



Geografia do transporte aéreo, fluxos de cargas e de passageiros no aeroporto de Montes Claros – Minas Gerais/Brasil

Geography of air transport, flows of cargo and passengers at Montes Claros airport – Minas Gerais/Brasil

Rogério Barros dos Santos¹

Luiz Andrei Gonçalves Pereira²

Resumo: O setor aeroportuário na cidade Montes Claros se tornou um *link* nas interconexões com outros terminais aeroportuários brasileiros, buscando a diminuição do tempo de viagem, a agilização das operações e a dinâmica dos serviços de transporte aéreo. O objetivo deste artigo é analisar a participação do aeroporto de Montes Claros (MG) nas interações espaciais dos fluxos de cargas e de passageiros no contexto da aviação regional, no período de 1990 a 2017. Os procedimentos metodológicos adotados foram a revisão de literatura, a coleta e a análise de dados secundários da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Os transportes aéreos mundial e brasileiro passaram por um processo de modernização tecnológica que resultou na ampliação da infraestrutura e na oferta de serviços aéreos no segmento da aviação comercial. No contexto regional, as ligações aéreas do aeroporto de Montes Claros concentraram os fluxos de mercadorias e de pessoas mais intensamente nos aeroportos localizados na região metropolitana de Belo Horizonte(MG).

Palavras-chave: Transporte aéreo; cargas; passageiros; Aeroporto de Montes Claros.

Abstract: The airport sector in the city of Montes Claros has become a link in interconnections with other Brazilian airport terminals, seeking to reduce travel time, streamline operations and dynamic air transport services. The objective of this article is to analyze the participation of Montes Claros airport in the spatial interactions of cargo and passenger flows in the context of regional aviation, from 1990 to 2017. The methodological procedures adopted were the literature review, the collection and the analysis of secondary data from the National Civil Aviation Agency – ANAC. World and Brazilian air transport underwent a process of technological modernization that resulted in the expansion of infrastructure and the offer of air services in the commercial aviation segment. In the regional context, air connections from Montes Claros airport concentrated the flow of goods and people more intensely at airports located in the metropolitan region of Belo Horizonte.

Keywords: Air Transport; cargo; passengers; Montes Claros Airport.

¹ Graduado em Geografia pela Universidade Estadual de Montes Claros – Unimontes, e-mail: <rbssud@hotmail.com>.

² Doutorado em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia – UFU; Mestrado em Desenvolvimento Social e Graduação em Geografia pela Universidade Estadual de Montes Claros – Unimontes. Atualmente é Professor do Departamento de Geociências e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Montes Claros – Unimontes. E-mail: <luiz.goncalves@unimontes.br>.



Introdução

O dinamismo socioeconômico contribuiu para que a cidade de Montes Claros (MG) se consolidasse como um importante centro polarizador da região norte-mineira. Diante disso, o setor aeroportuário se torna um ponto de conexão e de *links*, diminuindo distâncias e agilizando as operações, na movimentação de passageiros e de cargas. Nesse contexto, justifica-se o desenvolvimento deste estudo acerca da logística de transporte aéreo de cargas e de passageiros que embarcam e desembarcam no Aeroporto Mário Ribeiro, na cidade de Montes Claros (MG), buscando a compreensão das origens e os destinos de fluxos. Os serviços de voos regulares são oferecidos pelas companhias aéreas, por duas empresas: a Azul e a Gol, que interconectam diretamente ao Aeroporto Internacional de Confins e por meio de conexões interligam o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos (SP), o de Campinas (SP), Brasília (DF), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), entre outros aeroportos.

Considerando a expansão do transporte aéreo regional no território brasileiro, a problemática de estudo se pauta no seguinte questionamento: como ocorreu a dinâmica dos fluxos de cargas e de passageiros no aeroporto regional de Montes Claros? O objetivo deste trabalho é analisar a participação do aeroporto de Montes Claros nas interações espaciais dos fluxos de cargas e passageiros no contexto da aviação regional, no período de 1990 a 2017.

A abordagem metodológica foi elaborada em duas fases: A) levantamento e análise do material bibliográfico acerca do transporte aéreo e da aviação regional no território brasileiro no embasamento teórico-conceitual; B) coleta e análise de dados secundários disponibilizados pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, a fim de quantificar os fluxos no aeroporto de Montes Claros. Após levantamento dos dados junto à agência reguladora (ANAC) foi possível quantificar e elaborar mapas temáticos, com o uso do *software* ARCGIS 10.2 (Licenciado pelo Laboratório de Geoprocessamento da Unimontes), os quais mostram os fluxos de passageiros e de cargas que circulam (embarcaram e desembarcaram) no aeroporto de Montes Claros, calculando as proporções e juntando os fluxos interconectados por rotas aéreas com voos regulares e não regulares (fretamento), em uma escala de cinco em cinco anos, com exceção do último período, que foi de sete anos, a saber: os anos de 1990, 1995, 2000, 2005, 2010 e 2017.

A geografia da aviação comercial e os aeroportos: a expansão, os avanços tecnológicos e as demandas na circulação de passageiros e de cargas

Os avanços tecnológicos e o aumento na demanda pela circulação de cargas e de passageiros resultaram na implantação da aviação comercial. No surgimento da aviação, existe uma controvérsia sobre quem inventou o avião; segundo Barros (2006), um grupo de estudiosos defendeu o 14 Bis como o primeiro avião a voar no mundo e outro grupo de estudiosos apontou que os irmãos Wright já haviam operacionalizado um projeto semelhante ao de Santos Dumont. Mesmo diante da polêmica, destaca-se que as invenções desses cientistas transformaram a política de transporte no cenário internacional, uma vez que o avião se tornou um meio de transporte rápido e seguro, propiciando, assim, os deslocamentos em grandes distâncias nos territórios nacional e internacional pela interligação de diversos lugares por meio da circulação de pessoas e de mercadorias.

Em seus primeiros anos, a indústria aeronáutica teve ligação com a aviação militar. Portanto, no período pós-Primeira Guerra Mundial, a aviação comercial se desenvolveu com a incorporação das melhores aeronaves no mercado e com os incentivos governamentais, levando à inovação tecnológica nesse segmento. O mercado estimulou ainda mais o crescimento da aviação por meio da construção de novos aeroportos, de treinamentos de pilotos, de incorporação de novas tecnologias (radares) e de uso do avião na circulação de cargas e de passageiros em longa distância. Em meados da década de 1950, o avião a jato, com maior velocidade e maior capacidade de voo, passou a ser utilizado nas circulações nacional e internacional (intercontinental). Isso permitiu o aumento da produtividade do setor aéreo e a redução nos preços das tarifas de companhias aéreas (RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2013).

Na abordagem de Graham e Goetz (2008), o crescimento da demanda pelo transporte aéreo ocorreu em função do aumento do Produto Interno Bruto – PIB e da melhoria do nível de renda da população. As mudanças na geopolítica do transporte aéreo ocorreram pelos acordos, pela desregulação (privatização) e pelo aumento da concorrência que levou à remodelagem do setor aéreo em diversos países. Na argumentação de Cappa (2013), a expansão do transporte aéreo como atividade econômica se deu com os aperfeiçoamentos tecnológicos das aeronaves, visto que a ampliação da demanda pela circulação de cargas e de passageiros despertou o interesse de empresas (estatais e privadas) a investir no ramo da

aviação comercial, principalmente na indústria aeronáutica e no setor de prestação de serviços de transportes aéreos em rotas regulares e rotas não regulares (transporte fretado).

Para Graham (1995), a rapidez do transporte aéreo na superação de longas distâncias e na erradicação de barreiras geográficas (marítimas, montanhosas e desérticas) em espaços nacionais e internacionais atraiu os passageiros e alterou os padrões de acessibilidade global, principalmente nos países de renda mais elevada, pois as motivações que levam à circulação de pessoas por transporte aéreo se concentram em atividades de negócios e de lazer. Evidenciando que cerca de 70% do tráfego aéreo de passageiros são motivados pelas atividades de lazer que podem ser visualizadas pelas relações entre os serviços aéreos e a renda disponível.

Considerando a dinâmica da aviação comercial, segundo Rodrigue, Comtois e Slack (2013), no comércio mundial, o transporte aéreo movimentou cerca de 1% do total de mercadorias em peso e, aproximadamente, 35% dos produtos em valores financeiros. A carga aérea movimentada em longas distâncias se concentra em produtos sensíveis ao tempo, valiosos e perecíveis. As empresas que trabalham com baixos estoques desenvolvem estratégias aplicadas à produção e à distribuição de produtos, usando as cargas aéreas em caso de emergências como forma de garantir rapidez nas entregas de produtos nas redes de suprimentos e de distribuição.

Os avanços tecnológicos no transporte aéreo internacional dinamizaram a indústria aeronáutica, a infraestrutura e a prestação dos serviços de transportes. Para Cappa (2013), na dinâmica competitiva dos mercados, os aviões ganharam maior potência em seus motores, maior autonomia de voo, aumento da capacidade de aeronaves e de fuselagem que proporcionaram a realização de viagens mais longas e mais rápidas para o transporte de cargas e de pessoas. A incorporação dos jatos no segmento da aviação comercial, praticamente, extinguiu as rotas marítimas de passageiros, visto que as pessoas passaram a utilizar o transporte aéreo nos voos intercontinentais (RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2013).

O desenvolvimento tecnológico na indústria aeronáutica foi responsável por tornar o transporte aéreo uma atividade rentável devido ao crescimento da aviação comercial. No processo de incorporação de aviões no mercado, destaca-se o “Douglas DC-3”, com capacidade para 24 passageiros, predominante desde os anos de 1930. Ao final dos anos 1940, no mercado da aviação, foram inseridos os primeiros aviões movidos a turbo-hélice, bem

como os aviões pressurizados que permitiram voos em maiores altitudes, que gastavam menos combustível e que a velocidade tendia a ser maior. Esses aviões tinham capacidade de transporte entre 40 e 50 passageiros. Na década seguinte, iniciou-se a era dos jatos que foram utilizados pelas companhias aéreas para o transporte de pessoas e mercadorias, tendo como foco a aviação inglesa, assumindo o papel pioneiro com o “Comet 1” (COELHO, 2003). Além deles, existem os jatos da Boeing, Airbus, Bombardier, Embraer, entre outros.

O aumento no tamanho dos aviões, incluindo maior quantidade de cargas e de passageiros, tem demandado a ampliação da infraestrutura aeroportuária para receber as aeronaves. Segundo Coelho (2003), o desenvolvimento dos aeroportos foi decisivo na evolução da aviação no pós-guerra, uma vez que possibilitou o crescimento do número de aeródromos, em que esses apresentaram um novo padrão de infraestrutura para o incremento do tráfego aéreo, com pistas de concreto, áreas amplas de escape, taxiamento e hangares estruturados que foram utilizados na consolidação dos serviços prestados no segmento da aviação, por meio de aeronaves convencionais.

Os aeroportos, para receber os aviões, tiveram que expandir suas estruturas e fazer diversas adaptações técnicas, como os novos terminais aeroportuários que precisaram de grandes áreas territoriais e foram sendo edificadas com elevadas dimensões arquitetônicas. Os aeroportos passaram a ser construídos mais afastados dos centros de negócios da cidade, demandando melhorias na infraestrutura de acesso, como a ampliação de rodovias e de ferrovias (metrô). Isso trouxe novas dinâmicas socioeconômicas para os municípios e regiões do entorno dos grandes aeroportos, no tocante à prestação de serviços logísticos, à arrecadação de tributos e à geração de emprego e renda (CAPP, 2013). Essa relação entre as cidades e os aeroportos gerou o conceito de cidade aeroportuária:

A noção de cidade aeroportuária expressa a dimensão física e territorial dos grandes aeroportos, pois necessitam de ampliações para atender o intenso fluxo de pessoas que demandam seus serviços, receber elevada quantidade de grandes aeronaves e movimentar significativos volumes de mercadorias (CAPP, 2013, p.31).

A cidade aeroportuária se caracteriza ainda pela relevância exercida pelos aeroportos no seu entorno, pois centros de negócios são gerados devido à presença do daqueles, e as atividades econômicas mantêm as relações, diretas ou indiretas, com o transporte aéreo. Além disso, existem os serviços aeroportuários, como de apoio logístico à produção de mercadorias,

o aeroporto voltado para a atividade industrial, o comércio e os serviços variados, no município em que está localizado o aeroporto e nas cidades vizinhas (CAPPA, 2013).

Considerando as interconexões das cidades aeroportuárias, as rotas aéreas e os aeroportos de passageiros e de cargas mais movimentados no mundo estão localizados nos centros urbanos mais dinâmicos economicamente, nos quais se concentram população com melhor poder aquisitivo, os serviços mais complexos, os sistemas financeiros, os serviços de comunicações, as atividades comerciais e os centros industriais no entorno das grandes cidades. Além desses centros citados, existem outros aeroportos localizados em centros urbanos importantes, como é o caso do Brasil, assunto a ser tratado na próxima seção.

A Geografia do transporte aéreo brasileiro: expansão da infraestrutura e dinâmica da prestação de serviços logísticos de cargas e passageiros

A década de 1920 é um marco no surgimento do transporte aéreo no Brasil, uma vez que as companhias aéreas de subsidiárias estrangeiras começaram a operacionalizar a infraestrutura e a prestação de serviços aéreos, destacando-se a empresa francesa *Compagnie Générale Aéropostale* e a empresa alemã *Condor Syndikat*. A companhia *Aéropostale* foi fundada em 1919, atuando nas linhas de conexão de serviços aeropostais, mas foi em 1927 que começou a atuar no mercado brasileiro. E em 1931, encerraram-se as suas atividades, deixando uma base de infraestrutura aeronáutica. A *Condor Syndikat* foi uma subsidiária da empresa alemã Lufthansa, criada em 1927, passando a atuar também no mercado aéreo brasileiro, mas teve aqui seu nome modificado para Serviços Aéreos Condor Ltda., em razão de, na Segunda Guerra Mundial, as empresas de origem alemã atuantes no Brasil serem nacionalizadas pelas ações estatais voltadas para essa finalidade (SONINO, 1995). Além de empresas vinculadas ao capital estrangeiro, surgiram as companhias aéreas brasileiras.

No contexto do surgimento de empresas aéreas nacionais, em 1927, fundou-se a companhia Viação Aérea Rio Grandense – VARIG, por meio de um empresário alemão, naturalizado brasileiro, com ajuda da *Condor Syndikat*. As operações de prestação de serviços aéreos pela VARIG iniciaram no território rio-grandense. Posteriormente, com a concessão de incentivos governamentais, houve a ampliação das frotas de aeronaves e das rotas aéreas, pois as demandas por fluxos de cargas e de passageiros foram aumentando. Nas conexões nacionais e internacionais, em 1929, foi autorizada a operação da Panair do Brasil, subsidiária

norte-americana da *Pan American Airways*, em rotas internacionais, interligando cidades brasileiras a Buenos Aires (Argentina) e a Nova York (Estados Unidos). Nas conexões dos mercados aéreos nacionais, em 1933, foi fundada a empresa Viação Aérea de São Paulo – VASP, por um grupo de empresários paulistas, que passaram a operar nas rotas/linhas entre São Paulo, Ribeirão Preto, Uberaba, São Carlos e Rio Preto (CASTRO; LARNY, 1993).

O transporte aéreo brasileiro expandiu durante as décadas de 1940, 1950 e até o início dos anos 1960. Período em que havia mais de 20 companhias aéreas em operação, dentre as quais se destacam:

Viação Aérea Santos Dumont, Aerovias Brasil, Aero Geral, Aeronorte, Wright, Linha Aérea Transcontinental Brasileira, Companhia Meridional de Transportes Aéreos, Viação Aérea Bahiana, Viação Aérea Arco-Íris, Linhas Aéreas Brasileiras, Itáu, Universal Transportes Aéreos, Navegação Aérea Theodorico Álvares de Assis Ltda. (Natal), Nacional, Central Aérea, Viabrás, Transportes Aéreos Salvador (TAS), Savag, TAC, LAP, Taba, Lóyde Aéreo, Redes Estaduais Aéreas Ltda. (REAL), T.C. Aérea, S.A. Indústria e Comércio Concórdia (Sadia), Paranaense, Aerovias Minas Gerais e Tasa (COELHO, 2003, p. 41).

Na década de 1960, as companhias aéreas enfrentaram dificuldades financeiras por causa da baixa rentabilidade do transporte aeroportuário, da concorrência excessiva e da necessidade de renovação da frota, que dificultavam a manutenção da regularidade dos serviços aéreos (MALAGUTTI, 2001). Em 1975, segundo Malagutti (2001), as empresas foram adequando ao novo cenário da aviação, introduzindo em suas frotas as aeronaves modernas e de grande porte. Elas modificaram a sua rede de rotas e buscaram atender as localidades de maior expressão econômica e de melhor infraestrutura aeroportuária, com foco na lucratividade, pois o atendimento de serviços aéreos diminuiu de 335 para 92 cidades, nos anos de 1958 e 1975, respectivamente.

Nos anos de 1980 e 1990, o Brasil vivenciou um período de grandes crises econômicas, caracterizadas pelo aumento das taxas de inflação e queda do poder aquisitivo, provocando instabilidades no segmento aéreo. No período entre 1995 e 2009, as demandas pelos serviços domésticos de passageiros e cargas quase que triplicaram (TADEU, 2010).

A exploração dos serviços de transporte aéreo público no território brasileiro depende de concessão ou de autorização do Estado, que outorga para as companhias aéreas operarem e constituírem a oferta de serviços regulares de passageiros, com rotas, horários e frequências pré-definidos. Existe uma interação entre as companhias aéreas e os aeroportos, posto que empresas aéreas viabilizam a prestação do serviço e os aeroportos fornecem a infraestrutura

que permite as operações das companhias aéreas (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT, 2015).

A partir de 2013, os aeroportos mais movimentados em termos de cargas e de passageiros foram concedidos à iniciativa privada para administrá-los, operacionalizá-los e reestruturá-los. Dentre os principais terminais brasileiros de carga aérea, em termos de volume de mercadoria transportada, destacam-se os aeroportos das cidades de Guarulhos (SP), Campinas (SP), Manaus (AM), Rio de Janeiro (RJ).

Por fim, para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, criada por meio da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. A ANAC é uma agência reguladora que possui independência administrativa, personalidade jurídica própria, com patrimônio e receitas próprias. Prevê, entre suas prerrogativas, a de conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, regular as atividades de administração e exploração de aeródromos exercidas pela Infraero, estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, entre outros (SILVA, 2010).

A Infraero é uma empresa pública constituída nos termos da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, que tem por finalidade:

Implantar, administrar, operar e explorar, industrial e comercialmente, a infraestrutura aeroportuária e de apoio à navegação aérea, prestar consultoria e assessoramento em suas áreas de atuação e na construção de aeroportos, bem como realizar quaisquer atividades correlatas ou afins que lhe forem atribuídas pelo Ministério da Defesa (TADEU, 2010, p. 145).

Além dos aeroportos administrados pela Infraero, existem os aeroportos operacionalizados pela iniciativa privada por meio de regime de concessão. A concessão de aeroportos tem como objetivo atrair investimentos para ampliar, aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira e, conseqüentemente, promover melhorias no atendimento aos usuários do transporte aéreo no Brasil. Os níveis de qualidade dos serviços determinados para esses aeroportos, baseados em padrões internacionais, estão previstos nos contratos de concessão, que são geridos e fiscalizados pela ANAC (ANAC, 2018b).

Nesse contexto, visando à estruturação dos complexos aeroportuários e, por consequência, a readequação aeroportuária com vistas à expansão do setor de transporte aéreo brasileiro, as concessões de aeroportos foram iniciadas, em 2011, com o Aeroporto de São

Gonçalo do Amarante (RN). Em 2012, foram licitados os aeroportos de Brasília/DF, Guarulhos e Viracopos, em São Paulo; e, em 2013, os Aeroportos Internacionais Antônio Carlos Jobim - Galeão, no Rio de Janeiro/RJ e Tancredo Neves - Confins, em Minas Gerais (ANAC, 2018b).

Tais concessões visaram melhorar a qualidade de serviços desses aeroportos e acelerar a execução das obras necessárias ao atendimento da demanda aérea. Nota-se o crescimento do setor aéreo no momento de realização de grandes eventos esportivos, que foram a Copa do Mundo FIFA (2014) e os Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro (2016). Em 2017, mais quatro aeroportos foram concedidos à iniciativa privada, a saber: Pinto Martins, em Fortaleza/CE; Luiz Eduardo Magalhães, em Salvador/BA; Hercílio Luz, em Florianópolis/SC; e Salgado Filho, em Porto Alegre/RS.

No território brasileiro, o transporte aéreo de cargas e de passageiros é muito estratégico na integração desse território em um cenário em que a rede aeroviária é formada por empresas prestadoras de serviços aéreos, empresas administradoras dos aeroportos (pública e privada) e a agência reguladora do transporte aéreo (ANAC), apesar dos fluxos serem concentrados nos centros urbanos mais dinâmicos socioeconomicamente. Na próxima seção, abordou-se a estrutura de movimentação de cargas e de passageiros entre Montes Claros e os centros urbanos brasileiros, considerando os fluxos por rotas regulares e não regulares (fretamentos).

Expansão da infraestrutura e dos serviços das demandas de cargas e de passageiros no aeroporto de Montes Claros (MG)

A aviação em Minas Gerais iniciou-se em 1933, com a construção do Aeroporto de Belo Horizonte, conhecido popularmente como Aeroporto da Pampulha, passando a servir como ponto de escala de voos entre Rio de Janeiro e Fortaleza, operados pelo Correio Aéreo Militar. Somente em 1936, o aeroporto de Belo Horizonte foi autorizado pelo Governo mineiro a receber uma linha comercial da companhia aérea Panair do Brasil S/A, para operar no trecho Belo Horizonte – Rio de Janeiro (DINIZ; DINIZ, 2006).

A demanda por um aeroporto de nível internacional levou o Ministério da Aeronáutica, em parceria com o governo do estado de Minas Gerais, a iniciar os estudos de viabilidade técnica para a construção do “Aeroporto Metropolitano de Belo Horizonte”, que

mais tarde foi nomeado como Aeroporto Internacional Tancredo Neves, localizado em Confins (MG). Inaugurado em 1984, o Aeroporto Internacional de Confins passou a receber 75% do total de aeronaves e a movimentar 95% do total de passageiros de Belo Horizonte, deixando o antigo Aeroporto de Belo Horizonte (Pampulha) ocioso. Em 2005, foi decretada a transferência das linhas comerciais, exceto as regionais e de táxi-aéreo para o Aeroporto Internacional Tancredo Neves. Além dos aeroportos de Belo Horizonte, outros aeroportos são importantes em Minas Gerais, que se encontram também localizados em cidades mineiras, destacando-se Montes Claros, Uberlândia e Uberaba (DINIZ; DINIZ, 2006).

Na rede aeroportuária do território mineiro, o aeroporto de Montes Claros vem realizando importantes ligações socioeconômicas no estado de Minas Gerais, uma vez que se encontra localizado em uma posição geográfica de destaque, apresentando o crescimento na movimentação de aeronaves, de cargas e de passageiros. Considerando o processo histórico da dinâmica logística de cargas e de passageiros do Aeroporto de Montes Claros/Mário Ribeiro (SBMK), em sua trajetória histórica, no ano de 1939, o aeroporto de Montes Claros foi inaugurado pelo governador Benedito Valadares. Em 1943, a companhia aérea Panair do Brasil foi a primeira empresa a operar no aeroporto de Montes Claros, interconectando Montes Claros a Belo Horizonte (MG), Salvador (BA) e Recife (PE). Posteriormente, no ano de 1948, a empresa Nacional Serviços Aéreos iniciou suas atividades regulares com voos diários, fazendo o percurso entre Montes Claros e Belo Horizonte, com a utilização de aviões DC-3, com capacidade para 24 passageiros (INFRAERO, 2018).

Em 1965, a VARIG assumiu as linhas da Panair do Brasil e passou a usar os aviões com capacidade para 40 passageiros. Em 1974, no contexto da modernização da aviação civil, a VARIG colocou em operação, no aeroporto de Montes Claros e nas rotas que interligam aos principais centros urbanos, o jato da Boeing, modelo 737, com capacidade para 109 passageiros e mais de seis toneladas de bagagem/carga. Em 1977, dado que o aeroporto não tinha infraestrutura adequada para aviões do tipo Boeing 737, as atividades foram suspensas e uma reforma foi realizada, quando a pista foi reforçada e ampliada para 2.100 metros. Nesse mesmo ano, a Nordeste Linhas Aéreas passou a operar em rotas interligadas ao aeroporto de Montes Claros, realizando os voos regulares de Montes Claros a Belo Horizonte, Salvador, Guanambi e Vitória da Conquista (INFRAERO, 2018).

No início dos anos 1980, o Ministério da Aeronáutica transferiu a administração do Aeroporto de Montes Claros para a Infraero, conforme Portaria nº 090/GM5. Após 27 anos de

operação em Montes Claros, a VARIG realizou seu último voo em 31/10/2004, deixando de atuar no mercado norte-mineiro, período de crise dessa empresa. Desse modo, a TRIP passou a ser a única empresa aérea a explorar a rota de Montes Claros para a capital mineira. Também em 2004, a empresa OceanAir entrou no mercado do Norte de Minas, operando rotas de Montes Claros a São Paulo, finalizando as suas atividades em 2010. Por fim, em 2010, entrou em operação a GOL e, em 2011, foi a vez da Azul Linhas Aéreas, fazendo voos para Belo Horizonte e suas interconexões com outros mercados brasileiros (INFRAERO, 2018). Lembrando que, em 2012, a Azul fundiu as suas infraestruturas e operações com a TRIP – fato muito comum no mercado da aviação a compra ou a fusão de empresas. Em 2018, as empresas aéreas que atuavam no segmento aéreo em Montes Claros eram a Gol e a Azul.

A dinâmica dos fluxos dos aeroportos e das rotas aéreas depende da estrutura socioeconômica urbana/regional. Nesse contexto, França (2007) destaca que Montes Claros centraliza as funções socioeconômicas nos mais diversos setores, entre eles se destacam o setor de comércio, de serviços político-administrativos, serviços de saúde e educacionais, mantendo as relações de produção e consumo, que ultrapassam o seu espaço físico estendendo à região norte-mineira e sul da Bahia. Além do setor de serviços e de comércio, segundo Pereira (2010), Montes Claros possui um parque industrial diversificado em vários setores, como indústria petroquímica, químico-farmacêutica, têxtil, metalúrgica, alimentícia, cimenteira, de calçados, entre outras.

O desenvolvimento socioeconômico de Montes Claros tem relação também com o transporte aéreo por meio de interligações com os principais centros urbanos brasileiros. Para atender esse modal de transporte, o Aeroporto de Montes Claros tem papel importante por facilitar e possibilitar a integração com as capitais e cidades brasileiras. O aeroporto atende, além da cidade de Montes Claros, as demandas da população norte-mineira. França e Almeida (2015) pontuam que a centralidade dos serviços de transporte aéreo fez com que as pessoas se desloquem de outros municípios da região norte-mineira para Montes Claros, buscando uma mobilidade com maior rapidez e agilidade nas interconexões com os centros urbanos. Nos argumentos de França e Almeida (2015, p.4), “todas as pessoas que utilizam esse tipo de transporte dependem de Montes Claros, remetendo novamente a sua centralidade nesse setor, o transporte aéreo”.

No contexto da aviação, a cidade de Montes Claros, por meio do aeroporto e das rotas aéreas (regulares e não regulares), tem um papel relevante na movimentação de passageiro e cargas. O aeroporto de Montes Claros (Mário Ribeiro) está localizado a, aproximadamente, sete quilômetros da área central da cidade. A gestão aeroportuária é realizada pela Infraero, desde 1980, estabelecida nos termos da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972 (BRASIL, 1972).

Diferentemente dos grandes aeroportos brasileiros que são operacionalizados pela iniciativa privada, o aeroporto de Montes Claros ainda é administrado por empresa pública, que é a Infraero. Em 2018, duas companhias aéreas exploravam os serviços aéreos e operavam voos regulares diariamente, que são a AZUL Linhas Aéreas e a GOL, com voos regionais e nacionais. Além delas, existiam também as empresas aéreas que operam com os voos não regulares (voos fretados). O aeroporto de Montes Claros tem um papel importante nas conexões e ligações com os grandes centros urbanos brasileiros por meio da circulação de cargas e de passageiros.

Conexões e ligações aeroportuárias: fluxos de cargas e de passageiros no aeroporto de Montes Claros

Os fluxos do transporte aéreo de cargas e de passageiros, que embarcaram e desembarcaram no Aeroporto Mário Ribeiro, mostram as interações espaciais do aeroporto de Montes Claros no contexto da aviação regional e suas conexões com os principais centros urbanos brasileiros.

Na análise dos dados, conforme a Figura 1, observa-se que em 1990, no aeroporto de Montes Claros embarcaram 13.761 passageiros e desembarcaram 14.153 passageiros, enquanto no setor de cargas embarcaram 47.007 quilos e desembarcaram 54.677 quilogramas de mercadorias. Considerando os embarques de passageiros no aeroporto de Montes Claros, 45,8% foram para o Aeroporto da Pampulha (MG); 16,8% se destinaram ao Aeroporto de Guarulhos (SP); 14,9% seguiram para o Aeroporto de Confins (MG); 14,9% foram para o aeroporto de Salvador (BA). Já as quantidades de passageiros iguais ou menores que 2,9% embarcaram para os aeroportos de Brasília (DF), Curitiba (PR), Foz do Iguaçu (PR), Ilhéus (BA), Rio de Janeiro (RJ), Governador Valadares (MG), Guanambi (BA), Porto Seguro (BA) e Vitória da Conquista (BA). Nos desembarques de passageiros no aeroporto de Montes

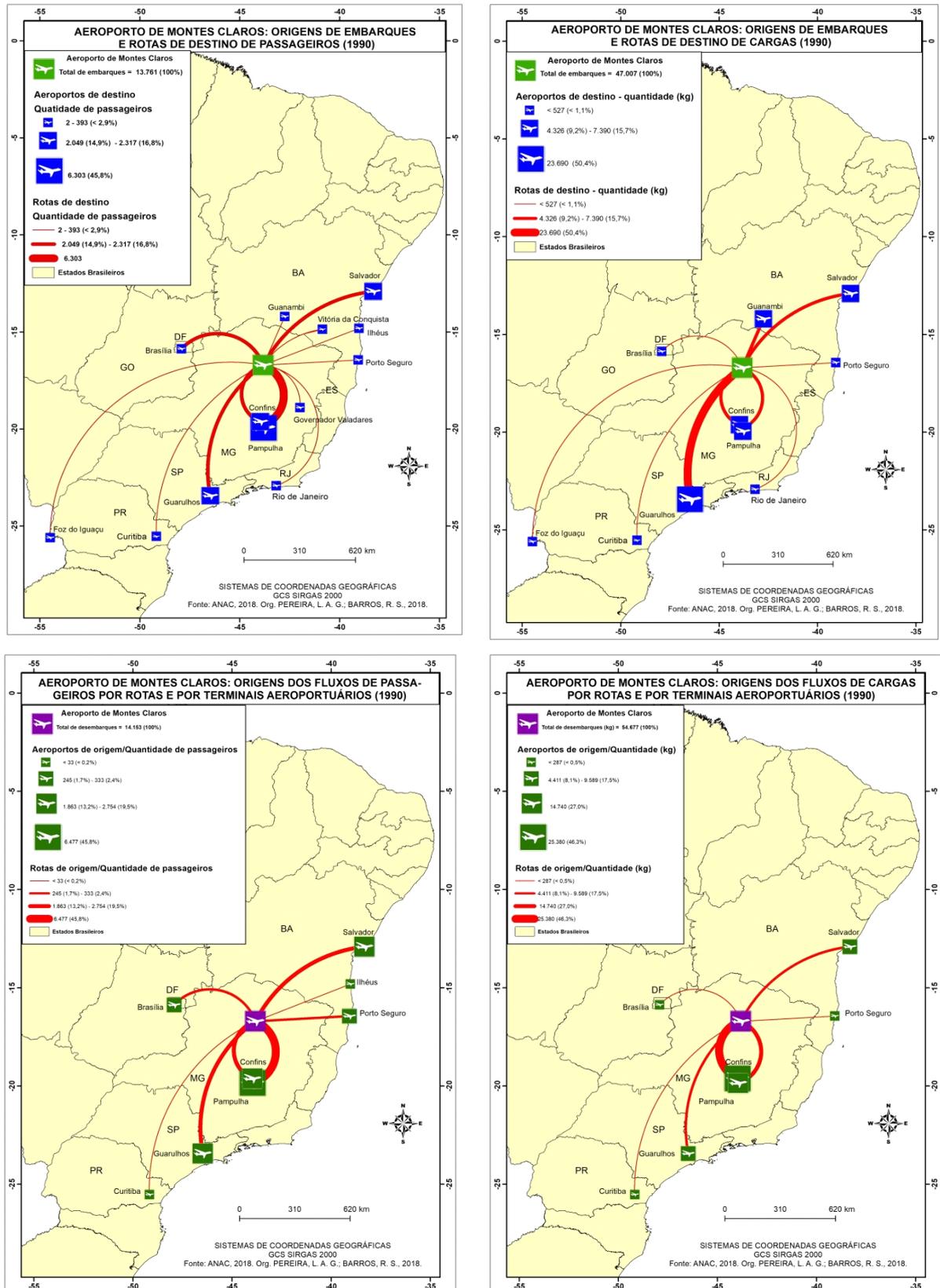
Claros, 45,8% vieram do Aeroporto da Pampulha (MG); nos fluxos da faixa de 13,2% a 19,5% os passageiros vieram dos aeroportos de Confins (MG), Salvador (BA) e Guarulhos (SP). As quantidades iguais ou menores que 2,4% saíram do aeroporto de Brasília (DF), Ilhéus (BA), Confins (MG), Porto Seguro (BA) e Curitiba (PR).

No transporte de cargas aéreas embarcadas no aeroporto de Montes Claros em 1990, 50,4% foram para o Aeroporto de Guarulhos (SP); as faixas de quantidades variando de 9,2% a 15,7% foram para os aeroportos da Pampulha (MG), Guanambi (BA), Salvador (BA) e Confins (MG); as quantidades iguais ou menores que 1,1% destinaram aos aeroportos de Brasília (DF), Porto Seguro (BA), Rio de Janeiro (RJ), Foz do Iguaçu (PR) e Curitiba (PR). Já as quantidades de cargas desembarcadas, 43,6% vieram do Aeroporto de Confins (MG); 27% saíram do Aeroporto da Pampulha (MG); 17,5% embarcaram do aeroporto de Salvador; 8,1% vieram do Aeroporto de Guarulhos; as quantidades iguais ou inferiores a 0,5% saíram do aeroporto de Brasília (DF), Porto Seguro (BA) e Curitiba (PR). Essas informações podem ser visualizadas na Figura 1.

Na análise dos dados, observam-se as origens e os destinos dos fluxos de passageiros e de cargas com os principais centros urbanos brasileiros, sendo notória uma polarização dos movimentos de passageiros com o Aeroporto da Pampulha, enquanto o transporte de cargas aéreas é concentrado, no caso dos embarques, com o Aeroporto de Guarulhos (SP) e dos desembarques do Aeroporto de Confins (MG).

No ano de 1995, o aeroporto de Montes Claros teve 10.346 passageiros embarcando e 10.328 desembarcando. Já no setor de cargas, embarcaram 10.346 quilos de mercadorias e desembarcaram 19.476 quilogramas dessas. Com relação aos embarques de passageiros no aeroporto de Montes Claros, 75,5% foram para o Aeroporto da Pampulha (MG); 13,6% destinaram ao Aeroporto de Congonhas (SP); 5,3% seguiram para o aeroporto de Brasília (DF); 4,3 % foram para o aeroporto de Salvador (BA). Já as quantidades de passageiros iguais ou menores que 1,0 % embarcaram para os aeroportos de Guarulhos (SP), Confins (MG) e Aeroporto Francisco Álvares de Assis, em Juiz de Fora (MG). Nos desembarques dos passageiros no aeroporto de Montes Claros, 78,9% vieram do Aeroporto da Pampulha (MG); 11,5% do Aeroporto de Congonhas (SP); os fluxos da faixa de 4,3% a 4,6% vieram dos aeroportos de Salvador (BA) e Brasília (DF), respectivamente. As quantidades iguais ou menores que 0,5% saíram dos aeroportos de Guarulhos (SP); Vitória (ES) e Rio de Janeiro (RJ). Essas informações são mostradas na Figura 2.

Figura 1 – Mosaico de mapas da representação espacial do aeroporto de Montes Claros: embarques e desembarques de passageiros e de cargas (1990)



Fonte: ANAC, 2018a. Org. PEREIRA, L. A. G.; BARROS, R. S., 2018.

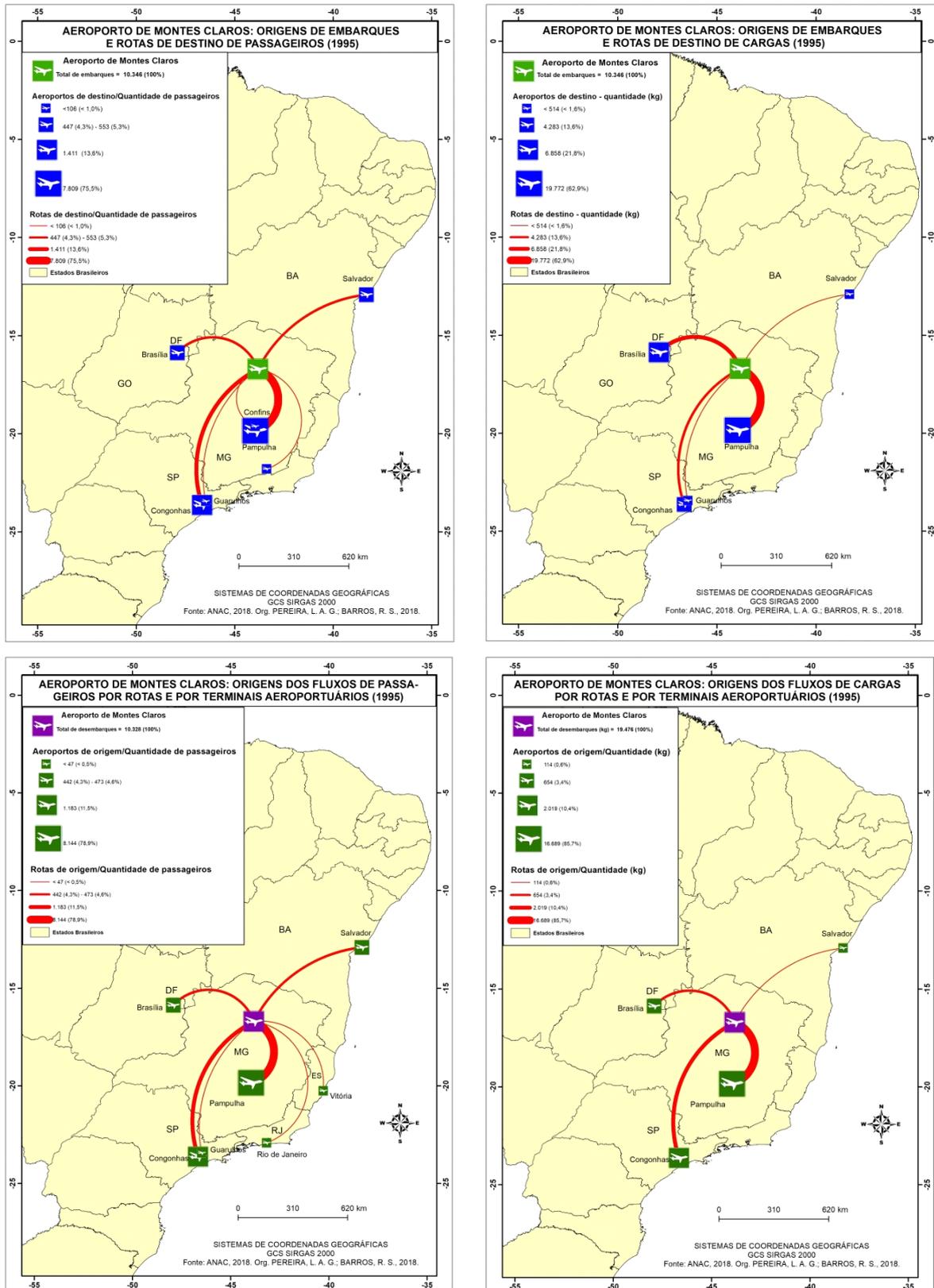
Já o transporte de cargas aéreas embarcadas no aeroporto de Montes Claros 62,9% foram para o Aeroporto da Pampulha (MG); 21,8% e 13,6% foram, respectivamente, para os aeroportos de Brasília (DF) e Congonhas (SP). Sendo que as quantidades iguais ou menores que 1,6% destinaram aos aeroportos de Salvador (BA) e Guarulhos (SP). Em relação às quantidades de cargas desembarcadas cerca de 85,7% vieram do Aeroporto da Pampulha (MG); 10,4% saíram do Aeroporto de Congonhas (SP); 3,4% embarcaram no aeroporto de Brasília (DF), e 0,6% de Salvador (BA). Essas informações podem ser visualizadas na Figura 2.

Ao verificar os dados, foi possível notar que as origens e os destinos dos fluxos de passageiros e de cargas do aeroporto de Montes Claros se concentraram com mais intensidade com o Aeroporto da Pampulha (MG), seguido em menor proporção, pelo Aeroporto de Congonhas (SP), no embarque e desembarque de passageiros e de cargas.

Com relação ao ano de 2000, embarcaram no aeroporto de Montes Claros 20.466 passageiros e desembarcaram 18.599 pessoas. Já no setor de cargas aéreas, o embarque de mercadorias foi de 241.339 quilos e o desembarque de 237.039 quilogramas de mercadorias. Os embarques de passageiros no aeroporto de Montes Claros tiveram como destino o Aeroporto da Pampulha (MG) com 91,1%; o aeroporto de Salvador (BA) com 7,7%, e os aeroportos de Vitória da Conquista (BA) e de Campinas (SP) com quantidades de passageiros iguais ou menores que 1,1%. Considerando os desembarques dos passageiros no aeroporto de Montes Claros, 89,8% vieram do Aeroporto da Pampulha (MG); 8,4% vieram do aeroporto de Salvador (BA) e os fluxos menores que 1,5% vieram dos aeroportos de Vitória da Conquista (BA), Congonhas (SP) e Londrina (PR) (Vide Figura 3).

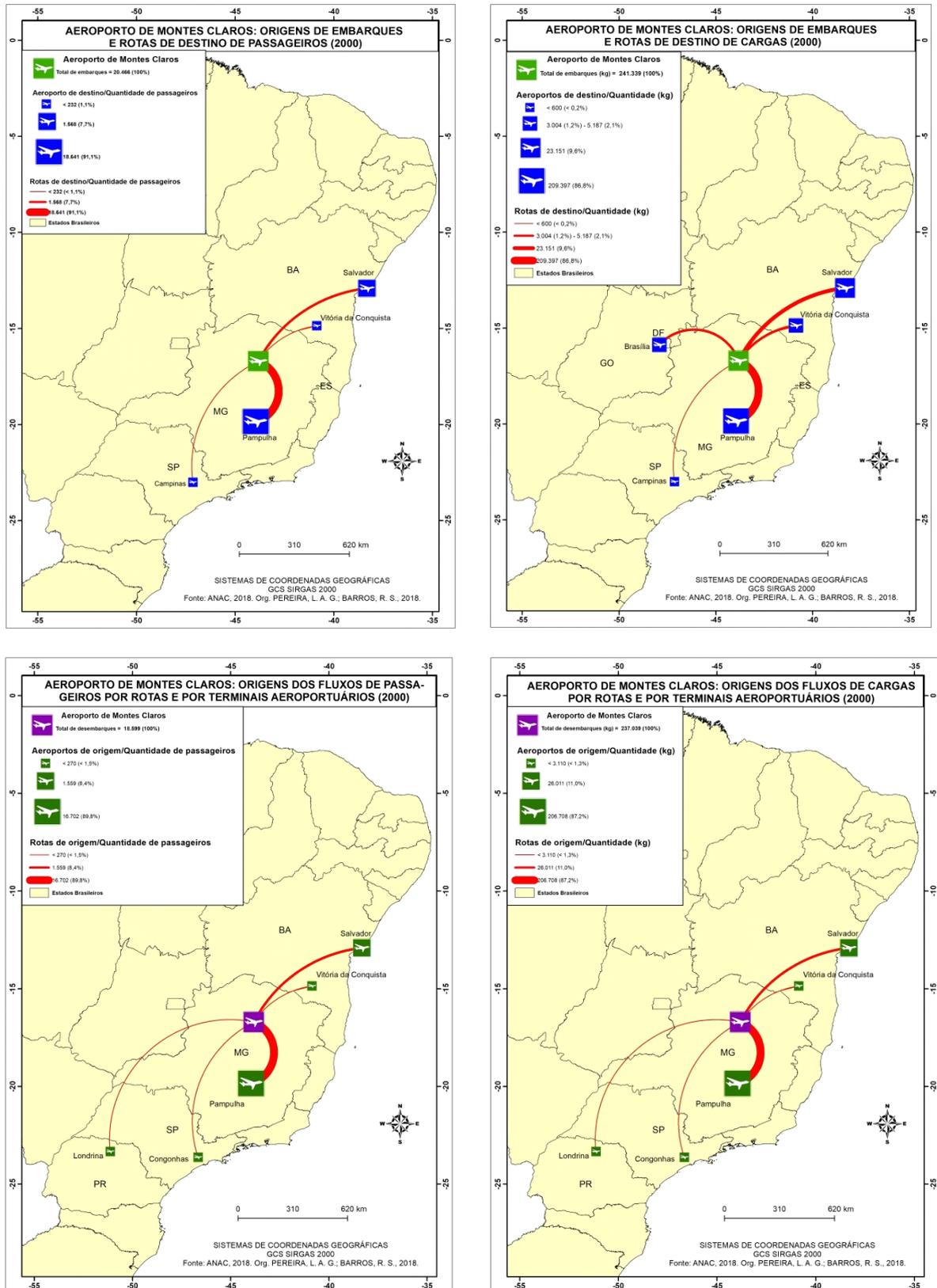
No ano 2000, nota-se que o embarque de cargas aéreas no aeroporto de Montes Claros tiveram 86,8% como destino o Aeroporto da Pampulha (MG); 9,6% o aeroporto de Salvador (BA); de 1,2% a 2,1%, os aeroportos de Brasília (DF) e Vitória da Conquista (BA), respectivamente; e 0,2% o Aeroporto de Campinas (SP). Considerando as cargas aéreas desembarcadas no aeroporto de Montes Claros, percebe-se que 87,2% vieram do Aeroporto da Pampulha (MG); 11,0% saíram do aeroporto de Salvador (BA); e as quantidades iguais ou inferiores a 1,3% partiram do aeroporto de Vitória da Conquista (BA), Congonhas (SP) e Londrina (PR) (Vide Figura 3).

Figura 2 – Mosaico de mapas da representação espacial do aeroporto de Montes Claros: embarques e desembarques de passageiros e de cargas (1995)



Fonte: ANAC, 2018a. Org. PEREIRA, L. A. G.; BARROS, R. S. 2018.

Figura 3 – Mosaico de mapas da representação espacial do aeroporto de Montes Claros: embarques e desembarques de passageiros e de cargas (2000)



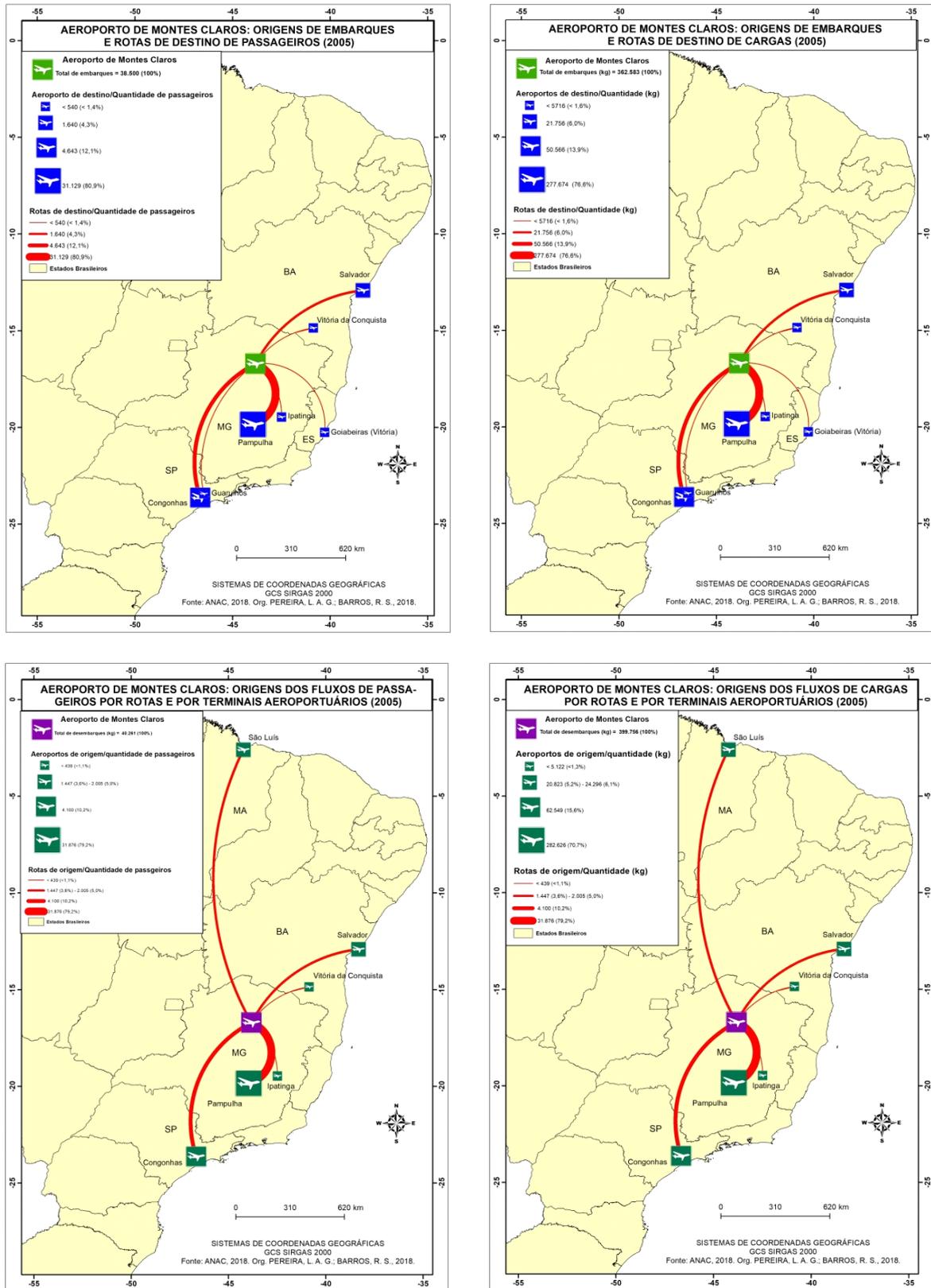
Fonte: ANAC, 2018a. Org. PEREIRA, L. A. G.; BARROS, R. S. 2018.

Na análise dos dados, observa-se que as origens e destinos dos fluxos de passageiros e de cargas do aeroporto de Montes Claros, no ano 2000, apresentaram novamente maior ligação com o Aeroporto da Pampulha (MG). É importante frisar a crescente participação do aeroporto de Salvador (BA) nas origens e nos destinos dos fluxos de passageiros e de cargas com o aeroporto de Montes Claros, seguido, em menor proporção, pelo aeroporto de Vitória da Conquista (BA). Pode-se observar também uma pequena ligação do aeroporto de Londrina (PR), no que se refere ao desembarque de passageiros e de cargas.

Em 2005, no aeroporto de Montes Claros, embarcaram 38.500 passageiros, enquanto 40.261 pessoas desembarcaram. Com relação ao embarque de cargas aéreas, o aeroporto de Montes Claros movimentou 362.583 quilos de mercadorias, ao passo que desembarcaram no mesmo aeroporto o equivalente a 399.756 quilogramas de cargas. Nos embarques de passageiros que ocorreram no aeroporto de Montes Claros, 80,9% destinaram ao Aeroporto da Pampulha (MG); 12,1% foram para o Aeroporto de Congonhas (SP); 4,3% seguiram para o aeroporto de Salvador (BA) e abaixo de 1,4% foi para os aeroportos de Ipatinga (MG), Vitória da Conquista (BA), Guarulhos (SP) e Vitória (ES). Nos desembarques dos passageiros realizados no aeroporto de Montes Claros, 79,2% procederam do Aeroporto da Pampulha (MG); 10,2% vieram do Aeroporto de Congonhas (SP); de 3,0% a 5,0%, os passageiros vieram dos aeroportos de Salvador (BA) e São Luís (MA), respectivamente, e nos fluxos iguais ou menores que 1,1%, os passageiros saíram dos aeroportos de Ipatinga (MG) e Vitória da Conquista (BA) (Vide Figura 4).

No que tange aos transportes de cargas aéreas embarcadas no aeroporto de Montes Claros, percebe-se que 76,6% foram para o Aeroporto da Pampulha (MG); enquanto 13,9% se destinaram ao Aeroporto de Congonhas (SP); 6,0% foram para o aeroporto de Salvador (BA) e os fluxos iguais ou abaixo de 1,6% seguiram para os aeroportos de Ipatinga (MG), Vitória da Conquista (BA), Guarulhos (SP) e Vitória (ES). Quanto ao desembarque de cargas no aeroporto de Montes Claros, nota-se que 70,7% vieram do Aeroporto da Pampulha (MG); 15,6% saíram do Aeroporto de Congonhas (SP); de 5,2% a 6,1%, as mercadorias provieram dos aeroportos de Salvador (BA) e São Luís (MA), respectivamente, assim como fluxos iguais ou menores que 1,3% que vieram dos aeroportos de Ipatinga (MG) e Vitória da Conquista (BA) (Vide Figura 4).

Figura 4 – Mosaico de mapas da representação espacial do aeroporto de Montes Claros: embarques e desembarques de passageiros e de cargas (2005)



Fonte: ANAC, 2018a. Org. PEREIRA, L. A. G.; BARROS, R. S. 2018.

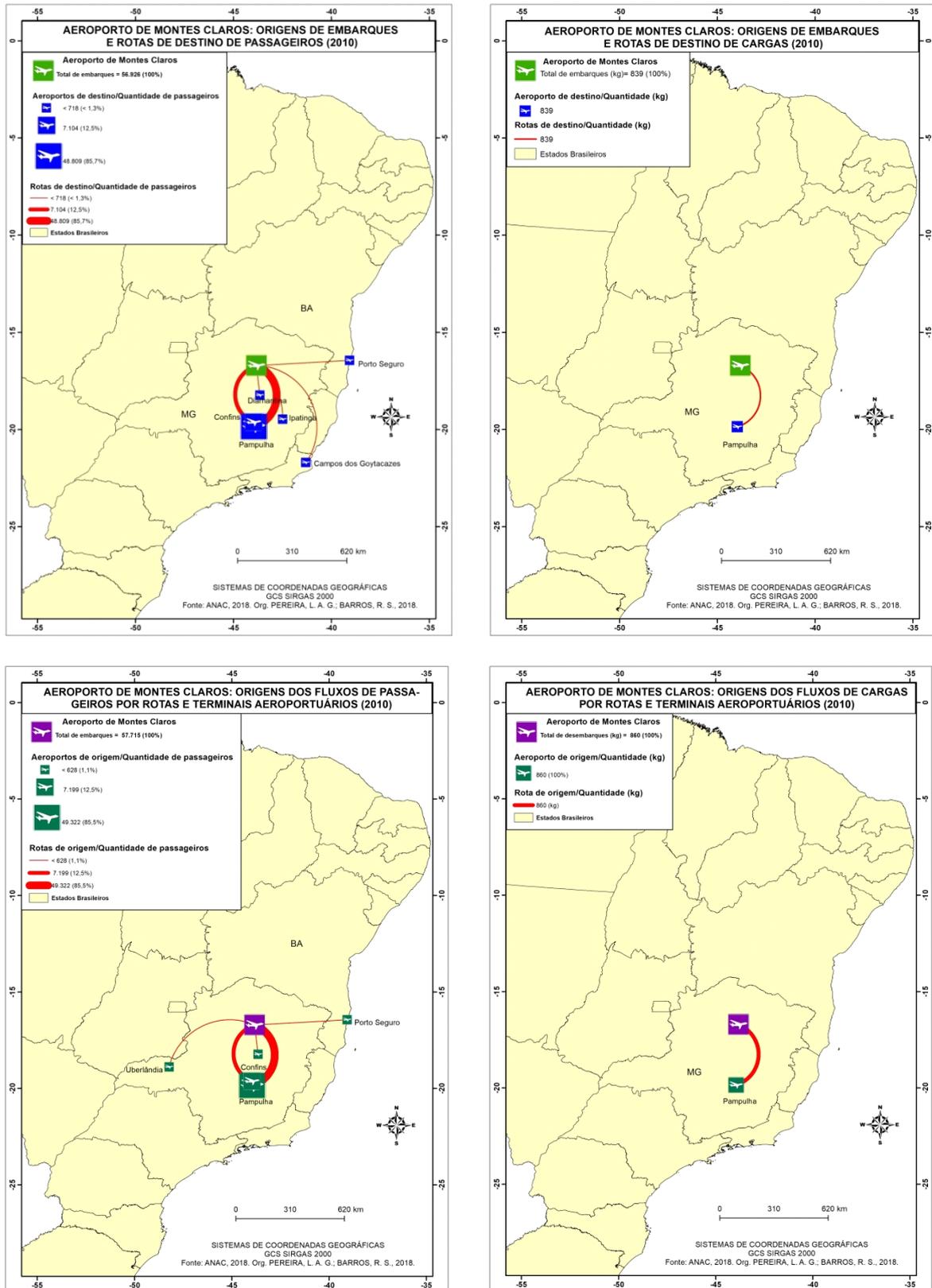
Conforme os dados apresentados, notou-se que as origens e os destinos dos fluxos de passageiros e de cargas entre os aeroportos de Montes Claros e da Pampulha continuaram se destacando no ano de 2005. É necessário ressaltar a participação do Aeroporto de Congonhas nas origens e nos destinos dos fluxos de passageiros e de cargas, sendo um importante elo entre a cidade de Montes Claros e os principais centros urbanos brasileiros. Observou-se também uma ligação com o aeroporto de São Luís, no que se refere ao desembarque de passageiros e de cargas.

No ano de 2010, embarcaram, no aeroporto de Montes Claros, 56.926 passageiros e desembarcaram 57.715. Com relação ao embarque de cargas aéreas, o aeroporto de Montes Claros movimentou 839 quilos de mercadorias, ao passo que desembarcaram nele o equivalente a 860 quilogramas de cargas. Nos embarques de passageiros que ocorreram no aeroporto de Montes Claros, 85,7% destinaram-se ao Aeroporto da Pampulha (MG); 12,5% foram para o Aeroporto de Confins (MG) e abaixo de 1,3% foi para os aeroportos de Porto Seguro (BA), Diamantina (MG), Ipatinga (MG) e Campos de Goytacazes (RJ). Nos desembarques dos passageiros realizados no aeroporto de Montes Claros, 85,5% procederam do Aeroporto da Pampulha (MG); 12,5% vieram do Aeroporto de Confins (MG) e nos fluxos iguais ou menores que 1,1%, os passageiros saíram dos aeroportos de Porto Seguro (BA), Diamantina (MG) e Uberlândia (MG) (Vide Figura 5).

No que tange ao transporte de cargas aéreas embarcadas no aeroporto de Montes Claros, percebe-se que 100% das mercadorias foram para o Aeroporto da Pampulha (MG); enquanto o desembarque de cargas no aeroporto de Montes Claros, 100% veio do Aeroporto da Pampulha (MG) (Vide Figura 5).

Diante dos dados apresentados, observou-se o predomínio das origens e dos destinos dos fluxos de cargas entre os aeroportos de Montes Claros e da Pampulha, com 100% da movimentação de mercadorias entre esses. No que se refere ao embarque e desembarque de passageiros, percebeu-se que o Aeroporto de Confins apresentou uma crescente participação nas ligações com o aeroporto de Montes Claros, haja vista que, em 2010, iniciaram-se os voos diários de Montes Claros para o Aeroporto de Confins.

Figura 5 – Mosaico de mapas da representação espacial do aeroporto de Montes Claros: embarques e desembarques de passageiros e de cargas (2010)



Fonte: ANAC, 2018a. Org. PEREIRA, L. A. G.; BARROS, R. S. 2018.

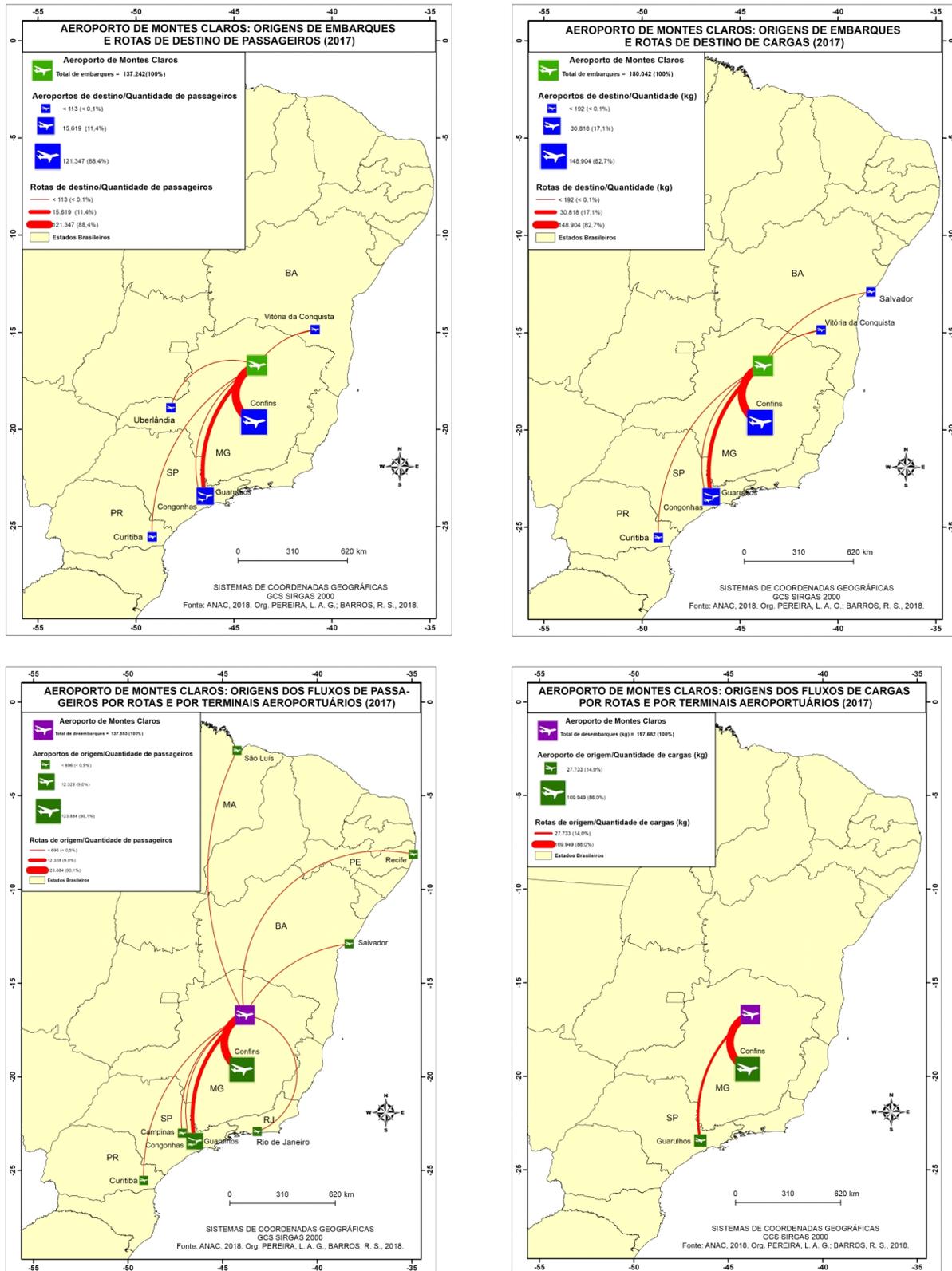
Por fim, no ano de 2017, o aeroporto de Montes Claros apresentou um total de 137.242 passageiros embarcados e 137.553 desembarcados. Quanto ao embarque de cargas, foram 180.042 quilos, enquanto foram desembarcados 197.682 quilogramas de mercadorias. Com base nos embarques de passageiros ocorridos no aeroporto de Montes Claros, nota-se que 88,4% se destinaram-se ao Aeroporto de Confins (MG); 11,4% foram para o aeroporto de Guarulhos (SP); e apenas 0,1% foi para os aeroportos de Congonhas (SP), Curitiba (PR), Uberlândia (MG) e Vitória da Conquista (BA). Nos desembarques de passageiros no aeroporto de Montes Claros, observa-se que 90,1% vieram do Aeroporto de Confins (MG); 9,0% saíram do aeroporto de Guarulhos (SP) e 0,5% vieram dos aeroportos de Campinas (SP), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), Congonhas (SP), Curitiba (PR), Recife (PE) e São Luís (MA) (Vide Figura 6).

No embarque de cargas ocorridas no aeroporto de Montes Claros, o principal destino foi o Aeroporto de Confins (MG), com 82,7% das cargas; 17,1% das cargas foram para o aeroporto de Guarulhos (SP) e apenas 0,1% foi para os aeroportos de Vitória da Conquista (BA), Salvador (BA), Congonhas (SP) e Curitiba (PR). Das cargas desembarcadas no aeroporto de Montes Claros, 86,0% vieram do Aeroporto de Confins (MG) e 14,0% embarcaram no aeroporto de Guarulhos (SP). Essas informações podem ser visualizadas na Figura 6.

De acordo com os dados obtidos, é possível notar que as origens e os destinos dos fluxos de passageiros e de cargas ocorridas no aeroporto de Montes Claros apresentaram maior concentração no Aeroporto de Confins, uma vez que, atualmente, os voos comerciais realizados em Montes Claros são exclusivamente feitos para Confins.

No período analisado, percebe-se a concentração de fluxos de passageiros e de cargas nas rotas entre o aeroporto de Montes Claros e os aeroportos de Belo Horizonte. No ano de 1990, 1995 e 2005 houve uma polarização com o Aeroporto da Pampulha. A partir de 2010, observa-se uma expansão dos movimentos de passageiros e de cargas entre o aeroporto de Montes Claros e de Confins, sendo que, em 2017, é consolidada a polarização com o Aeroporto de Confins. Dessa forma, a Tabela 01 mostra a movimentação de passageiros e de cargas por meio de embarques e desembarques no aeroporto de Montes Claros.

Figura 6 – Mosaico de mapas da representação espacial do aeroporto de Montes Claros: embarques e desembarques de passageiros e de cargas (2017)



Fonte: ANAC, 2018a. Org. PEREIRA, L. A. G.; BARROS, R. S. 2018.

Tabela 01 – Aeroporto de Montes Claros – MG: Embarques e desembarques de passageiros e de cargas, no ano de 1990, 1995, 2000, 2005, 2010 e 2017

Ano	Embarques		Desembarques	
	Passageiros	Cargas (kg)	Passageiros	Carga (kg)
1990	13.761	47.007	14.153	54.677
1995	10.346	10.346	10.328	19.476
2000	20.446	241.339	18.599	237.039
2005	38.500	362.583	40.261	399.756
2010	56.926	839	57.715	860
2017	137.242	180.042	137.553	197.682

Fonte: ANAC, 2018a. Org. PEREIRA, L. A. G.; BARROS, R. S. 2018.

Considerando os dados apresentados acerca dos fluxos no aeroporto de Montes Claros, observa-se uma queda nos embarques e desembarques no ano de 1990 para o ano 1995; enquanto, a partir de 2000, tem-se um crescimento contínuo nos embarques e desembarques de passageiros. Já o movimento de cargas apresentou aumento no ano de 2000 e 2005; em 2010, apresentou uma queda significativa, voltando a crescer no ano de 2017.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O aeroporto de Montes Claros interliga o norte de Minas à capital mineira e aos grandes centros urbanos brasileiros por meio da entrada e da saída de pessoas e de mercadorias, constituindo-se em um importante modal de transporte. O setor aeroviário em Montes Claros apresentou uma expansão significativa, sendo que, em 2017, os serviços aéreos foram realizados por duas companhias, a AZUL Linhas Aéreas e a GOL, operando voos regulares diariamente, regionais e nacionais. Outras empresas também operam no aeroporto de Montes Claros com voos não regulares (fretamentos).

O aeroporto de Montes Claros se mostrou dinâmico na movimentação de passageiros e de cargas. De forma que foi possível perceber uma estreita relação do aeroporto de Montes Claros com o Aeroporto da Pampulha, no que se refere às origens e aos destinos dos fluxos de passageiros e de cargas no ano de 1990. Porém, nesse mesmo ano, o embarque de cargas aéreas provieram do aeroporto de Guarulhos (SP) e o desembarque do Aeroporto de Confins (MG).

As origens e os destinos dos fluxos de passageiros e de cargas nos anos de 1995, 2000, 2005 e 2010 foram maiores entre os aeroportos de Montes Claros e da Pampulha, demonstrando que até 2010, o Aeroporto da Pampulha era o maior centro de ligação aérea entre o Norte de Minas e a capital mineira. Contudo, ocorreram também movimentações com

o Aeroporto de Congonhas, no embarque e desembarque de passageiros e de cargas, bem como movimentações de passageiros e cargas com outros aeroportos, como de Brasília, Salvador, Guarulhos e Confins.

Após o ano de 2010, o Aeroporto de Confins assumiu os voos comerciais de Montes Claros para a capital de Minas Gerais, dessa forma, o cenário dos fluxos de passageiros e de cargas mudou, fixando rotas em Confins. Em 2017, o total de embarques e desembarques de passageiros e de cargas foi quase exclusivamente com o Aeroporto de Confins, todavia, o aeroporto de Montes Claros também apresentou atividade com o aeroporto de Guarulhos, quanto ao embarque e desembarque de passageiros e de cargas.

Por fim, é preciso construir ferramenta de planejamento que contemple as ações e as estratégias que visam à eficiência e à eficácia do transporte aéreo de passageiros e de cargas no aeroporto de Montes Claros, buscando aumentar o número de companhias aéreas operando no aeroporto, a fim de aumentar a concorrência no segmento e assim melhorar e intensificar cada vez mais os fluxos aéreos de passageiros e de cargas, abrangendo mais centros urbanos. E até mesmo baratear os custos das passagens aéreas e os fretes aéreos em um ambiente comercial monopolizado por grandes empresas privadas. Em um aumento na demanda por transporte aéreo, torna-se necessário investir na melhoria da infraestrutura, na modernização do sistema aeronáutico e nos terminais de cargas do terminal aeroportuário de Montes Claros.

Referências

- ANAC – AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Dados Estatísticos**. 2018a. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/Estatistica/DadosEstatisticos/dadosestatisticos.asp>>. Acesso em: 16 fev. 2018.
- ANAC – AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Concessões**. 2018b. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes>>. Acesso em: 20 abri. 2018.
- BARROS, H. L. de. **Santos Dumont e a Invenção do Avião**. Rio de Janeiro: CBPF, 2006.
- BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Aviação regional brasileira (modal aéreo IV)**. In: Informe infraestrutura, n. 50, novembro. Rio de Janeiro: BNDES, 2002.
- RODRIGUE, J. P.; COMTOIS, C.; SLACK, B. **The Geography of Transport Systems**. 3. ed. New York: Routledge, 2013.

BRASIL. **Lei nº 5.862 de 12 de dezembro de 1972**. 1972. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1970-1979/lei-5862-12-dezembro-1972-358030-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: 23 mar. 2018.

CAPPA, J. **Cidades e Aeroportos no século XXI**. Campinas: Editora Alínea, 2013.

CASTRO, N; LARNY, P. **Desregulamentação do setor de transporte: o subsetor de transporte aéreo de passageiros**. Texto para discussão, n. 319. Brasília: IPEA, 1993.

CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Transporte e economia – transporte aéreo de passageiros**. Brasília: CNT, 2015.

COELHO, R. P. S. **Impactos de desregulação do setor aéreo comercial sobre os trabalhadores: uma análise dos casos brasileiro e norte-americano**. 2003. 224 f. Dissertação (Mestrado em Economia Social e do Trabalho) – Campinas: Instituto de Economia – Unicamp, 2003.

DINIZ, A. M. A.; DINIZ, L. C. A. Análise dos principais fluxos aéreos dos aeroportos da capital mineira e suas recentes transformações. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 18, n. 34, p. 31-43, jun. 2006.

FRANÇA, I. S. **A cidade média e suas centralidades: O exemplo de Montes Claros no Norte de Minas Gerais**. 2007. 208 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, 2007.

FRANÇA, I. S.; ALMEIDA, M. I. S. Rede urbana e novas interações espaciais em cidades médias: uma análise acerca do fluxo aéreo no aeroporto Mário Ribeiro em Montes Claros/MG. **Revista Ra'e Ga** – Curitiba, v. 35, p. 227 - 260, Dez/2015.

GRAHAM, B. **Geography and Air Transport**. Chichester: John Wiley & Sons, 1995.

GRAHAM, B. GOETZ, A. R. Global Air Transport. In: KNOWLES, R. SHAW, J. DOCHERTY, I. (eds.) **Transport geographies: mobilities, flows and spaces**. Oxford: Blackwell Publishing, 2008.

INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA. **Histórico**. 2018. Disponível em: <<http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-montes-claros-mario-ribeiro/sobre-o-aeroporto/historico/>>. Acesso em: 27 jun. 2016.

MALAGUTTI, A. O. **Evolução da aviação civil, no Brasil**. Câmara dos Deputados – Consultoria Legislativa, agosto, 2001.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. **Planejamento e desenvolvimento: Logística de transportes e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais**. 2010. 172 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, UNIMONTES, Montes Claros, 2010.

SILVA, J.T.M. Desenvolvimento econômico e modelo aeroportuário. In: TADEU, Hugo Ferreira Braga (Org.). **Logística Aeroportuária**: análises setoriais e o modelo de cidade-aeroportos. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

SONINO, G. **Depois da turbulência**: a aviação comercial brasileira aprende com suas crises. São Paulo: APVAR, 1995.

TADEU, H. F. B. **Logística aeroportuária**: análises setoriais e o modelo de cidades-aeroporto. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

Artigo submetido em: 04 de novembro de 2022.

Artigo aceito em: 15 de dezembro de 2022.