
**TRANSPORTE AÉREO REGIONAL NO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL: OS
FLUXOS DE PASSAGEIROS E A DINÂMICA EMPRESARIAL**

**AIR TRANSPORT IN THE STATE OF MATO GROSSO DO SUL: PASSENGER
FLOWS AND BUSINESS DYNAMIC**

**TRANSPORTE AÉREO EN EL ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL: FLUJOS DE
PASAJEROS Y DINÁMICA EMPRESARIAL**

Jhéssika Carvalho Moreira¹ <https://orcid.org/0000-0001-7642-5839>

Ana Paula Camilo Pereira² <http://orcid.org/0000-0002-4963-4173>

¹ Licenciada em Geografia pela Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), Campo Grande-MS. E-mail: jhessikacarvalho@icloud.com

² Doutora em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP) e docente do curso de Geografia (Licenciatura e Bacharelado) e do Programa de Pós-graduação Mestrado Profissional em Educação da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS). Campo Grande-MS. E-mail: apaulacape@uems.br

RESUMO

O presente trabalho busca analisar o setor de transporte aéreo regional no estado de Mato Grosso do Sul, abordando para isso o seu desenvolvimento com a finalidade de compreender como os fluxos aéreos são organizados na dinâmica da circulação. Sendo assim o objetivo deste estudo parte da análise sobre as principais companhias aéreas que atuam nos aeroportos com voos regulares localizados no interior do estado de Mato Grosso do Sul, como os aeroportos de Dourados, Bonito, Corumbá e Três Lagoas. Para isso nos atemos na atuação das companhias aéreas nesses aeroportos, tendo como base a distribuição territorial dos voos e o número passageiros no período de 2016 a 2019. Assim, metodologicamente nos pautamos em pesquisas bibliográficas, análise de dados estatísticos sobre os fluxos e os fixos aeroportuários, além da sistematização e elaboração de gráficos e mapas. Em síntese, entendemos que dois fatores influenciam na dinâmica do setor aéreo regional no estado: os interesses políticos e seus possíveis investimentos em infraestrutura e; o segundo fator é a atuação empresarial, que organiza todo o ordenamento territorial dos fluxos aéreos por meio da constituição de suas malhas, ou seja, da distribuição territorial de suas rotas e suas estratégias empresariais.

Palavras chave: Transporte aéreo regional. Fluxos e fixos. Companhias aéreas. Passageiros. Mato Grosso do Sul.



ABSTRACT

This paper seeks to analyze the regional air transport sector in the state of Mato Grosso do Sul, approaching its development from how air flows are organized in the dynamics of circulation. Therefore, the objective of this study is based on the analysis of the main airlines that operate in airports with regular flights located in the inland cities of the state of Mato Grosso do Sul - Brazil, such as the airports in the cities of Dourados, Bonito, Corumbá and Três Lagoas. For this purpose, our base is the performance of airlines at these airports, based on the territorial distribution of flights and the number of passengers in the period from 2016 to 2019. Thus, methodologically, we base ourselves on bibliographical research, analysis of statistical data on airport flows and fixed, in addition to the systematization and elaboration of graphics and maps. In summary, we understand that two factors influence the dynamics of the regional air transport in the state: political interests and their possible investments in infrastructure, and the second factor is business performance, which organizes the entire territorial ordering of air flows through the constitution of its networks, that is, the territorial distribution of its routes and business strategies.

Keywords: Regional air transportation. Flows and fixed. Airlines. Passengers. Mato Grosso do Sul.

RESUMEN

Este artículo buscó analizar el sector del transporte aéreo regional en el estado de Mato Grosso do Sul, abordando su desarrollo con el fin de comprender cómo se organizan los flujos de aire en la dinámica de circulación. Por ello, el objetivo de este estudio se basa en el análisis de las principales aerolíneas que operan en aeropuertos con vuelos regulares en el estado, tales como los aeropuertos de: Dourados, Corumbá y Três Lagoas. Nos basamos en el desempeño de las aerolíneas en estos aeropuertos, en base a la distribución territorial de los vuelos y el número de pasajeros en el periodo 2015 a 2019. Nos guiamos metodológicamente en la investigación bibliográfica, la recopilación de datos estadísticos sobre flujos aeroportuarios y fijos y sobre el desempeño de las aerolíneas que operan en estos aeropuertos, además de la sistematización y elaboración de gráficos y mapas. Entendemos que dos factores influyen en la dinámica del sector aéreo regional en el estado de Mato Grosso do Sul: los intereses políticos y sus posibles inversiones en infraestructura y, el segundo factor es la actividad empresarial, que organiza toda la planificación territorial de los flujos aéreos a través de la constitución de sus redes, es decir, la distribución territorial de sus rutas.

Palabras clave: Transporte aéreo. Flujos y fijos. Aerolíneas. Pasajeros. Mato Grosso do Sul.

INTRODUÇÃO

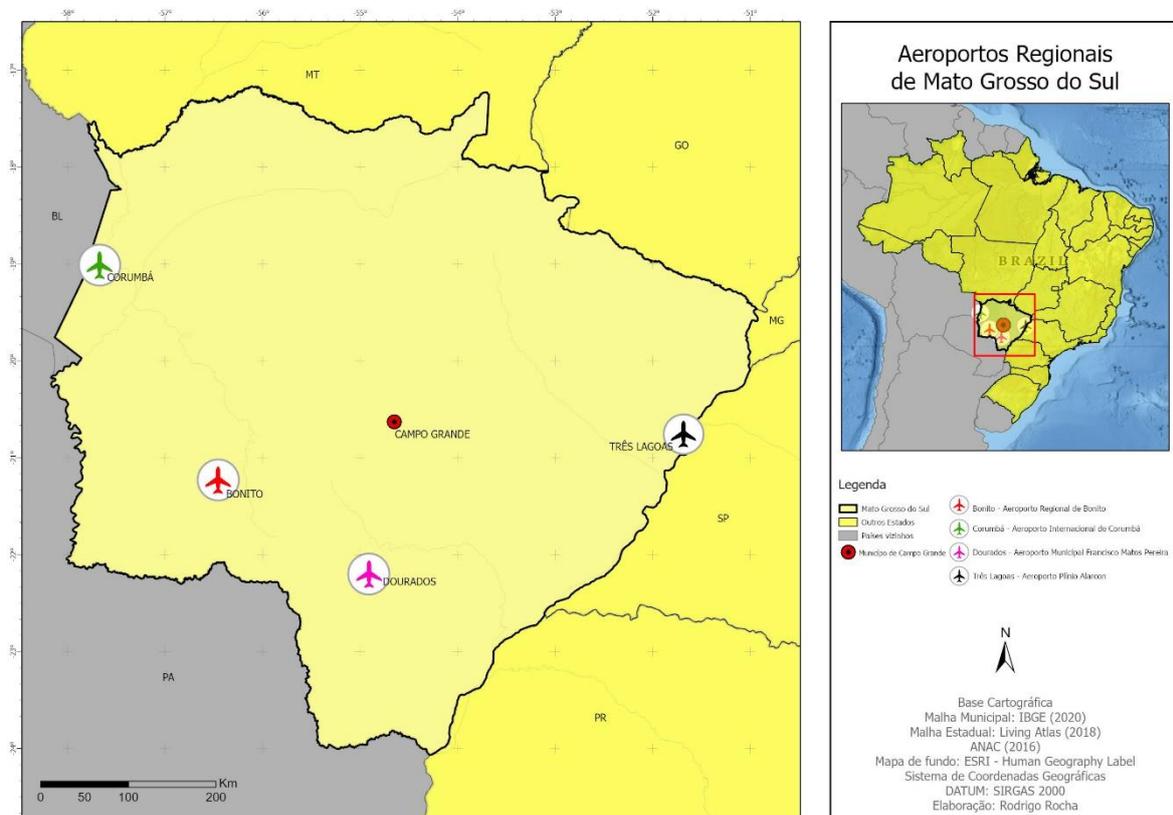
O transporte aéreo é um setor extremamente dinâmico no que se refere a análise sobre os fluxos de passageiros. Somada a essa compreensão, temos ainda a dinâmica empresarial das companhias aéreas que estão em constante disputa por aeroportos e territórios para exploração desse setor.

A necessidade de formas rápidas e precisas de circulação no território demanda o aperfeiçoamento dos meios de transporte e para tanto, as companhias aéreas estão inseridas nesse processo como agentes que projetam, coordenam e estruturam o mercado, o que define um cenário de estratégias e interesses corporativos de atuação territorial.

É nesse sentido, que se têm as estratégias empresariais das companhias aéreas como um fator de promoção à maior demanda pelo modal, bem como um elemento que agrega valor à circulação aérea e que fomenta o nosso interesse pela temática.

Nesse trabalho particularizaremos os voos regulares¹ de passageiros, em razão de caracterizar-se como um segmento cuja dinâmica empresarial impõe a definição de estratégias competitivas, o que nos leva a ter uma análise mais detalhada de como o transporte aéreo é organizado no estado de Mato Grosso do Sul, recorte espacial desta pesquisa ilustrado no mapa a seguir que apresenta os aeroportos regionais que são foco da análise realizada no período compreendido entre 2016 a 2019²:

Mapa 01 - Aeroportos regionais com voos regulares no estado de Mato Grosso do Sul (2019)



Fonte: IBGE (2021). **Org.:** Autores

¹ Os voos regulares são organizados na forma de linhas aéreas e são operados pelas companhias com autorização governamental, a saber pela Agência Nacional da Aviação Civil (Anac). Esse serviço compreende a ligação aérea entre duas ou mais localidades, caracterizada pela execução regular dos voos, de acordo com horário, linha, equipamento e frequência do fluxo, como por exemplo, os voos comerciais de passageiros.

² A opção por realizar esse recorte temporal entre os anos de 2016 a 2019, se define pelo início das medidas restritas devido a pandemia Covid-19 no Brasil, a partir de março de 2020, o que gerou importantes reflexos na fluidez aérea brasileira e, conseqüentemente em Mato Grosso do Sul, impactante, por exemplo, no quantitativo de passageiros no setor aéreo.

Delimitamos os aeroportos regionais com voos regulares para passageiros localizados no interior do estado, tais como: Dourados, Bonito, Corumbá e Três Lagoas. Nos pautamos em Camilo Pereira e Fonseca (2017) os quais destacam o setor de transporte aéreo no estado mediante uma abordagem que considera a valorização de novos territórios para o setor:

[...] o estado de Mato Grosso do Sul, vizinho de importantes centros produtores e consumidores do país (São Paulo, Paraná e Minas Gerais), com uma economia baseada, em grande medida, por relevantes atividades vinculadas ao setor agropecuário, de turismo e de serviços com um todo, e que também conta com uma atuação industrial e mineradora, se constitui como uma importante área no contexto de ocupação e valorização de novos territórios para o desenvolvimento da aviação comercial, considerando os principais fixos aeroportuários com voos regulares no Estado [...] (CAMILO PEREIRA; FONSECA, 2017, p. 44-45).

Considerando tal recorte, entendemos conforme Camilo Pereira (2010, p. 134) que o: “[...] transporte aéreo regional decorre da história da aviação comercial brasileira, que tem como objetivo fazer referência ao transporte aéreo que interliga localidades do interior e estas com centros urbanos/capitais [...]”. Desse modo, a análise aqui proposta também se justifica pela necessidade de uma abordagem geográfica da dinâmica empresarial de companhias aéreas, tendo como intuito verificar os determinantes e as consequências desse processo no segmento regional.

A partir dessa compreensão, cabe também destacar a importância do transporte aéreo regional e sua capacidade de interconexão entre distantes pontos do território nacional. Nessa lógica, Cataia e Gallo (2007) asseveram que o sistema de transporte aéreo, historicamente, desempenhou papel de destaque na integração territorial do Brasil.

Na medida em que essa integração territorial foi proporcionada pelo transporte aéreo, ampliava-se a importância de alguns fixos produtivos que interligavam as principais localidades brasileiras, como é o caso das cidades que possuem aeroportos e voos regulares no estado de Mato Grosso do Sul, tais como as cidades em análise.

Camilo Pereira e Fonseca (2017, p. 56-57) destacam que:

[...] Mato Grosso do Sul se estabeleceu nos últimos anos como um novo território de valorização ao setor aéreo brasileiro. Observa um nítido acompanhamento deste estado em relação ao crescimento do setor aéreo regional no país, tanto na progressão do quantitativo de passageiros transportados, quanto na expansão das ligações aéreas, no aumento do número de aeroportos regionais que passaram a realizar voos regulares nos últimos anos e, principalmente, quanto ao interesse das companhias aéreas em atuar no território sul-mato-grossense. Em termos gerais, estatisticamente é possível comprovar que Mato Grosso do Sul tem se caracterizado como um

território de interesse do capital empresarial, que tem promovido uma redefinição do segmento regional no Estado.

Mediante essas abordagens, este artigo tem como finalidade analisar o setor de transporte aéreo regional no estado de Mato Grosso do Sul, abordando para isso o seu desenvolvimento com a finalidade de compreender como os fluxos aéreos são organizados na dinâmica da circulação. Nessa abordagem teremos como objeto de análise a atuação das companhias aéreas, com base na distribuição dos voos e no número de passageiros transportados no período de 2016 a 2019, definindo com isso o recorte temporal.

O SETOR AÉREO NA PERSPECTIVA DA CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

A aviação comercial data do início do século XX e desde o princípio das civilizações a ânsia de alcançar as nuvens era intensa, mediante isso Pinto e Freire (2015, p. 12) enfatizam que:

Desde o voo histórico e corajoso de Santos Dumont, em Paris, em 1906, a indústria aeronáutica não parou de evoluir até chegar aos nossos dias como uma das grandes conquistas da inteligência do homem e hoje consideramos perfeitamente natural deslocar-nos pelos ares em todas as direções.

Segundo ressalta Canabarro (2019), o desenvolvimento do modal aéreo no Brasil data dentre outros eventos, de 14 de outubro de 1911 com um aeroclube na cidade do Rio de Janeiro, onde vários eventos aeronáuticos ocorreram com o objetivo de desenvolver a aviação no país.

Ainda segundo o autor, o Aeroclube Brasileiro foi o segundo clube aeronáutico criado no mundo. Mais tarde, em 1913 foi criada a Escola Brasileira de Aviação, a qual é considerada o marco da aviação comercial no Brasil.

A aviação postal também tem sua influência na criação e no desenvolvimento das companhias aéreas e do setor. As operações se acentuaram a partir agosto de 1919, com pilotos e aeronaves da Marinha, e prosseguiu de forma esporádica até o começo da operação postal da francesa Latécoère, em 1927 – e depois, em 12 de junho de 1931, com a fundação do Correio Aéreo Militar (CANABARRO, 2019).

No que tange a aviação comercial, mais especificamente no recorte espacial abordado, ou seja, em Mato Grosso do Sul, as primeiras aparições das grandes aeronaves ocorreram antes da divisão do estado. Os primeiros voos foram feitos com o trajeto de Corumbá a Cuiabá tendo a finalidade de tirar a capital que na época em questão era Cuiabá do isolamento. Esses voos eram realizados quinzenalmente trazendo correspondências e passageiros, essa rota era feita pela empresa boliviana *Lloyd Aéreo Boliviano* (PINTO; FREIRE, 2015).

Localizada em uma tríplice fronteira representando um entreposto estratégico, Corumbá foi a primeira cidade do estado a ser contemplada pela aviação comercial. No ano de 1930, a Empresa Aérea de Serviços Cruzeiro do Sul passou a operar a linha pioneira que ligava Corumbá a Cuiabá, então capital do Mato Grosso. Entretanto alguns anos depois, em maio de 1933, um avião realizava o primeiro voo oficialmente comercial na rota de Corumbá para Cuiabá (BRASIL, 2018).

Em um país de proporção territorial como o Brasil a necessidade de interação entre as regiões era algo de suma importância, e por ter os setores de transporte terrestre e aquaviário precários, o modal aeroviário assumiu um papel fundamental na questão da interação regional e nacional, também sendo assim no Mato Grosso do Sul. A interação proporcionada pelo modal “possibilitou a comunicação física entre os principais centros econômicos do país, e destes com as áreas mais remotas de ocupação do território”. (MARANEZI, 2014).

Ainda nessa contextualização histórica, devido a necessidade de uma empresa que atendesse a todos os requisitos da aviação comercial de grande porte, em 4 de novembro de 1933 é fundada a Viação Aérea São Paulo (VASP), primeira companhia aérea estatal do país, iniciando os seus voos apenas no ano seguinte interligando todas as localidades (AREDES, 2013).

Em 1950, a expansão do setor de transporte aéreo se intensificou e o volume de passageiros aumentou exponencialmente, nos anos de 1950 e 1960; com o crescimento dos fluxos aéreos várias empresas surgiram no país oferecendo o serviço, o que causou disputas por tarifas e horários. E de acordo com Barat (1978):

O desenvolvimento fez com que se chegasse, no final desta década, a intensa competição de tarifas e horários, além de disputa por novos mercados regionais e locais para o transporte aéreo. O que caracterizou, por sua vez, o período 1957-1960, a par do crescimento do tráfego e da intensa competição, foi a completa ausência de coordenação na política de investimentos e de operação, tanto por parte do Governo quanto das empresas operantes.

A partir de então os aeroportos foram construídos próximos dos grandes centros urbanos, e as aeronaves e aeroportos ficaram cada vez mais tecnicamente aprimoradas, aumentando também com isso uma disputa territorial pelo setor, ou seja, as cidades demandavam a construção de aeroportos e empresas que operacionalizassem o setor.

Com isso houve a necessidade da criação de um órgão para regulamentação e outro para a administração dos aeroportos brasileiros. Para regulamentação, no período compreendido de 1960 até 2005, o setor foi regulamentado pelo Departamento da Aviação Civil (DAC - militar e nacionalista e subordinado ao Ministério da Aeronáutica) e de 2005 até o momento atual é

responsável pelo setor a Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC - civil e, em muitos aspectos, de base neoliberal). Para a administração dos aeroportos brasileiros, em 1972 foi criada a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), empresa pública responsável, pela administração dos aeroportos civis (EDRA, 2005).

Nesse sentido, a aviação foi uma das principais ações de desbravamento no país, por alcançar longas distâncias em um curto período de tempo. No estado de Mato Grosso do Sul esse setor não foi diferente, o avião foi visto como uma maneira de encurtar as distâncias dentro do estado, facilitando a comunicação.

Novos tempos, que, contudo, não excluem a principal função da aviação comercial, que é possibilitar o traslado de pessoas e cargas no mais curto espaço de tempo, facilitando assim as atividades humanas em sociedade, negócios, lazer, intercâmbio cultural, e que continua sendo extremamente dinamizado através da aviação comercial. (PINTO; FREIRE, 2015, p. 142 – 143)

Contextualizando historicamente o desenvolvimento do setor aéreo no Mato Grosso do Sul, podemos afirmar que, a maior parte das fazendas do estado possuía suas próprias pistas de pouso e seus aviões. Compradores, moradores, mercadorias e até mesmo jornais, correspondências e documentos eram constantemente transportados nos aviões “taxi aéreo” (PINTO; FREIRE, 2015)

A atividade do táxi aéreo em Mato Grosso do Sul nasceu no pós-guerra para atender às necessidades dos agropecuaristas que possuíam fazendas distantes quando não havia outra maneira de se deslocarem a não ser pelo transporte aéreo (DEVINCENZI; SZUKALA, 2016).

Em outras palavras, a aviação se solidificou por interesses territoriais, pois o estado não possuía uma grande densidade populacional que era um ponto crucial, entretanto obtinha atrativos os quais chamaram atenção para instalação e modernização de aeroportos, e exemplos que permitiram que isso se concretizasse foram o turismo, o setor de serviços, a mineração e, principalmente a forte atuação do agronegócio no estado. (PINTO; FREIRE, 2015). Nessa análise, Gallo (2009) também ressalta que:

A expansão da fronteira agrícola pelos estados do Centro-Oeste tem no desenvolvimento dos sistemas de transporte rodoviário e aeroviário vetores fundamentais de expansão. Todavia, dada a precariedade dos sistemas de transportes terrestres no Centro-Oeste, o sistema de transporte aéreo cumpre o papel eficaz de transportar os - decisores do agronegócio, ou seja, os grandes fazendeiros que, dentro do mundo atual dos negócios, precisam, cada vez mais, acelerar seus deslocamentos pelo território nacional. (GALLO, 2009, p. 20).

Notou-se também que grande parte dos fluxos se constituíam por empresários e executivos e as melhorias nos aeroportos se deram para servir melhor este público em específico. Sendo que as cidades que não se enquadravam nos padrões para investimentos eram providas apenas por taxi aéreo diferente das regiões Sul, Sudeste e do Distrito Federal, onde o público alvo se aglomerava e influenciava na atração de investimentos e na atuação do governo em promover políticas públicas que modernizassem os aeroportos a fim de servir a demanda existente.

É possível notar então que o modal aeroviário está em constante modernização, influenciando não apenas na interação entre diferentes cidades, estados e países, mas também na economia por investimentos feitos pelo governo para atrair empresas e estas incrementarem a dinâmica de fluxos, a fim de adquirirem novos territórios sobre suas dominâncias.

Mesmo com a variedade de empresas oferecendo voos regulares, apenas duas dominaram o mercado doméstico por um longo período, sendo estas a antiga companhia TAM Linhas Aéreas (atual Latam) e a Gol Linhas Aéreas Inteligentes, que até 2009 assumiam 90% dos voos. Porém, com a entrada de novas companhias no mercado e a atuação de empresas regionais este cenário se alterou a partir de 2010.

Como exemplo podemos destacar a Azul Linhas Aéreas Brasileiras. No ano de 2008 foi criada a empresa Azul, que entrou no mercado com uma estratégia competitiva baseada no preço das passagens mais baratas e com voos sem escala, além de oferecer voos em lugares onde as empresas atuais não ofereciam (CAMILO PEREIRA, 2016).

Assim, a Azul destacou-se nacional e estadualmente, segundo Maranezi (2014) como a terceira maior companhia aérea do país, tal fato deve-se ao contínuo crescimento de sua frota, malha de destinos, linhas operadas e participação de mercado. Desse modo, a atuação estratégica das companhias é essencial para fortalecer a participação de mercado das mesmas.

Nesse contexto de análise, no estado de Mato Grosso do Sul, a então empresa aérea que teve maior representatividade nesse seguimento, dentre todas as companhias atuantes foi a Azul Linhas Aéreas Brasileiras, pois investiu fortemente na distribuição de sua malha aérea, intensificando sua atuação tanto na capital como em aeroportos subutilizados do estado, como por exemplo: Dourados, Bonito, Corumbá e Três Lagoas.

A RELAÇÃO ENTRE A INFRAESTRUTURA E A ATUAÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS NOS AEROPORTOS REGIONAIS DE MATO GROSSO DO SUL

Os meios de circulação, sobretudo o aéreo, necessitam modernizar-se e, conseqüentemente influenciam para que os lugares se modernizem, aumentando a produção

para que assim os fluxos se intensifiquem na mesma lógica. Esse cenário é influenciado ainda pelas empresas aéreas, que tem na estratégia competitiva, um importante mecanismo de ordenamento territorial no e para o setor.

Segundo a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) observa-se na Agenda 2020 do setor aéreo que desde o início das medidas de liberalização do transporte aéreo no Brasil, as empresas aéreas nacionais têm sempre reagido à dinâmica competitiva de redefinição de suas malhas aéreas, na medida em que se observa nichos territoriais subaproveitados, contudo, obviamente que as companhias se interessam pelos territórios que lhes proporcionam maior reprodução do capital.

Nesse sentido, o papel do Estado (governo) é essencial na manutenção da infraestrutura aeroportuária, para que se tenha oferta (empresas aéreas) e demanda (passageiros), o que conseqüentemente gera a circulação, isto é, a possibilidade de deslocamento pelo transporte aéreo. Para isso, a infraestrutura é essencial nesse processo. Lamoso (2009, p. 43) destaca que “a infraestrutura é o suporte para a produção, a circulação e o consumo de mercadorias geradas pelas atividades produtivas e um dos elementos organizadores e produtores de espaço, influenciando no desenvolvimento econômico”.

Entende-se, portanto, que o sistema de transporte e, a infraestrutura aeroportuária em si também são suportes para a produção de oferta e demanda no setor aéreo, essa oferta é dada pelas empresas e a demanda se constitui pela necessidade dos passageiros se deslocarem.

Além disso, a infraestrutura aeroportuária é parte essencial do planejamento público, e interfere direta e/ou indiretamente em todos os âmbitos do ordenamento territorial, pois tem influência tanto na economia quanto na organização dos fluxos no território.

Ao estar inserido em um cenário de crescimento econômico e de demanda de investimentos, o setor de transportes, no que tange à infraestrutura, está envolto por ações de planejamento público. Nessa óptica, é importante ressaltar que entendemos a infraestrutura de transportes como “um dos elementos organizadores e produtores do espaço (LAMOSO, 2009).

Nessa concepção, temos ainda que a aviação, segundo Oliveira (2009) está estreitamente relacionada e é sensível ao crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e ao desenvolvimento econômico. Para cada 1% de crescimento do PIB a aviação cresce 2%, o que o referido autor denomina de “Regra de Bolso”. Tal relação denota a articulação entre desenvolvimento econômico e crescimento da aviação (AREDES, 2013).

Assim, compreende-se com base em Camilo Pereira (2016) que os aeroportos não visam apenas o transporte de pessoas e seus intercâmbios, mas sim servem como pontos estratégicos, no caso das cidades de Dourados e Corumbá, por exemplo, existe uma articulação com as

fronteiras, além disso, há um poder de centralidade, principalmente de Dourados que define uma dinâmica de influência sobre seu entorno, dentre outras características que atribuem uma lógica conectiva nessas localidades.

Dourados, por exemplo, se constitui como um importante eixo de circulação, uma cidade média que concentra inúmeras funções que influem no seu entorno.

Dourados se constituiu pela definição de sua importância em função da posição geográfica e da influência exercida na sua região e na rede urbana, resultado dos desdobramentos das transformações do sistema de produção, circulação e consumo pelas quais o município tem passado e que potencializam sua posição econômica enquanto um eixo de articulação territorial e de centralização de funções específicas, o que por sua vez consubstancia e intensifica as interações espaciais, atribuindo-lhe ainda mais gravidade e influência (CAMILO PEREIRA, 2020, p. 84).

De acordo com Cruz (2017) o município de Dourados encontra-se na parte meridional do estado, do qual é o maior centro urbano. É o 26º maior município em extensão territorial, possuindo terceiro maior PIB do estado, além de ser responsável por 50% dos grãos produzidos em Mato Grosso do Sul. Passou por modernizações no campo econômico sobressaindo-se as demais cidades de seu entorno devido ao aumento de suas vias circulatórias tanto terrestres como aéreas. Camilo Pereira (2020) reforça ainda que:

[...] ao analisar as dinâmicas da fluidez territorial fomentadas pelo transporte aéreo a partir de Dourados, compreendemos seu papel para além da sua extensão territorial e sua densidade demográfica. Partimos de uma particularidade essencial a esse centro urbano, qual seja, a inegável importância na prospectiva articulação exercida pela centralidade regional, que está diretamente associada à sua localização relativa [...] (CAMILO PEREIRA, 2020, p. 81).

Dourados, a princípio, possuía um aeroporto com uma estrutura precária, onde se localiza atualmente a Praça do Cinquentenário, realizava voos que passavam por São Paulo, Londrina, Dourados, Porto Murtinho e Rondonópolis entre outras com voos três vezes por semana. Já atual localização do novo aeroporto está oposta ao antigo aeródromo (NOVAES, 2019).

O novo aeroporto de Dourados denominado Aeroporto Municipal Francisco de Matos Pereira, é o segundo de maior influência no estado, fica 14 km a oeste do centro da cidade, em seu entorno tem diversas construções, sendo elas a Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), a Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), além do Exército, Centro de Tradições Gaúchas (CTG) e algumas poucas residências e comércios.

O aeroporto passou por reformas para ampliação, realizadas com investimentos do PROFAA (Programa Federal de Auxílio a Aeroportos³). O Exército participou das obras, e a partir de um Termo de Execução Descentralizada as verbas foram destinadas diretamente para o Exército (NOVAES, 2019).

Os recursos disponibilizados foram reajustados inúmeras vezes, pois os recursos não foram suficientes para todas as reformas previstas para o aeroporto integralmente. Ainda segundo Novaes (2019) o intuito das obras era que, conseqüentemente, com a ampliação em todos os aspectos infraestruturais, o aeroporto aumentasse a movimentação de passageiros, aeronaves, cargas transportadas, assim como a disponibilidade de voos ofertados. E nesse sentido, haveria também a possibilidade de comportar aeronaves maiores e então inserir outras empresas no aeroporto, além das empresas atuantes Azul e Passaredo.

No período de 2016 a 2019 atuavam no Aeroporto de Dourados as companhias aéreas Passaredo e Azul Linhas Aéreas; os voos inicialmente, em sua maioria, era realizados pela empresa Passaredo, até a entrada da empresa Azul que atualmente realiza quase que exclusivamente os voos para São Paulo no Aeroporto de Guarulhos e Campinas, no Aeroporto de Viracopos.

No que tange ao Aeroporto de Bonito, a crescente demanda de turistas, despertou nos empresários o interesse de investimento para exploração dos seus atrativos e com isso a necessidade da construção de um aeroporto. Inaugurado no ano de 2005, o Aeroporto de Bonito localiza-se na porção sul do município cerca de 15 km do centro as margens da rodovia MS-178.

Para contemplar essa demanda crescente que os atrativos de Bonito proporcionaram, no ano de 2005, que se inaugura o Aeroporto Regional de Bonito, O aeroporto é administrado pela concessionária Dix Empreendimentos Ltda, que é a detentora, junto à Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (Agesul), para explorar, administrar, operacionalizar e manter o receptivo por 13 anos. (MARANEZZI, 2014, p.73).

O aeroporto está classificado como de segunda categoria por se constituir pela baixa demanda que está diretamente ligada aos voos com fins turísticos, mesmo dado o potencial de Bonito e da região imediata. Possui uma infraestrutura aeroportuária contendo um terminal de passageiros com uma aérea de 1800m², algumas lojas comerciais, restaurantes, além de

³ Programa Federal de Auxílio a Aeroportos – PROFAA – criado pela Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992 – oferece o apoio financeiro para o atendimento às necessidades de implantação, melhoramento, reaparelhamento, reforma ou ampliação dos aeroportos de interesse estadual ou regional (BRASIL, 2018).

equipamentos relativamente modernos para um aeroporto regional, tais como esteira de bagagens, pórticos detectores de metais, raio x para vistoria de bagagens de mão, rádio e telecomunicações, auxílio a navegação e de proteção ao meio ambiente (MARANEZZI, 2014).

Devido ao fluxo de passageiros ser basicamente composto por turistas, segundo salienta Maranezi (2014), o aeroporto necessita constantemente de investimento, para atender esta demanda, uma vez que Bonito é o foco do ecoturismo e turismo no estado de Mato Grosso do Sul o que contribui massivamente para economia da região.

No que se refere a Corumbá, o aeródromo está à 2 km do centro da cidade, mantém a mesma localização desde a década de 1930 estando à aproximadamente 6 km da fronteira com à Bolívia. Apesar de ser considerado um aeroporto internacional funciona apenas para voos domésticos; tem influência no estado pela rota turística de voos servindo o turismo de negócios, ecoturismo e, principalmente o turismo de pesca.

De acordo com Novaes (2019, p. 207) “é administrado pela Infraero desde 1975” sendo um dos aeroportos pioneiros do estado “operando voos regulares desde 1930, com seus primeiros voos realizados pela “Empresa de serviços Aéreos Cruzeiro do Sul (antiga Sindicato Condor), subsidiária da Lufthansa””.

Anteriormente, a TRIP Linhas Aéreas mantinha voos de São Paulo a Corumbá com escalas em Campo Grande, mas por conta da fusão entre a empresa e a Azul atualmente seu destino mudou para voos diretos para Campinas com escalas em Bonito, pois os destinos frequentemente eram turísticos e a escala em Campo Grande prolongava a distância até o destino final, portanto a escala foi extinta contemplando viagens apenas 4 dias por semana.

O aeroporto de Corumbá é considerado de médio porte, possui uma infraestrutura relativamente precária, operando com um baixo fluxo de voos semanais como mencionado anteriormente, todos feitos pela empresa Azul Linhas Aéreas com destino a Bonito e Campinas, no Aeroporto de Viracopos.

Já em Três Lagoas, o aeroporto Plínio Alarcon está localizado ao norte do centro da cidade, cerca de 5 km. Em suas imediações se encontra um distrito industrial, o Rio Paraná, a Usina Hidroelétrica Jupia e a Usina Termoelétrica (usina da Petrobrás, servida pelo gasoduto Brasil-Bolívia) (NOVAES, 2019).

O aeroporto passou por uma obra inaugurada em 2013 estimada em 4,2 milhões a partir de parcerias com os governos do Estado, Federal e com o Municipal por interesses logísticos e de investimentos. O aeródromo atende rigorosamente as determinações estipuladas pela Associação Brasileira de Normas e Técnicas, assim como pela Anac. E nesse aspecto tem se

constituído como um importante fixo aeroportuário que tem implementado um crescimento do setor aéreo regional.

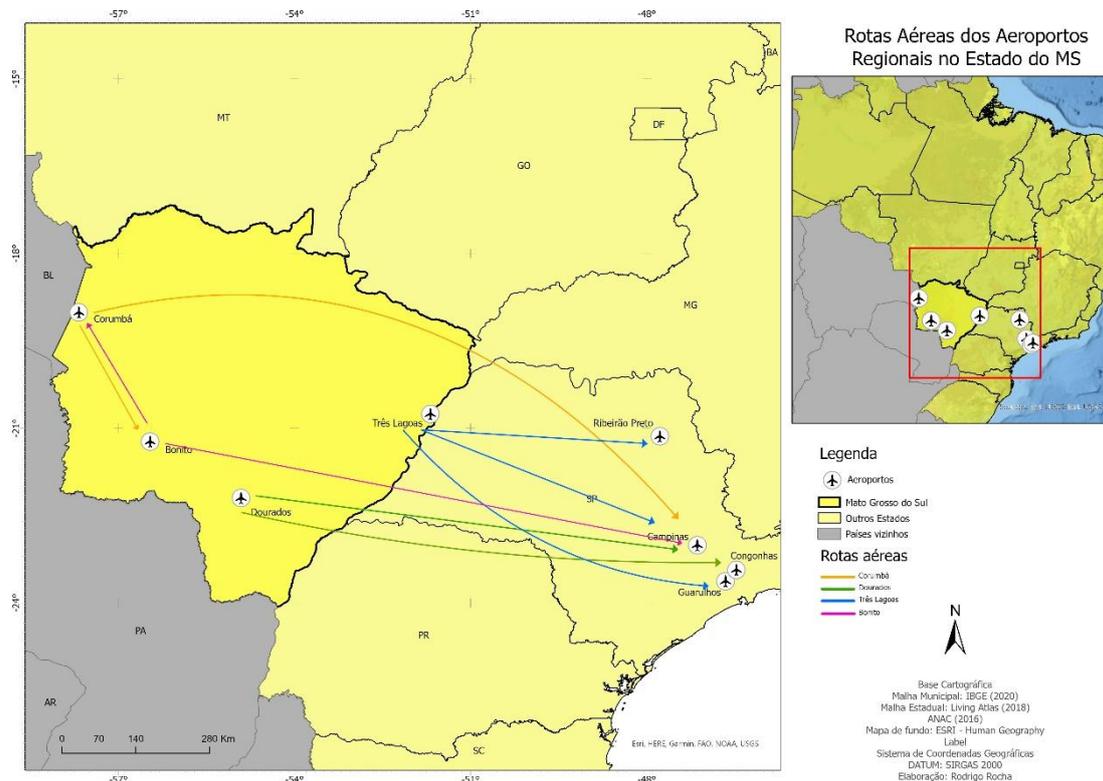
No aeroporto, considerando o período de análise, atuavam as companhias Passaredo e a Azul, com voos para o Aeroporto de Viracopos (Campinas-SP), Aeroporto de Cumbica (Guarulhos-SP) e Ribeirão Preto (SP), sendo que para este último destino a companhia Passaredo que realizava os voos até recentemente. A Azul iniciou sua rota no ano de 2014 com destino único à Campinas; a Passaredo iniciou seus serviços anteriormente no ano de 2013 com seus voos destinados a Guarulhos depois para Ribeirão Preto (2013 – 2015), mas em 2016 trocou sua rota para São José do Rio Preto - SP. Entretanto em julho de 2018 a Passaredo encerrou seus voos em Três Lagoas, continuando apenas a Azul com voos no município (NOVAES, 2019).

O município pode ser considerado um polo industrial em desenvolvimento e tem direcionado uma representativa demanda para o aeroporto que é visto como um impulsor da economia tanto do estado quanto do município.

Nesse sentido, abordam o caso de Três Lagoas como um exemplo, ao mencionar o fato de que empresas e empresários, buscam municípios com disponibilidade de pista de pouso e decolagem (aeródromos ou aeroportos). E assim, mencionam que seja um aeródromo ou um aeroporto, estes são importantes para o desenvolvimento (econômico e empresarial) de uma cidade ou região. Reafirmando o entendimento de que esse importante equipamento, funciona como porta de entrada à novos investimentos, e consequentemente ao desenvolvimento regional (NOVAES, 2019, p. 480)

Dado este sucinto panorama sobre os aeroportos em análise, destaca-se que o mapa a seguir ilustra as principais rotas aéreas com origem/destino nos aeroportos regionais de Mato Grosso do Sul, os quais são analisados nessa pesquisa, no período supracitado.

Mapa 02 - Rotas aéreas dos principais aeroportos regionais de Mato Grosso do Sul (2016 – 2019)



Fonte: IBGE (2021)

Com base na distribuição dos voos é possível observar que os mesmos se concentram em direção a São Paulo. Em razão da centralização econômica de São Paulo, observa-se uma maior demanda de fluxos aéreos que partem e chegam a metrópole. Essa dinâmica de concentração dos fluxos se deu historicamente devido, entre outros motivos, ser um lugar atrativo para aeroportos, pois se industrializou com a instalação de inúmeras fábricas aumentando assim o fluxo de passageiros e hoje centraliza funções de comando da economia do país.

Tal fato, intensifica a demanda por fluxos aéreos, sobretudo de empresários. Com o aumento da população de São Paulo e, em decorrência do processo de desconcentração urbano-industrial (LENCIONI, 1994) sucessivamente o fluxo de passageiro ganhou mais expressividade e outros aeroportos tiveram sua oferta e demanda intensificadas, como por exemplo, o aeroporto de Viracopos, em Campinas, o que impactou na distribuição dos voos em Mato Grosso do Sul, em virtude da atuação da companhia aérea Azul, como veremos adiante.

Diferentemente da região Sudeste do Brasil, na região Centro-oeste, a dinâmica aeroviária desenvolveu a partir de outra lógica. Atualmente, esse ordenamento territorial do setor aéreo tem uma outra dinâmica da fluidez aérea, que se dá em decorrência da operacionalização das companhias que estrategicamente fazem estudos para compreender

aonde seu capital tem mais potencial de reprodução, em outras palavras, onde há demanda reprimida e para onde a oferta pode ser mais produtiva em termos de capital.

Nesse sentido, a definição da distribuição dos voos tem relação direta com a infraestrutura que é extremamente fundamental para o interesse corporativo, pois está diretamente ligada às estratégias das empresas na definição de suas malhas aéreas. As empresas, por sua vez, selecionam os melhores territórios para operarem, buscando promover oferta em aeroportos que já se evidencia uma demanda reprimida de passageiros. Todavia, há a indispensabilidade de modernização da infraestrutura para que essas empresas possam competir entre si, além de criarem estratégias de circulação aumentando-a na medida que visualizam uma possibilidade de gerar mais lucro por meio da oferta de voos.

Tal possibilidade influi e promove uma dinâmica competitiva entre as companhias aéreas, que atuam naqueles mercados em que observam potencial de tráfego para a reprodução de seu capital, para isso é indispensável uma infraestrutura condizente com a circulação que se busca realizar.

Diferente das demais empresas que buscam ligações com os grandes centros, a Azul iniciou suas operações no Brasil com uma estratégia de mercado que visava o direcionamento de seus fluxos para capitais e/ou centros regionais de porte médio. Com isso, no estado de Mato Grosso do Sul a companhia direcionou seu foco nos aeroportos subutilizados fornecendo voos acessíveis nesse sentido. De acordo com Camilo Pereira e Fonseca (2017, p. 55), “a Azul é uma companhia de perfil nacional, com uma eloquente estratégia que conecta por meio de complementaridades, a escala regional.”

Sendo assim e possível compreender que a estratégia assumida pela empresa de utilizar uma malha aérea diferenciada, bilhetes com baixos valores, ligações diversificadas, voos sem escalas, utilização de aeroportos subutilizados, entre inúmeras outras foi em geral o que fez com que a Azul Linhas Aéreas Brasileiras crescesse exponencialmente ao passar dos anos no estado, sendo em alguns aeroportos a única companhia operante.

[...] estrategicamente a companhia Azul tem redefinido a aviação nacional e, conseqüentemente o segmento regional tem sido diretamente transformado, considerando sua essencialidade num país de dimensões continentais como o Brasil. Nesse sentido, a empresa também tem promovido novos rearranjos de desenvolvimento econômico, em que o Estado de Mato Grosso do Sul tem importância direta nesse processo de dinamização de novos territórios de se constituem enquanto promotores de demanda e potencializadores de oferta. (CAMILO PEREIRA; FONSECA, 2017, p. 57)

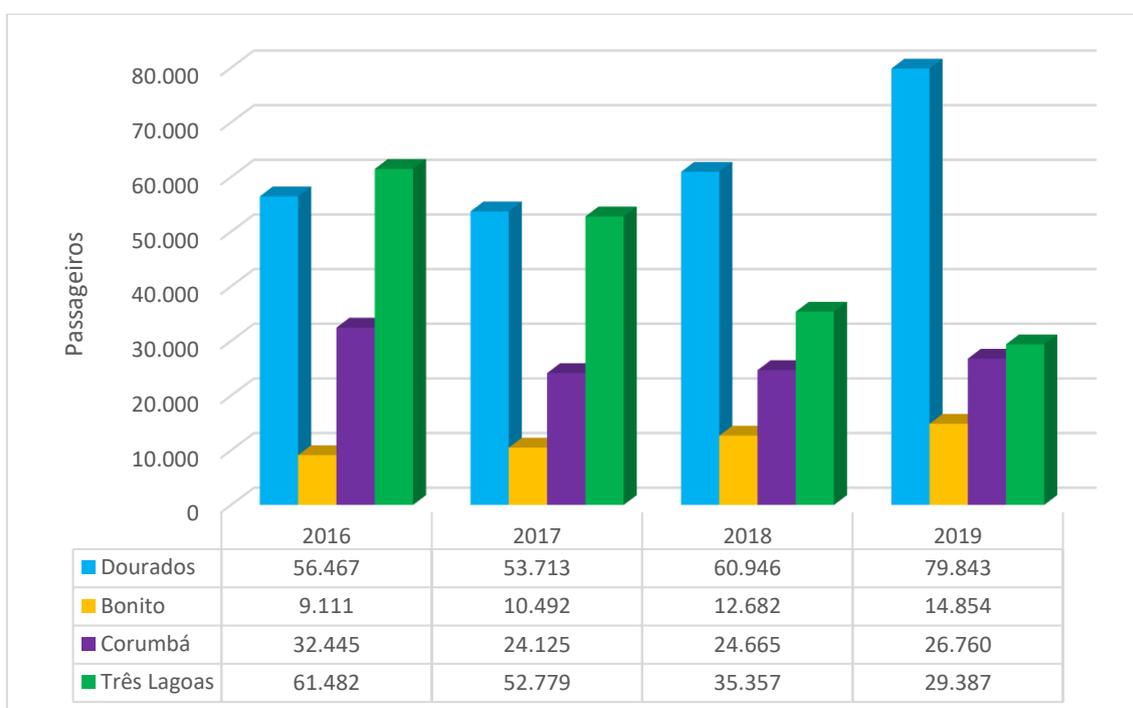
Até o ano de 2019 a empresa aérea Azul operava em todas as cidades de Mato Grosso do Sul que possuem voos regulares, e são elas: Campo Grande, Dourados, Corumbá, Três Lagoas e Bonito, todas contando como principal destino Campinas, interior de São Paulo que é a principal base de operações dessa empresa.

O TRANSPORTE AÉREO REGIONAL EM MATO GROSSO DO SUL: UMA ABORDAGEM SOBRE OS FLUXOS DE PASSAGEIROS

Com base no levantamento sobre o número de passageiros transportados extraído dos Anuários Estatísticos da Agência Nacional da Aviação Civil (Anac) no período analisado (2016 - 2019), a partir dos aeroportos pesquisados apresentamos a seguir alguns gráficos que elucidam a movimentação aérea de passageiros, demonstrando a dinâmica da aviação comercial considerando a oferta e a demanda no setor aéreo regional de Mato Grosso do Sul.

O Gráfico 1 revela a quantidade de passageiros que utilizaram o modal aéreo para se deslocarem a partir ou com destino nos aeroportos de Mato Grosso do Sul. Analisando o gráfico percebemos certa constância no crescimento do número de passageiros transportados por ano em cada aeroporto analisado. Nota-se em alguns anos relativo aumento e noutros ligeira queda, como exceção de Três Lagoas que apresenta uma queda entre os anos de 2016 e 2019, de 52,2%.

Gráfico 1 - Passageiros transportados em voos regulares nos aeroportos regionais de Mato Grosso do Sul (2016 – 2019)



Fonte: Anuários Estatísticos Anac (2021).

Embora Três Lagoas seja um importante fixo aeroportuário para o estado, com uma dinâmica urbana e regional que tem promovido uma demanda pelo modal aéreo, está localizado próximo do Aeroporto de Araçatuba no estado de São Paulo, que se constitui por voos regulares e uma oferta mais densa de distribuição de voos. Tal fato pode se configurar como um fator que tem gerado esta diminuição anual de passageiros no Aeroporto de Três Lagoas. Além disso, essa diminuição também está relacionada com a oferta, uma vez que a partir do ano de 2019 a companhia Passaredo encerrou suas atividades nesse aeroporto e retornou as operações em Dourados. Com isso, observa que a atuação empresarial é significativa no dimensionamento da demanda, uma vez que após o encerramento das operações da Passaredo no Aeroporto de Três Lagoas em 2018, houve uma queda de 11,4% e, conseqüente aumento da demanda em Dourados.

Em contrapartida, o Aeroporto de Bonito, com um número de passageiros bem menor em comparação com os demais, tem apresentado regularidade no crescimento dos fluxos, com um aumento de 63% entre 2016 e 2019. No entanto, temos que as condições infraestruturais dos aeroportos como um todo, mas principalmente o Aeroporto de Bonito, se constituem como entraves a uma maior fluidez aérea. Bonito é um importante destino turístico no Brasil, e o que se observa é que a baixa oferta de voos e empresas no aeroporto em razão da precariedade infraestrutural, fazem com que muitos turistas tenham que se deslocar de carro, ônibus ou por fretamento do Aeroporto de Campo Grande até Bonito.

No Aeroporto de Corumbá, a infraestrutura aeroviária também não se diferencia, o que remete a mesma situação de Bonito, na qual os passageiros se deslocam por avião até o Aeroporto de Campo Grande e seguem viagem para Corumbá por rodovias. No que tange ao número de passageiros há uma ligeira queda entre 2016 e 2017, de 26%. Contudo, na análise sobre o crescimento de 2017 comparado a 2019, observa-se um aumento de 10,9%. O que evidencia, ainda que hipoteticamente que há uma demanda razoável que mantém o interesse empresarial, ainda que monopolístico, na operacionalização das rotas nesses aeroportos, que tem apenas a oferta da companhia Azul.

Um dado é expressivo, o número de passageiros em Dourados quando comparado aos demais aeroportos regionais do estado. Ainda que extrapole o recorte temporal aqui abordado, vale considerar que em 2015 a Passaredo atuava nesse aeroporto, promovendo relativa concorrência com a Azul, sendo que nesse ano a empresa Passaredo transportou 20.226 passageiros e a Azul, 79.882 passageiros no aeroporto, totalizando 100.108 passageiros transportados.

Entre os anos 2016 a 2018 a Passaredo não operou em Dourados, retomando as atividades no ano de 2019. Com isso é possível observar uma queda significativa quando a Passaredo deixa de operar em Dourados a partir do ano de 2016, contabilizando uma diminuição de 36,8% em comparação ao ano anterior. Isso nos leva a entender que embora a expressividade dos deslocamentos realizados pela Azul seja significativamente maior, o retorno da Passaredo ao Aeroporto de Dourados promoveu uma maior demanda, sendo em que em 2019, quando a companhia retoma as operações há novamente aumento de passageiros transportados, sendo que nesse ano a empresa transportou 8.833 passageiros e a Azul 71.010 passageiros, o que significa um crescimento de 30,8%.

Isso nos leva a compreender que a demanda no Aeroporto de Dourados está reprimida e/ou quando da ausência de disponibilidade de companhias, os passageiros se deslocam para a capital Campo Grande, que fica 226 km de distância, a fim de realizar seus voos com maior flexibilidade de conexões, rotas e quantidade de empresas ofertantes.

Embora a abordagem aqui relacionada não tenha como objetivo demonstrar uma comparação entre os aeroportos, cabe destacar a discrepância considerável no número de passageiros nos demais aeroportos, em comparação com Dourados. Tal fato é resultado de se constituírem por fixos de menor potencial de geração de tráfego, em razão de serem cidades que apresentam uma população menos densa territorialmente e uma centralidade urbana e regional mais rarefeita que Dourados, não influenciando comumente seus entornos imediatos e também pelas condições infraestruturais aeroviárias de Dourados serem relativamente melhores, o que dá condições de ampliar a demanda e a oferta.

Contudo, mesmo considerando essa diferença, os demais aeroportos regionais são representativos da dinâmica aeroviária no estado. Correspondem a importantes nós da rede urbana sul-mato-grossense, e promovem uma dinâmica empresarial no setor aéreo regional que tem se constituído como um oportuno serviço de deslocamento no estado.

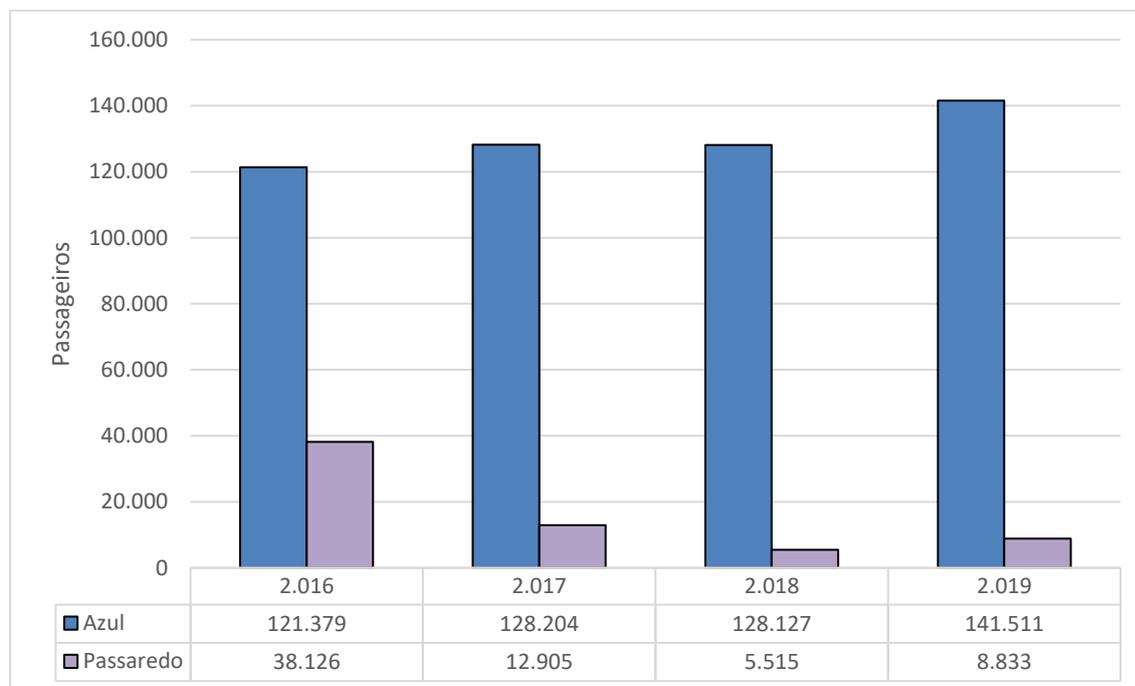
Tabela 01 – Total de passageiros transportados nos aeroportos regionais de Mato Grosso do Sul (2016 – 2019)

| Ano | Passageiros transportados |
|------|---------------------------|
| 2016 | 159.505 |
| 2017 | 141.109 |
| 2018 | 133.642 |
| 2019 | 150.344 |

Fonte: Anuários Estatísticos Anac (2021).

Com base na dinâmica empresarial temos a atuação monopolística da Azul nos aeroportos de Bonito e Corumbá em todos os anos de análise. Em Dourados e Três Lagoas, em alguns anos tivemos duas companhias operantes, a Azul e a Passaredo.

Gráfico 02 – Passageiros transportados em voos regulares por empresa aérea nos aeroportos regionais de Mato Grosso do Sul (2016 – 2019)



Fonte: Anuários Estatísticos Anac (2021).

A partir dos dados estatísticos divulgados pela Anac, é passível a compreensão de que a empresa que dominou o mercado de transporte aéreo no Mato Grosso do Sul, no período analisado foi a empresa Azul Linhas Aéreas Brasileiras, pois de acordo com os dados apresentados a mesma superou significativamente a quantidade de passageiros transportados em relação a empresa Passaredo, concorrente no transporte de passageiros nos municípios analisados, por se caracterizar como uma empresa de perfil regional.

Ainda de acordo com os dados estatísticos da Anac, temos que no decorrer do período analisado, a companhia Passaredo foi diminuindo substancialmente sua oferta de voos nos aeroportos regionais do estado, o que consequentemente refletiu na exponencial atenuação do número de passageiros que a empresa transportou em voos regulares, situação que se altera em Dourados com o retorno das operações.

Tal evidência se constitui pela estratégia competitiva da companhia Azul, a qual inovou no setor ao oferecer aos passageiros rotas não exploradas ou pouco exploradas pelas companhias tradicionais do ramo, ou seja, investiu em rotas ociosas ou poucos explorados pelos

concorrentes, como é o caso dos aeroportos do estado de Mato Grosso do Sul, ampliando sua atuação, principalmente nos aeroportos de Dourados e Três Lagoas.

Entendemos que dois fatores influenciam constantemente na dinâmica do setor aéreo e promovida pela quase ausência de concorrência nos fixos aeroportuários no estado de Mato Grosso do Sul: 1. os interesses políticos e seus possíveis investimentos em infraestrutura, o que remontaria num maior interesse das empresas em ampliarem suas ofertas, considerando seus estudos estratégicos sobre o potencial da demanda existente e; 2. que denota como consequência do primeiro fator e define a importância da atuação empresarial, que organiza todo o ordenamento territorial dos fluxos aéreos por meio da constituição de suas malhas, ou seja, da distribuição territorial de suas rotas.

Em síntese, como no estado de Mato Grosso do Sul observa-se uma baixa oferta de empresas atuantes, define-se uma dinâmica em que se promove um monopólio de atuação da Azul em alguns importantes nós da rede urbana e regional do estado e que, conseqüentemente são representativos nós da rede aeroviária. Com isso, temos que em decorrência dessa exclusividade da companhia Azul nos aeroportos sul-mato-grossenses com atuação monopolística em Bonito e Corumbá e com maior poder de mercado concorrencial em Dourados e Três Lagoas, operacionalmente a empresa distribui sua malha conforme suas prioridades estratégicas com base na lógica de mercado, concentrando toda a distribuição dos voos dos aeroportos regionais do estado unicamente para o Aeroporto de Viracopos, em Campinas, o qual é definido como a base principal de operações da companhia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No Brasil existe uma forte dinâmica estratégica entre as empresas aéreas para maior dominação territorial. No Mato Grosso Sul apesar da atuação esporádica de outras empresas a Azul é a empresa com maior representatividade, a qual tem se configurado monopolisticamente em alguns aeroportos regionais. Expandindo-se territorialmente por conta dos baixos preços nas passagens, por proporcionar a ligação aos grandes centros com centros regionais, como também a áreas antes não atendidas e fazendo uso de aeroportos subutilizados, a companhia ampliou sua atuação no estado.

A empresa Azul fez uso de uma lógica empresarial de voltar-se a atender e proporcionar conexões das áreas mais remotas do estado valorizando as rotas com origem e destino nos aeroportos regionais, além de aumentar a quantidade de voos do aeroporto de Campo Grande, o que a diferenciou das demais empresas que oferecem o serviço no estado, o que de certa forma promoveu uma maior atuação no segmento regional. De acordo com Aredes (2013) o

crescimento desse seguimento no estado está atrelado a atuação da companhia aérea Azul que tem reestruturado o setor no Mato Grosso do Sul.

Nessa análise, é importante ressaltar que embora tenhamos uma definição clara dos segmentos regional e nacional, na prática essas definições não inviabilizam que estes segmentos concorram e nem sempre complementem, como ocorre em Mato Grosso do Sul. Os quatro aeroportos regionais de maior destaque quando se analisa a aviação regional regular Dourados, Bonito, Corumbá e Três Lagoas competem com o Aeroporto de Campo Grande, capital do estado, pois em decorrência de sua melhor infraestrutura e oferta de voos mais variável, maior número de empresas atuantes dentre outros fatores acaba por sobressair-se em razão de ser um aeroporto de maior potencial de geração de tráfego.

É inegável a evolução do transporte aéreo regional no estado, com um gradativo aumento no número de passageiros transportados, além da expansão da malha aérea de Mato Grosso do Sul, com ampliação relativa da capilaridade da malha aérea das empresas, sobretudo da Azul e a Passaredo, que tem viabilizado estudos de mercado no sentido de ampliarem sua atuação, inclusive com novas rotas. No entanto, o que se observa é que esses estudos não estruturam na prática a viabilização da dinâmica da circulação aérea no estado de Mato Grosso do Sul.

REFERÊNCIAS

AREDES, Airton. **Transporte aéreo e turismo: a dinâmica dos fluxos por vôos charter e fretamentos domésticos de passageiros no Brasil**. 2012. 390 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade Estadual Paulista Faculdade de Ciências e Tecnologia Campus de Presidente Prudente/SP, 2013.

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro/RJ: IBGE/IPEA, 1978.

BRASIL. Agência Nacional da Aviação Civil (Anac). **Anuários Estatísticos (vários anos)**. Rio de Janeiro/RJ, 2021.

BRASIL. ABEAR. **Voar por mais Brasil. Agenda 2020**. Disponível em: <<https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/>>. São Paulo/SP. Acesso em: 20 dez. 2021.

BRASIL. **Aeroportos Infraero**, 2018. Disponível em: <www.infraero.gov.br>. Acesso em: 20 dez. 2021.

BRASIL. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)**. Rio de Janeiro, 2021.

BRASIL. **Ministério da Infraestrutura**. Convênios PROFAA. 2018. Disponível em:<infraestrutura.gov.br>. Acesso em: 14 nov. 2021.

CAMILO PEREIRA, Ana Paula. **Asas da centralidade em céus conhecidos**: A dinâmica empresarial no transporte aéreo brasileiro. São Paulo/SP: Editora Annablume, 2016.

CAMILO PEREIRA, Ana Paula; FONSECA, Rafael Oliveira. Mato Grosso do Sul: Transporte aéreo e a valorização de novos territórios. In: SILVA, W. G.; SILVA, P. F. J. (Org.). **Mato Grosso do Sul no início do século XXI**: Integração e desenvolvimento urbano-regional. Campo Grande/MS: Life Editora, p. 39-61, 2017.

CAMILO PEREIRA, Ana Paula. Geografia dos fluxos aéreos em Dourados-MS: uma análise da dinâmica territorial do capital. In: CALIXTO, M. J. M. S, MORENO, B. B, BERNARDELLI, M. L. H. **O urbano em Mato Grosso do Sul**: abordagens e leituras. Dourados/MS: Ed. UFGD, p. 77 – 106, 2020.

CANABARRO, Pedro. **História da aviação do Brasil** - parte 4. 2019. Disponível em: <https://pilotos.org.br/2019/05/07/introduzindo-a-historia-da-aviacao-parte-4/>. Acesso em: 29 dez. 2021.

CATAIA, Márico; GALLO, Fabrício. Sistema de transporte aéreo flexível e integração território brasileiro. Geonordeste (UFS), v. 2, p. 9-30, 2007.

CRUZ, Patrícia Balbuena da. **Interações espaciais pelo regional de Dourados (MS)**: análise dos fluxos por voos regulares e a relação com o PIB. 2017. 24f. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Geografia), Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Campo Grande/MS, 2017.

DEVINCENZI, Andreza de Assis; SZUKALA, Nelson Medeiros. **Táxi aéreo em Mato Grosso do Sul e sua importância para o turismo**. Multitemas, Campo Grande/MS, p. 87-90, 2016.

EDRA, Fátima Priscila Morela. **A relação entre turismo e transporte aéreo**. 2005. 109f. (Mestrado em Engenharia de Transportes). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro/RJ, 2005.

GALLO, Fabricio. **A fronteira agrícola na região centro-oeste brasileira e a integração territorial do país**: o papel decisivo da aviação. Associação dos Geógrafos Brasileiros, Porto Alegre/RS, p. 1-15, 2009.

LAMOSO, Lisandra Pereira. A infraestrutura como elemento organizador do território. In: SILVEIRA, Márcio Rogério; LAMOSO, L. P; MOURÃO, P. F. C. **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo/SP: Expressão Popular, p. 43-62, 2009.

LENCIONI, Sandra. Reestruturação urbano-industrial no estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. In: **Espaço & Debates**. São Paulo/SP: NERU, n.38, p.54 – 61, 1994.

MARANEZI, Felipe Bastos. **Transporte aéreo regional do Mato Grosso do Sul**. 2014, 203f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados/MS, 2014.

NOVAES, Amilton Luiz. **Política de indução ao transporte aéreo regional, desenvolvimento e integração em Mato Grosso do Sul**. 2019. 565f. Tese (Doutorado em

Geografia). Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados/MS, 2019.

OLIVEIRA, A. V. M. **Transporte aéreo**: economia e políticas públicas. São Paulo/SP: Pezco, 2009.

PINTO, Vera Tylde de Castro; FREIRE Heitor Rodrigues. **Decolando daqui**: História da aviação civil sul-mato-grossense. 2.ed. Campo Grande: Life, 2015.

Artigo recebido em: 11 de janeiro de 2022.

Artigo aceito em: 30 de março de 2022.

Artigo publicado em: 02 de maio de 2022.