio do transporte aéreo, especialmente nos fluxos de passageiros entre o Brasil e os demais países do bloco. A pesquisa busca analisar ainda a dinâmica desses fluxos considerando o repositionamento do Brasil na esfera político-econômica, enquanto líder na reconfiguração das estratégias de integração e cooperação sul-americana.

O objetivo central da pesquisa é analisar o direcionamento dos fluxos de passageiros entre os países-membros do Mercosul e investigar de que forma o transporte aéreo contribui para os processos de integração regional, destacando sua relevância, sob a perspectiva da Geografia, como vetor de dinamização territorial e de intensificação das interações espaciais entre os países do bloco.

METODOLOGIA

A pesquisa desenvolve-se a partir de procedimentos metodológicos que garantem sua consistência teórica e empírica. O primeiro passo foi o levantamento bibliográfico e documental, voltado à construção do referencial teórico e à reunião de informações sobre o setor de transportes, com ênfase no modal aéreo.



Foram analisadas publicações acadêmicas, relatórios institucionais e informes técnicos, permitindo uma revisão crítica de conceitos como fluxos e fixos espaciais, redes geográficas, fluidez e porosidade territorial, centrais à análise geográfica do transporte aéreo.

Na sequência, a coleta de dados estatísticos constituiu etapa essencial, com consultas a anuários do setor aéreo e a órgãos de referência, como a Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Esses dados vêm sendo sistematizados e analisados no software de geoprocessamento QGIS (versão 3.16), compondo um banco de informações referente ao período de 2019 a 2024. Tal base sustenta análises comparativas sobre demanda de voos e número de passageiros, fornecendo suporte quantitativo à pesquisa.

Complementarmente, são elaborados gráficos, tabelas e mapas temáticos, que auxiliam na visualização e interpretação espacial das informações, reforçando a articulação entre dados empíricos e análise geográfica.

REFERENCIAL TEÓRICO

Transporte aéreo e produção do território no Mercosul

O transporte aéreo constitui, no Brasil, um dos principais mecanismos de articulação territorial e de conexão com o cenário internacional. Ao possibilitar deslocamentos rápidos em grandes distâncias, a aviação favoreceu a presença do Estado em regiões pouco povoadas e contribuiu para integrar diferentes áreas a uma lógica de ordenamento territorial cada vez mais vinculada à globalização. Nesse sentido, a circulação de pessoas e mercadorias assume papel determinante no crescimento social e econômico, sobretudo em países de extensão continental, como é o caso brasileiro.

Para compreender esse processo, é necessário situá-lo no âmbito da produção do espaço geográfico. Esse espaço deve ser entendido como uma construção plural, definida pelas práticas sociais dos diferentes grupos que nele habitam, circulam, produzem e transformam. Na contemporaneidade, isso implica considerar cada fração do espaço mundial em diálogo constante com o espaço global (Santos, 2001).

Segundo o autor, o espaço é formado por fixos, as forças produtivas, e por fluxos, os processos de movimento e circulação. Os fluxos, por sua vez, tanto decorrem dos fixos quanto se orientam para eles, compondo uma dinâmica de interdependência que se manifesta, entre outros exemplos, no transporte aéreo.



De acordo com Raffestin (1993), o território é resultado da apropriação do espaço por um ator social, realizada de forma planejada e articulada em diferentes escalas. Essa apropriação pode ser concreta ou abstrata e está fortemente condicionada pela distância, que orienta quais pontos do espaço podem ser alcançados ou controlados por determinados grupos.

Nesse contexto, o autor esclarece que a distribuição de indivíduos e coletividades no espaço segue padrões variados, aleatórios, regulares ou concentrados, em função da distância e da acessibilidade. Essa distância pode ser física ou geográfica, temporal, psicológica ou econômica, e define as interações políticas, econômicas, sociais e culturais entre os lugares.

Tais interações, por sua vez, estruturam sistemas de malhas, “nós” e redes que se materializam no espaço e conformam o território (Raffestin, 1993). O transporte aéreo, portanto, insere-se nessa lógica territorial como um dos principais vetores de fluxos, contribuindo para reduzir distâncias e articular redes que conectam o Brasil ao mundo.

Saquet (2007) destaca a dimensão multifacetada do território, produto das interações entre natureza, sociedade, economia, política, cultura, identidades e poder. O território surge de processos de territorialização diversos, marcados por desigualdades e semelhanças, sendo cada configuração única e dinâmica. Nesse contexto, o transporte aéreo amplia conexões, concentra fluxos, reforça relações de poder e evidencia os paradoxos da territorialização.

No Mercosul, o bloco vai além de uma união econômica ou política, sendo um espaço de interações sociais, culturais, econômicas e ambientais. A integração cria redes que circulam pessoas, mercadorias, capitais e ideias, refletindo os múltiplos sentidos do território (Saquet, 2007). Para Castells (1999), a seletividade das conexões em um mundo em rede determina inclusão ou exclusão, tornando a circulação aérea expressão de integração e desigualdades estruturais.

Dias (2014) destaca que os fluxos dependem de redes cuja característica central é a conectividade, em que os “nós” conectam e ao mesmo tempo excluem. A difusão de inovações e a expansão das redes de transporte reduziram distâncias e intensificaram a integração global, sem eliminar desigualdades, pois a conexão depende de recursos técnicos, políticos e financeiros. Nesse contexto, Santos (2006) introduz a noção de fluidez, baseada nas redes técnicas que sustentam a competitividade:

A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. Daí a busca voraz de ainda mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado (2006, p. 185).



O processo integrador é dinâmico, contínuo e envolve múltiplas dimensões – econômicas, sociais e territoriais. Camilo Pereira (2018) esclarece que as redes de transporte aéreo não se organizam unicamente com base na distância geográfica, mas são condicionadas por fatores como relações de poder, centralidade econômica e articulação com outras infraestruturas de transporte.

A velocidade na circulação é essencial para a competitividade econômica, influenciando a organização dos territórios e destacando o transporte aéreo como meio eficiente de conectar regiões distantes. Haudeville (2001) ressalta que a circulação territorial fortalece redes regionais, sendo a integração dependente da articulação dos territórios entre si e com o contexto global. Assim, quanto mais intensos e dinâmicos os fluxos, maior o peso estratégico dos territórios no processo integrativo.

A circulação não é neutra. Silva Junior (2011) aponta que modalidades de circulação, impulsionadas por inovações tecnológicas e políticas, podem gerar benefícios ou prejuízos desiguais. Enquanto os fixos, como aeroportos, materializam os fluxos, as rotas aéreas evidenciam seu caráter intangível, manifestando o poder humano de transformar e valorizar o espaço. Assim, a circulação se manifesta tanto concretamente (fixos) quanto intangivelmente (fluxos), revelando a capacidade de transformar e desenvolver o território.

O desenvolvimento dos fixos, impulsionado tanto por ações do Estado quanto pela iniciativa privada, aliado ao avanço do meio técnico-científico-informacional (Santos, 2001), tem possibilitado a ampliação dos fluxos, a diminuição das distâncias e a integração dos lugares na lógica do espaço-tempo.

O transporte aéreo desempenha papel decisivo na fluidez territorial, conectando diferentes pontos do território do local ao global. Camilo Pereira, Abrita e Fonseca (2021) destacam que, com o avanço técnico-científico-informacional, a circulação territorial torna-se essencial para organizar os fluxos, que dependem das infraestruturas para sustentar a mobilidade do capital, refletindo a mundialização da economia e a fluidez territorial.

No âmbito do Mercosul, essa dinâmica se expressa de forma clara. A circulação territorial de pessoas e mercadorias constitui dimensão estratégica da integração regional, mas também revela contrastes e desigualdades. Arroyo (2006) aponta que regiões com maior fluidez concentram dinamismo econômico, enquanto áreas com baixa capacidade de circulação permanecem marginalizadas, evidenciando a seletividade territorial.



Além disso, Arroyo (2001) distingue a fluidez territorial, ligada às infraestruturas que possibilitam a circulação, da porosidade territorial, que se refere ao conjunto de normas, instituições e políticas que regulam a abertura dos territórios ao exterior. Enquanto a fluidez garante a viabilidade material dos fluxos, a porosidade define seu grau de permeabilidade, favorecendo determinados agentes e regiões em detrimento de outros.

A circulação deve ser compreendida como fenômeno social e político, expressão das relações de poder que configuram o território de modo desigual. Para Silveira (2011), ela reflete a lógica do capital, que depende da movimentação constante para expandir seus interesses, fazendo do espaço geográfico um instrumento de acumulação. Na América do Sul, o transporte aéreo intensifica fluxos entre centros urbanos estratégicos e articula os países do Mercosul em diferentes escalas.

Diante do reposicionamento do Brasil como líder na dinâmica econômico-política sul-americana, observa-se a retomada da liderança na integração do Mercosul. A circulação de pessoas constitui dimensão estratégica do capital, e o transporte aéreo no bloco amplia a fluidez territorial e reforça a conectividade entre centros urbanos. Mais do que um meio de mobilidade, ele atua como vetor político e econômico de integração, revelando potencialidades e limites do processo integrativo.

Nesse sentido, compreender a circulação aérea significa apreender como se produzem as conexões territoriais que sustentam a cooperação regional, ao mesmo tempo em que se desvelam as desigualdades que ainda marcam o espaço sul-americano.

Integração regional como processo dinâmico: o papel da circulação aérea

No Mercosul, o transporte aéreo de passageiros é estratégico para a mobilidade laboral, a expansão do turismo e o fortalecimento de vínculos culturais, políticos e diplomáticos. Contudo, sua eficácia depende de instrumentos jurídicos interestatais e de investimentos coordenados, essenciais para garantir acessibilidade, segurança e integração das infraestruturas aéreas.

O transporte aéreo insere-se em um contexto mais amplo de integração regional, como resposta às reconfigurações da ordem internacional contemporânea. Esses processos envolvem não apenas iniciativas estatais, mas também atores não estatais, promovendo interações sociais, econômicas e institucionais que vão além do controle governamental, materializando-se por meio de grupos de interesse e representações coletivas.



Haudeville (200) assinala que a integração regional deve ser compreendida em sua multiplicidade de dimensões, ultrapassando a concepção restrita de mera agregação de economias nacionais em um bloco de maior escala. O autor argumenta que tal processo se desenvolve em diferentes níveis e escalas territoriais, nos quais unidades subnacionais ou de menor porte podem exercer relevância econômica e capacidade de influência comparável, e em determinados contextos até superior, àquela das grandes economias nacionais.

Tais territórios, embora parte de nações mais amplas, apresentam relevância econômica e capacidade de articulação global comparáveis às de países inteiros. Frequentemente, essas regiões dispõem de considerável autonomia e de sistemas produtivos próprios, apoiados em redes industriais, fluxos comerciais e infraestrutura científica e tecnológica avançada, alinhadas às suas especializações locais.

Schmitter (2010), estudioso da integração regional europeia, observa que ainda não existe um modelo teórico único capaz de explicar completamente a dinâmica desses processos. Segundo o autor, embora sua análise dialogue com a abordagem neofuncionalista, que enfatiza o papel dos Estados na integração, a experiência europeia demonstra que a integração não é controlada exclusivamente pelos governos nacionais.

O autor argumenta que atores não estatais, como secretariados de organizações regionais e movimentos sociais ou associações de interesses, desempenham papel central no processo. Os Estados seguem como participantes importantes, mas não determinam sozinhos a direção das transformações; ao contrário, a dinâmica é moldada por burocratas regionais em articulação com interesses auto organizados, que exploram efeitos colaterais e consequências não previstas da integração.

O transporte aéreo é essencial para que as regiões ampliem sua influência além das fronteiras nacionais. A circulação territorial atua como mecanismo de inserção nas dinâmicas globais e fator de diferenciação espacial: quanto mais eficaz, maior a capacidade de projetar poder econômico e político. Nesse processo, a circulação vai além do deslocamento físico, abrangendo dimensões simbólicas e institucionais ao reconfigurar o espaço regional e aprofundar os vínculos de integração.

Considerando a perspectiva econômica e territorial de Haudeville (2001) e a abordagem sociopolítica de Schmitter (2010), a circulação territorial é central para compreender a integração regional no Mercosul. Ela viabiliza interações entre países-membros, associados, regiões, empresas e grupos sociais, permitindo que os territórios participem de forma estratégica nos processos integracionistas e fortaleçam vínculos econômicos, políticos e culturais no bloco.



Segundo Camilo Pereira (2018), a crescente demanda por formas mais rápidas de deslocamento no território exige a constante melhoria e otimização dos meios de transporte. Nesse cenário, as companhias aéreas assumem um papel central como intermediárias, organizando o mercado e conduzindo suas dinâmicas, ao mesmo tempo em que articulam planejamentos e interesses empresariais nas diferentes regiões em que operam.

A integração regional na globalização envolve dimensões nem sempre consideradas. É fundamental avaliar não apenas a perspectiva internacional, mas também a intensidade e a qualidade das interações produtivas e comerciais internas. Assim, o fortalecimento das relações intrarregionais pode ampliar a inserção internacional dos países e impulsionar seu dinamismo econômico (Carneiro, 2008).

Os processos de integração regional oferecem benefícios significativos, ao fortalecer as cadeias produtivas e permitir ganhos de escala que dificilmente seriam atingidos por países atuando isoladamente. Entretanto, é fundamental reconhecer que esses benefícios não se distribuem de maneira automática entre os países integrados, dependendo de políticas coordenadas, investimentos em infraestrutura e mecanismos de compensação capazes de assegurar equilíbrio e equidade no processo de integração.

Schmitter (2010) aponta que países em processos de integração regional podem obter benefícios econômicos e maior influência política, que podem gerar conflitos ou fortalecer a integração. Ele ressalta que a implementação inicial depende de acordos explícitos entre governos, cujas instituições e competências exercem influência contínua sobre o desenvolvimento subsequente do processo.

Diante das múltiplas dimensões que caracterizam os processos de integração regional, observa-se que esse fenômeno extrapola os limites meramente econômicos e governamentais, assumindo contornos sociais, territoriais e institucionais complexos. A integração regional não deve ser entendida como um estado final ou estático, mas como um processo dinâmico e em constante transformação, moldado por interesses diversos, pela atuação conjunta de atores estatais e não estatais, e pelas mudanças políticas, econômicas e sociais que atravessam os territórios.

A integração atua como estratégia multiescalar para fortalecer economias, promover coesão territorial e ampliar a inserção internacional. Para gerar efeitos duradouros e equilibrados, são necessárias políticas públicas integradas, instituições eficazes e governança voltada à redução das desigualdades. Nesse contexto, o transporte aéreo não é apenas meio de mobilidade, mas vetor central da integração, capaz de materializar conexões e consolidar as redes que sustentam o processo integrativo no Mercosul.



RESULTADOS E DISCUSSÃO

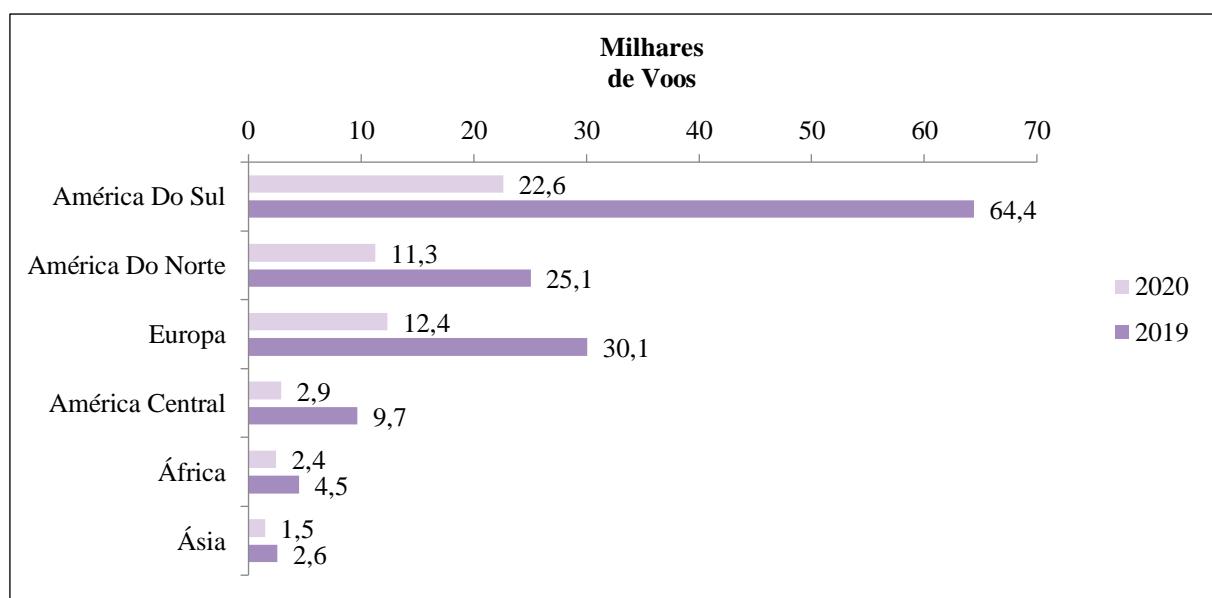
O Fluxo Aéreo de Passageiros entre o Brasil e os Países-Membros do Mercosul: uma análise em números sobre a circulação territorial

O transporte aéreo é essencial à mobilidade territorial, pois permite deslocamentos e promove interações entre diferentes espaços. Segundo a ANAC (2025), entre 2019 e 2024 o fluxo de passageiros no Mercosul (Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai) caiu devido à pandemia de Covid-19. Mesmo assim, os dados evidenciam a importância do modal aéreo para a circulação regional e a integração das redes territoriais na América do Sul.

A análise dos dados mostra que, em 2019, foram registrados em torno de 64.400 voos entre o Brasil e os demais países da América do Sul, número que supera o total de conexões com outros continentes, como América do Norte (25.100), Europa (30.100), América Central (9.700), África (4.500) e Ásia (2.600), totalizando 72.000 voos para outros continentes. Isso indica que cerca de 47,2% de todos os voos internacionais com origem no Brasil tinham como destino países sul-americanos (Gráfico 1).

Ainda no Gráfico 1, observa-se que, em 2020, devido à pandemia de SARS-CoV-2 (Covid-19), os voos entre o Brasil e a América do Sul caíram para 22.600, redução de 64,8% em relação a 2019. Nos demais destinos internacionais, o total foi de 30.500 voos. Mesmo assim, os voos do Brasil para a América do Sul representaram 42,6% do total.

Gráfico 1 - Número de voos entre Brasil e outros países por continente (2019 e 2020).

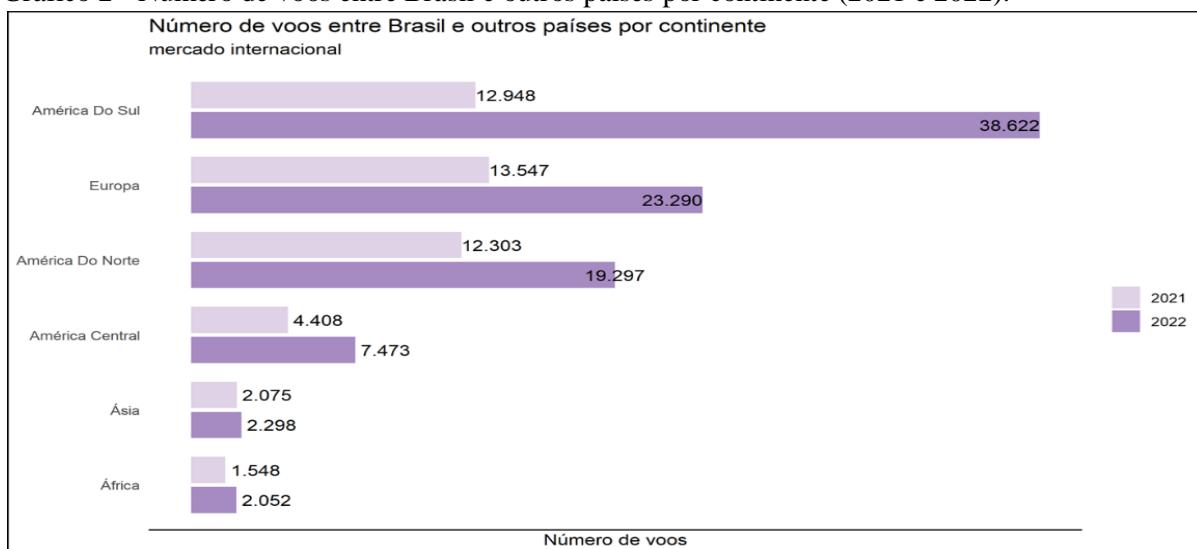


Fonte: ANAC (2025)



Em 2021 (Gráfico 2), os efeitos da pandemia ainda refletiam na baixa demanda por voos: foram registrados 12.948 voos entre o Brasil e a América do Sul (27,7% do total), enquanto 33.881 voos tiveram como destino outros continentes (72,3%). Em 2022, o mercado aéreo iniciou a recuperação, com 38.622 voos para a América do Sul (41,5%) e 54.410 voos para outros continentes (58,5%).

Gráfico 2 - Número de voos entre Brasil e outros países por continente (2021 e 2022).

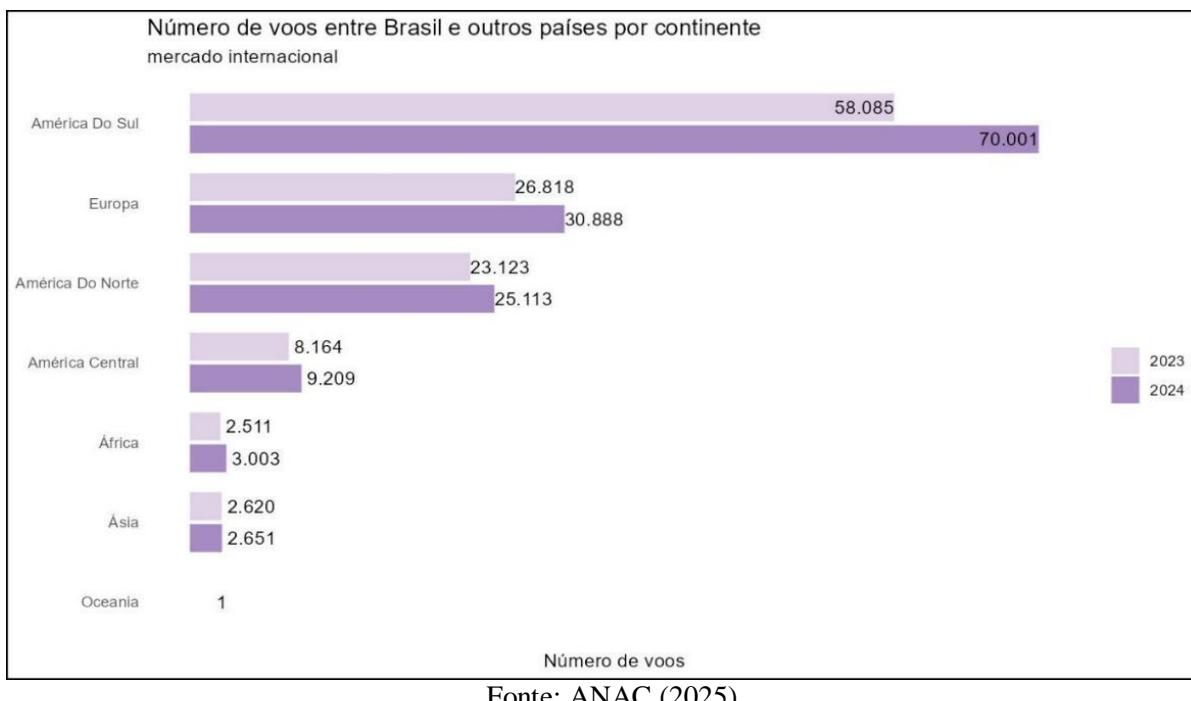


Fonte: ANAC (2025)

Nos anos mais recentes, o mercado aéreo internacional apresentou expansão. Em 2023 (Gráfico 3), foram registrados 58.085 voos entre o Brasil e a América do Sul (47,9% do total de voos internacionais), enquanto 63.236 voos tiveram como destino outros continentes (52,1%). Em 2024, a tendência de crescimento se manteve, com 70.001 voos para a América do Sul (49,7%) e 70.864 para outros continentes (50,3%), evidenciando uma expansão equilibrada das rotas internacionais.



Gráfico 3 - Número de voos entre Brasil e outros países por continente (2023 e 2024).



Fonte: ANAC (2025)

A evolução do mercado aéreo brasileiro entre 2019 e 2024 (Tabela 1) evidencia os impactos da pandemia de SARS-CoV-2 e a importância estratégica das conexões com países da América do Sul, especialmente no Mercosul. Os dados destacam a centralidade do transporte aéreo para a integração regional, já que Argentina, Uruguai e Paraguai dependem da conectividade aérea para circulação de pessoas, comércio, turismo e fluxos econômicos.

Em 2019, antes da crise sanitária, cerca de 47,2% de todos os voos internacionais com origem no Brasil tinham como destino países sul-americanos, superando em volume as conexões com qualquer outro continente. A partir de 2020, as medidas restritivas implementadas globalmente para conter a disseminação do vírus provocaram uma drástica redução na malha aérea internacional, afetando particularmente os fluxos regionais de passageiros.

O número de voos do Brasil para a América do Sul caiu 64,8% em relação a 2019, reduzindo a participação sul-americana para 42,6% do total. Essa retração evidenciou a vulnerabilidade da integração regional a choques externos, mostrando que, apesar de ser um destino prioritário, crises globais podem afetar significativamente a mobilidade e a conectividade econômica e social no Mercosul.



Tabela 1: Número de voos entre Brasil e outros países por continente

| Ano | Voos Brasil- América do Sul | % do total | Voos Brasil- Outros continentes | % do total | Total de voos internacionais |
|------------|--|-------------------|--|-------------------|---|
| | | | | | |
| 2019 | 64.400 | 47,2% | 72.000 | 52,8% | 136.400 |
| 2020 | 22.600 | 42,6% | 30.500 | 57,4% | 53.100 |
| 2021 | 12.948 | 27,7% | 33.881 | 72,3% | 46.829 |
| 2022 | 38.622 | 41,5% | 54.410 | 58,5% | 93.032 |
| 2023 | 58.085 | 47,9% | 63.236 | 52,1% | 121.321 |
| 2024 | 70.001 | 49,7% | 70.864 | 50,3% | 140.865 |

Fonte: ANAC (2025), adaptado pela autora.

Além dos fatores sanitários, a dinâmica do transporte aéreo no Mercosul reflete a instabilidade política e econômica dos países e a heterogeneidade de seus modelos de desenvolvimento. A alternância entre governos neoliberais e progressistas tem gerado políticas de integração descontinuadas, dificultando a consolidação de um espaço regional coeso.

Em 2021, os impactos prolongados da Covid-19 reduziram a participação de voos do Brasil para a América do Sul a 27,7%. Nos anos seguintes, houve recuperação gradual, chegando a 41,5% em 2022, refletindo a retomada da conectividade regional. O processo evidencia a resiliência do setor aéreo e a recuperação da circulação de pessoas, essencial para fortalecer vínculos econômicos, comerciais e culturais no Mercosul, refletindo também a gestão governamental atual.

Nos anos mais recentes, em 2023 e 2024, observa-se uma expansão consistente, com a participação dos voos para a América do Sul atingindo quase metade do total em 2024 (49,7%). Esse crescimento equilibrado entre destinos regionais e extraregionais sugere que, embora o Brasil amplie suas conexões globais, os países do Mercosul mantêm papel central na malha aérea brasileira.

A conectividade aérea não apenas facilita a mobilidade de pessoas, mas também sustenta fluxos comerciais e logísticos essenciais para a integração regional, consolidando a infraestrutura de transporte como vetor estratégico para a cooperação econômica e política dentro do bloco.



Dessa forma, os dados evidenciam que o mercado aéreo brasileiro é um instrumento relevante para o fortalecimento da integração regional do Mercosul. As flutuações nos volumes de voos durante a pandemia mostram a sensibilidade da conectividade às crises externas, enquanto a rápida recuperação e expansão nos anos seguintes indicam o papel estruturante da aviação na promoção da mobilidade, circulação territorial e coesão regional entre os países sul-americanos.

Essa análise também se reflete nos mapas de fluxos de número de passageiros entre o Brasil e os demais países-membros do Mercosul, nos anos de 2019 a 2024 (Figura 2). A evolução do número de passageiros transportados em voos entre o Brasil e os países-membros do Mercosul, Argentina, Uruguai e Paraguai, revela de forma clara a vulnerabilidade e a resiliência do setor aéreo regional diante da crise sanitária global, ao mesmo tempo em que, destaca a relevância estratégica da conectividade intrarregional para a circulação territorial no bloco.

Em 2019, o volume de 4,9 milhões de passageiros indicava alta mobilidade, sustentada pelas relações econômicas e pela demanda de deslocamento. Em 2020, com a pandemia de Covid-19, houve queda abrupta de 76,5%, para 1,15 milhão de passageiros, evidenciando o colapso temporário da integração aérea devido a fechamento de fronteiras, suspensão de rotas e restrições à mobilidade internacional.

Em 2021, o fluxo caiu para 296 mil passageiros, o ponto mais baixo da série, evidenciando a dependência do setor da conjuntura sanitária e das políticas nacionais de mobilidade. A partir de 2022, o mercado iniciou uma recuperação gradual, atingindo 1,15 milhão de passageiros, volume similar ao de 2020. Esse dado indica uma retomada ainda tímida, condicionada ao ritmo desigual da vacinação, à instabilidade econômica e à reorganização das rotas e frequências das companhias aéreas.

Em 2023, o mercado aéreo registrou 3,75 milhões de passageiros, indicando recuperação acelerada. Esse crescimento reforça o papel do Brasil como polo central da malha aérea regional e a importância da circulação de passageiros para a integração do Mercosul, evidenciando a intensificação da mobilidade, das viagens de negócios e o reposicionamento do transporte aéreo como vetor de coesão territorial.

Em 2024, o volume de passageiros chegou a 4,1 milhões, aproximando-se do nível de 2019, mas ainda 16,6% abaixo do patamar pré-crise. Embora o setor tenha demonstrado resiliência, os fluxos ainda não recuperaram totalmente sua intensidade, possivelmente devido a fatores estruturais como altos custos do transporte aéreo, instabilidade macroeconômica e retomada seletiva das rotas.



Em termos geográficos e políticos, esses números reforçam a ideia de que a circulação aérea no Mercosul não é apenas uma questão de mobilidade, mas um instrumento de integração regional. A queda acentuada nos anos de crise demonstrou como choques externos fragilizam a conectividade do bloco, enquanto a retomada evidencia o potencial de resiliência e a centralidade do Brasil na articulação dos fluxos.

Portanto, a análise dos passageiros evidencia que o transporte aéreo entre o Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai constitui um modal essencial para a circulação territorial no Mercosul, capaz de refletir tanto as vulnerabilidades conjunturais quanto as potencialidades estruturantes do processo de integração regional.

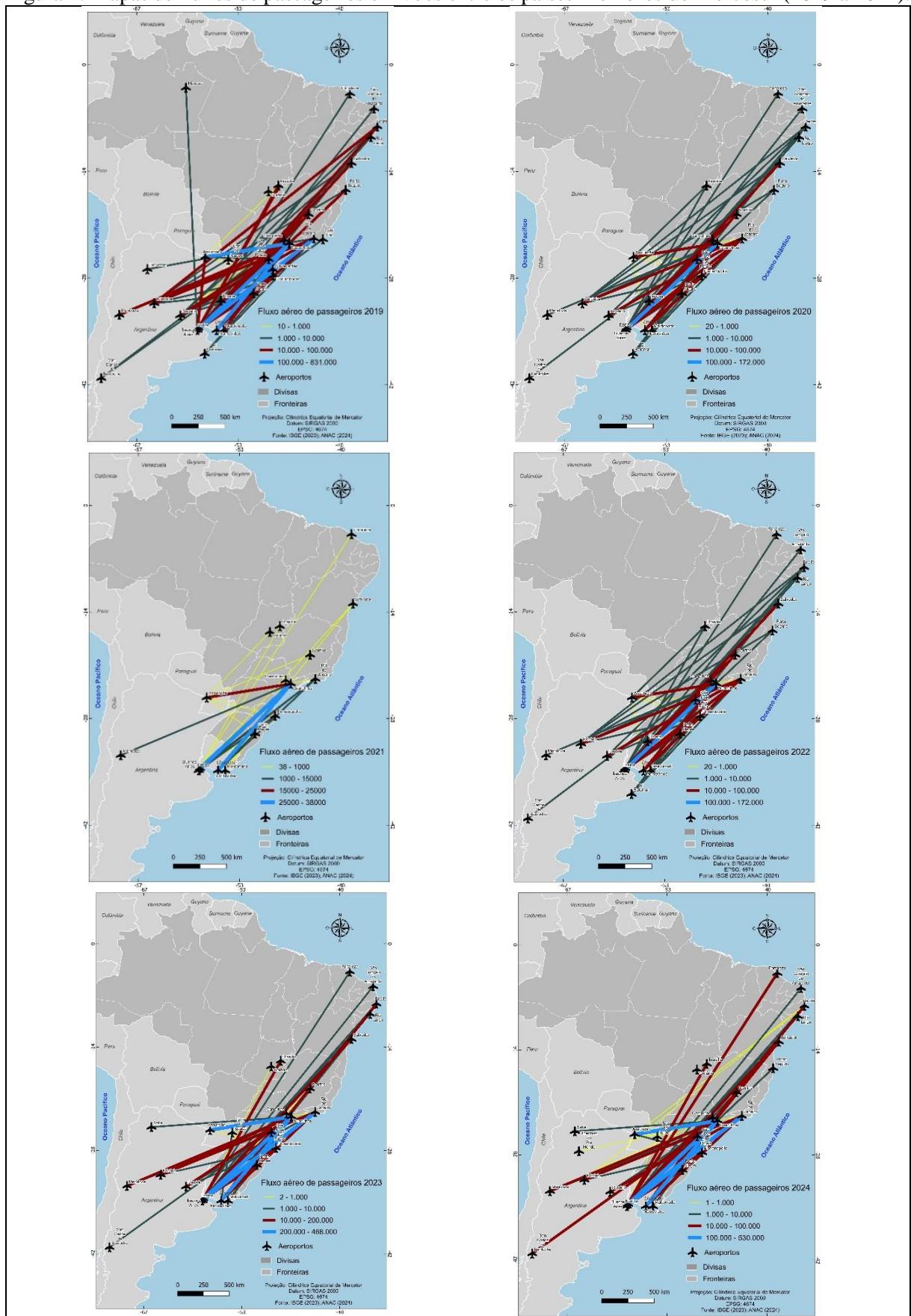
A Tabela 2 sintetiza os dados dos fluxos de passageiros (Figura 2) entre o Brasil e os demais países-membros do Mercosul, no período de 2019 a 2024, considerando voos de ida e volta.

**Tabela 2: Número de passageiros em voos nos países-membros do Mercosul
(2019 a 2024)**

| Ano | Número de passageiros em Voo Brasil-América do Sul (ida e volta) |
|------------|---|
| 2019 | 4.917.122 |
| 2020 | 1.153.138 |
| 2021 | 296.155 |
| 2022 | 1.153.704 |
| 2023 | 3.757.582 |
| 2024 | 4.101.981 |

Fonte: ANAC (2025), adaptado pela autora.

Figura 2: Mapas de fluxos de passageiros em voos entre os países-membros do Mercosul (2019 a 2024).



Fonte: Elaborado pela autora (2025).



CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da circulação aérea entre o Brasil e os países do Mercosul confirmou que o transporte aéreo é uma dimensão estratégica da integração regional sul-americana. Entre 2019 e 2024, o setor sofreu forte retração em razão da pandemia de Covid-19, revelando a vulnerabilidade das redes de mobilidade a crises globais. Contudo, a recuperação a partir de 2022 evidenciou a resiliência do modal aéreo e a centralidade da conectividade regional para sustentar fluxos econômicos, sociais e culturais.

Mesmo diante de instabilidades políticas e econômicas nos países do bloco, a América do Sul manteve-se como principal destino das conexões internacionais do Brasil, o que reflete não apenas o volume de passageiros, mas também a densidade histórica das relações territoriais entre os membros do Mercosul. Nesse sentido, o transporte aéreo se reafirma como vetor de coesão regional e infraestrutura essencial para a circulação territorial.

Do ponto de vista teórico, o estudo mostrou que os fluxos aéreos materializam a articulação entre fixos e fluxos no território, ao mesmo tempo em que expressam desigualdades e seletividades próprias do processo de integração. A conectividade aérea, portanto, deve ser entendida não apenas como meio técnico de mobilidade, mas como recurso político e econômico capaz de fortalecer ou fragilizar vínculos regionais.

Os resultados de 2023 e 2024 indicam retomada significativa da fluidez territorial, mas apontam também a necessidade de políticas públicas coordenadas, investimentos contínuos em infraestrutura aeroportuária e acordos bilaterais e multilaterais que assegurem estabilidade ao setor. Assim, a integração regional por meio do transporte aéreo não se mostra linear ou automática, mas um processo dinâmico, sujeito a crises e reconfigurações.

O Brasil, principal polo da malha aérea regional, exerce papel decisivo na manutenção de rotas e na promoção de políticas que ampliem a conectividade. No entanto, desigualdades territoriais, instabilidades macroeconômicas e descontinuidades nas políticas de integração mostram que a consolidação do Mercosul depende de uma governança regional que valorize a circulação aérea como instrumento de coesão territorial, desenvolvimento econômico e fortalecimento da identidade sul-americana.

Por fim, este estudo contribui para o debate sobre integração regional e circulação territorial ao destacar o papel do transporte aéreo como infraestrutura estratégica pouco explorada pela literatura geográfica. Ao evidenciar suas potencialidades e limitações, reforça a importância de aprofundar pesquisas que articulem planejamento territorial, políticas públicas e redes corporativas no contexto do Mercosul.



REFERÊNCIAS

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. (2019). Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: 2019. <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo> Acesso em: 5 set. 2025.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. (2020). Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: 2020. <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo> Acesso em: 5 set. 2025.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. (2021). Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: 2021. <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo> Acesso em: 5 set. 2025.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. (2022). Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: 2022. <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo> Acesso em: 5 set. 2025.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. (2023). Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: 2023. <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo> Acesso em: 5 set. 2025.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. (2024). Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: 2024. <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo> Acesso em: 5 set. 2025.

BRASIL. **Mercosul**: Tratado de Assunção. Superior Tribunal Federal, 1991. Disponível em: <https://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdpf101/anexo/Tratado_de_Assuncao..pdf> Acesso em 5 ago. 2025.

ARROYO, Maria Mónica. **Território nacional e mercado externo**: uma leitura do Brasil na virada do século XX. 2001. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-20042022-165056/pt-br.php>>. Acesso em 21 jul. 2025.

ARROYO, María Mónica. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs). **Cidades Médias**: produção do espaço urbano regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 71-85.

CARNEIRO, R. Globalização e integração regional. **Cadernos do Desenvolvimento** vol. 3 (5), dez. 2008. Disponível em: <<https://www.cadernosdodesenvolvimento.org.br/cdes/article/view/300>> Acesso em 15 ago. 2025.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.



CAMILO PEREIRA, A. P.; ABRITA, M. B; FONSECA, R. O. Circulação, desenvolvimento econômico e ordenamento territorial: elementos teóricos para análises de pesquisas sobre a Rota de Integração Latino Americana, **Confins**: Revue franco-brésilienne de géographie [Em ligne], n. 50, 2021, Disponível em: <<https://doi.org/10.4000/confins.37445>> Acesso em: 05 set. 2024.

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

COSTA, W. M. da. O Brasil e a América do Sul: cenários geopolíticos e os desafios da integração. **Confins**: Revista franco-brasilera de geografia. Número 7, 2009.

DIAS, L. C. Redes: emergência e organização. **Geografia**: conceitos e temas. 16^a ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

HAUDEVILLE, B. **Intégration Régionale et Développement**. **Revue Région et Développement** n° 14-2001. Disponível em: <https://regionetdeveloppement.univ-tln.fr/wp-content/uploads/R14_Intro_Haudeville.pdf> Acesso em 2 ago. 2025.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. São Paulo: EDUSP, 2006.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2001.

SAQUET, M.A. **Abordagens e concepções sobre território**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. 200 p.

SCHMITTER, P. C. A experiência da integração europeia e seu potencial para a integração regional. **Lua Nova**, São Paulo, 80: 9-44, 2010.

SILVA JUNIOR, R. F. A Formação e a Constituição da Geografia da Circulação a partir das Perspectivas de Friedrich Ratzel e Paul Vidal de La Blache. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística**: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SILVEIRA, M. R. Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção histórica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística**: diferentes perspectivas. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2011. Disponível em: <https://www.academia.edu/33976138/Circula%C3%A7%C3%A3o_Transportes_e_Log%C3%A3o_diferentes_perspectivas> Acesso em: 10 ago. 2025.