

A Dinâmica do Transporte Aéreo do Brasil na América do Sul: perspectivas de integração

The Dynamics of Brazil's Air Transport in South America: perspectives on integration

La Dinámica del Transporte Aéreo de Brasil en América del Sur: perspectivas de Integración

Ana Paula Camilo Pereira¹

Fernando Figueiredo Aguillera²

Milka Andressa de Brito Martins³

RESUMO: A integração regional na América do Sul é marcada por avanços, retrocessos e reconfigurações institucionais. Neste cenário, o transporte aéreo constitui elemento estratégico, sendo um dos responsáveis pela circulação territorial e intensificação dos fluxos de pessoas. Este artigo analisa a contribuição deste setor para tal integração, com foco para o Brasil. Parte-se da hipótese de que o setor aéreo constitui um vetor estratégico para a intensificação das conexões entre os países sul-americanos, promovendo maior coesão econômica, política e social. A pesquisa utiliza dados da Agência Nacional de Aviação Civil sobre rotas internacionais, número de voos e passageiros, considerando os efeitos da pandemia de Covid-19 no período analisado. A abordagem demonstra que a América do Sul é o principal destino internacional do Brasil, com destaque para a atuação das companhias brasileiras que, por meio de suas estratégias, contribuem para a expansão da conectividade regional. Assim, o papel do transporte aéreo na integração regional da América do Sul demonstra que os fluxos aéreos refletem e, ao mesmo tempo, condicionam a dinâmica integracionista no continente, e apesar de desafios estruturais e regulatórios, caracteriza-se fundamental na promoção desta integração mais densa e resiliente, ao ampliar os fluxos e articular centros urbanos estratégicos do continente.

PALAVRAS-CHAVE: América do Sul; circulação territorial; conectividade; integração regional; transporte aéreo.

ABSTRACT: *Regional integration in South America is marked by advances, setbacks, and institutional reconfigurations. In this context, air transport constitutes a strategic element, being one of the key factors responsible for territorial circulation and the intensification of people flows. This article analyzes the*

¹ Doutorado em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Docente da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS). E-mail: apaulacape@uem.br.

² Mestrando em Geografia pela Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS). E-mail: fernand8.fa@gmail.com.

³ Mestranda em Geografia pela Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS). E-mail: milkamartins2@gmail.com.

contribution of this sector to such integration, focusing on Brazil. It is based on the hypothesis that the air sector is a strategic vector for strengthening connections among South American countries, promoting greater economic, political, and social cohesion. The research uses data from the National Civil Aviation Agency on international routes, number of flights, and passengers, taking into account the effects of the Covid-19 pandemic during the analyzed period. The approach shows that South America is Brazil's main international destination, highlighting the role of Brazilian airlines which, through their strategies, contribute to expanding regional connectivity. Thus, the role of air transport in South America's regional integration demonstrates that air flows both reflect and shape the integration dynamics on the continent, and despite structural and regulatory challenges, it is fundamental in promoting a denser and more resilient integration by expanding flows and connecting the continent's strategic urban centers.

KEYWORDS: *South America; territorial circulation; connectivity; regional integration; air transport.*

RESUMEN: La integración en América del Sur está marcada por avances, retrocesos y reconfiguraciones institucionales. En este contexto, el transporte aéreo constituye un elemento estratégico, siendo uno de los responsables de la circulación territorial y de la intensificación de los flujos de personas. Este artículo analiza la contribución de este sector a dicha integración, con énfasis en Brasil. Se parte de la hipótesis de que el sector aéreo constituye un vector estratégico para intensificar las conexiones entre los países sudamericanos, promoviendo una mayor cohesión económica, política y social. La investigación utiliza datos de la Agencia Nacional de Aviación Civil sobre rutas internacionales, número de vuelos y pasajeros, considerando los efectos de la pandemia de Covid-19 en el período analizado. El enfoque demuestra que América del Sur es el principal destino internacional de Brasil, destacando el papel de las compañías aéreas brasileñas que, a través de sus estrategias, contribuyen a la expansión de la conectividad regional. Así, el papel del transporte aéreo en la integración regional de América del Sur demuestra que los flujos aéreos reflejan y, al mismo tiempo, condicionan la dinámica integracionista en el continente y, a pesar de los desafíos estructurales y regulatorios, resulta fundamental para promover una integración más densa y resiliente, al ampliar los flujos y articular los centros urbanos estratégicos del continente.

PALABRAS CLAVE: *América del Sur; circulación territorial; conectividad; integración regional; transporte aéreo.*

INTRODUÇÃO

O Brasil, historicamente, construiu um importante papel como potência regional na América do Sul. Contudo, entre os anos de 2019 e 2022, esta atuação foi enfraquecida em decorrência da desintegração e fragmentação regional entre os países sul-americanos, produto da própria governança brasileira, o que, por sua vez, desfavoreceu o papel pró ativo integracionista e líder do Brasil nesse cenário.

O protagonismo do Brasil no processo integracionista na América do Sul apresentou sinais de enfraquecimento a partir da segunda década do século XXI, que se constituíram não especificamente por mudanças conjunturais internas, mas pelo conjunto de transformações estruturais no cenário político sul-americano. Conforme Arroyo (2001), o território brasileiro sempre se articulou de maneira seletiva ao mercado externo, e essa seletividade se intensificou em períodos de instabilidade política, impactando diretamente os projetos de cooperação regional.

Schmitter (2010) destaca que os processos de integração são dinâmicos e sujeitos a retrocessos quando não há convergência política entre os Estados, situação que se verificou na América do Sul após a morte de Hugo Chávez em 2013 e a redução do protagonismo diplomático do Brasil. Nessa perspectiva, diante da atenuação de uma estratégia nacional integrativa, os efeitos são díspares sobre os diferentes setores, incluindo o transporte aéreo, cujos fluxos refletem e, ao mesmo tempo, condicionam os limites da cooperação sul-americana.

Nos últimos anos, mais precisamente a partir de 2023, observa-se um contexto de reposicionamento do Brasil na dinâmica econômica como protagonista na reconstrução de estratégias de integração e cooperação sul-americana constituindo um processo de retomada desta liderança contemplada a partir da integração regional da América do Sul.

Com base nessa compreensão, propomos neste texto uma análise sobre a dinâmica da circulação territorial a partir do setor de transporte aéreo entre o Brasil e os outros países da América do Sul, com vistas a identificar as implicações e contribuições de tais dinâmicas na perspectiva geográfica.

Assim, a análise do setor de transporte aéreo neste recorte espacial parte da compreensão de que este setor se constitui como mais uma das dimensões que coopera para o processo de integração da América do Sul, por isso a abordagem aqui elucida esta intenção, mediante o papel do setor aéreo para as iniciativas de integração sul-americana no contexto contemporâneo.

Diante dessa lógica, a circulação territorial se comporta como vetor direto que se circunscreve propositadamente no movimento do capital, seja este de pessoas, mercadorias, ideias etc. A partir desse entendimento, o objetivo deste trabalho é analisar a dinâmica da circulação territorial a partir do transporte aéreo de passageiros em voos entre o Brasil e os outros países da América do Sul, tendo como abordagem o direcionamento dos fluxos entre os países mediante a integração regional promovida por esta dinâmica.

No entanto, é importante evidenciar que na atualidade observa-se ainda os resultados da fragilidade causada pelo governo brasileiro entre os anos de 2019 a 2022, o que estimulou uma arena de desintegração e fragmentação regional entre os países sul-americanos, o que, por sua vez, desestimulou o papel pró ativo integracionista do Brasil nesse cenário. Com base nesse pressuposto, indagamos como o transporte aéreo pode contribuir para o fortalecimento da integração regional na América do Sul, considerando o Brasil como protagonista na reconstrução de estratégias de integração e cooperação sul-americana?

Dentro dessa concepção, a contribuição que se busca parte da discussão sobre a circulação territorial, adentrando posteriormente no recorte espacial em foco que é o Brasil e os outros países da América do Sul. Adiante, com base nas análises estatísticas de origem e destino dos Anuários do Transporte Aéreo, publicizados pela Agência Nacional da Aviação

Civil (ANAC), apresentaremos a expressividade da circulação aérea entre o Brasil e os outros países da América do Sul, que realizam voos regulares diariamente e que imprimem uma dinâmica de integração regional, impelindo uma mecânica frenética de fluidez territorial no recorte em análise.

Diante dessas iniciais associações, este artigo se divide em três seções mais as considerações finais. Em uma primeira seção discutiremos a circulação territorial, como forma de concentrar nossos esforços em observar as transformações territoriais que se associam à investidura de um movimento cada vez mais enlevado, onde pessoas e mercadorias estão em constante circulação em decorrência de uma ordem global capitalista. A segunda seção reflete de que modo esta circulação territorial está associada à atuação empresarial das companhias aéreas em operação neste recorte. Na terceira, aportamos esta ideia da primeira e segunda seção a partir dos dados estatísticos da ANAC, ilustrando-os mediante a leitura do direcionamento da circulação aérea entre o Brasil e os outros países da América do Sul, confirmada pelos fluxos de passageiros, destacando como esta movimentação aérea constitui uma forma mais densa e resiliente de integração entre os países sul-americanos na medida em que se amplia a fluidez territorial articulando os centros urbanos estratégicos do continente.

Por fim, incidimos em algumas considerações finais sobre a discussão destas temáticas e deste recorte espacial, este último o qual queremos encará-lo e que está gradativamente evoluindo seja teórica, empírica e geograficamente, o que neste trabalho é compreendido como um (entre outros) fatores que cooperam para o processo de integração regional na América do Sul.

A CONECTIVIDADE REGIONAL A PARTIR DA CIRCULAÇÃO TERRITORIAL AÉREA E OS IMPACTOS SOBRE A INTEGRAÇÃO REGIONAL SUL-AMERICANA

Os processos de integração regional emergem, em grande medida, como resposta às transformações no cenário internacional, que exigem maior articulação entre os países frente aos desafios globais. A integração regional, nesse contexto, não se limita à atuação institucional dos Estados ou à cooperação intergovernamental formal; mas se expressa também por meio da participação ativa de agentes não estatais, como organizações da sociedade civil, setores empresariais, movimentos sociais e instituições acadêmicas, que, por sua vez, constroem redes de interação capazes de promover vínculos e agendas comuns à margem do controle estatal direto.

Contudo, é inegável que momentos de alinhamento político entre os governos nacionais, somados a uma orientação externa mais cooperativa e flexível, constituem janelas de

oportunidade fundamentais para o avanço e a consolidação de mecanismos regionais de integração. Nesse sentido, a integração sul-americana revela-se um processo simultaneamente político, econômico e social, cujos êxitos e limitações estão intrinsecamente vinculados às condições internas dos países e ao contexto internacional mais amplo, que se configura num modelo adjacente a reprodução do mercado.

De acordo com Haudeville (2001, p. 5), o conceito de integração regional possui múltiplas dimensões e não se restringe apenas à agregação de várias economias nacionais em um grande bloco econômico. O autor considera que este processo ocorre em diferentes escalas e níveis e menciona que unidades territoriais menores possuem um peso econômico e poder consideráveis, se comparadas às grandes economias nacionais. “On pense par exemple à la Californie, à la Bavière, à la Catalogne ou à l’île de France. Leur poids est tel qu’il est possible de les comparer à des économies nationales et on sait que la Californie se classerait dans les dix premières puissances économique mondiales⁴”.

O autor ainda esclarece que essas regiões frequentemente possuem autonomia significativa e sistemas produtivos próprios, sustentados por redes industriais, trocas comerciais e infraestrutura científica-tecnológica avançada, alinhadas às especializações locais.

Ao trazer este processo para paralelos comparativos, Schmitter (2010), estudioso dos processos de integração regional na Europa, esclarece que ainda não há um modelo teórico único capaz de explicar totalmente a dinâmica da integração regional. Menciona sua associação com a abordagem “neofuncionalista” que foca na função dos agentes estatais na integração regional e sugere que a integração europeia não pode ser considerada, unicamente, um projeto controlado pelos Estados, mas sim por grupos sociais e dos próprios acordos de integração.

Portanto, a compressão da integração regional perpassa necessariamente por um processo de constante construção e não enquanto um produto acabado ou estático, sendo fundamental analisar sua complexidade, especialmente no caso sul-americano. Conforme argumenta Schmitter (2010), uma vez iniciada, a integração segue caminhos muitas vezes imprevisíveis, gerando efeitos colaterais e desdobramentos não antecipados, embora esteja ancorada, inicialmente, em acordos formais entre governos. Essa perspectiva é particularmente útil para interpretar a trajetória da América do Sul, no qual projetos como o Mercosul (Mercado Comum do Sul) e a Unasul (União das Nações Sul-Americanas) revelam uma evolução marcada por avanços, retrocessos e redefinições institucionais ao longo do tempo. As estruturas e competências adotadas em seus momentos fundacionais continuam a

⁴ “Pensem, por exemplo, na Califórnia, na Baviera, na Catalunha ou na Île-de-France. O peso delas é tal que é possível compará-las a economias nacionais, e sabe-se que a Califórnia estaria entre as dez principais potências econômicas mundiais” (tradução nossa).

influenciar suas possibilidades de aprofundamento e adaptação diante de novos contextos regionais e globais.

Entretanto, no contexto da globalização, a integração sul-americana frequentemente sofre com uma assimetria analítica: enfatiza-se excessivamente sua dimensão externa, como estratégia de inserção internacional, enquanto se negligencia a qualidade das relações intrarregionais. Dentro deste cenário, é preciso refletir ainda sobre os laços políticos, econômicos e sociais entre os países sul-americanos que podem não apenas consolidar a integração regional, mas também ampliar de forma significativa sua projeção e competitividade no sistema internacional.

Destaca-se ainda que uma das possíveis consequências de uma maior integração regional está relacionada ao aumento da interdependência entre as sociedades participantes, que pode resultar em demandas para frear ou avançar o processo. A forma como as relações de interdependência é gerida regionalmente indica como as expectativas são organizadas.

Nesse contexto, temos como um dos elementos essenciais que cooperam para fomentar a integração regional do continente a circulação territorial aérea que condiciona uma articulação crucial e contribui para tal interconexão entre os países que constituem essa região, agregando maior dinamismo aos fixos aeroportuários de maior capacidade de geração de tráfego dos países. Essa condição não se articula apenas ao processo de integração dentro desses territórios, mas também aos interesses e às estratégias das principais companhias aéreas atualmente em operação, que possuem autorização de *slots* nos aeroportos mais movimentados desses países (ou seja, a infraestrutura aeroportuária alocada pelo coordenador à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo para realizar uma operação aérea de pouso ou decolagem em um aeroporto com data e horário específicos) (Anac, 2022b).

A multidimensionalidade da circulação territorial promovida pelo setor aéreo é abordada neste texto a partir dos voos regulares de passageiros entre o Brasil e os outros países da América do Sul. Os voos regulares são ligações aéreas entre duas ou mais localidades, caracterizada por um número, na qual é executado serviço regular de transporte, de acordo com horário, itinerário e frequência pré-fixados em "Horários de Transporte" e "Horários de Transporte Aéreo Regular" (IAC, 2005). Para tal abordagem adotamos como recorte temporal os anos de 2018 a 2023.

Vale a menção de que a ocorrência da crise da Covid-19 entre os anos de 2020 a 2022 reproduz uma queda nos dados estatísticos e nas figuras, em razão de que as medidas sanitárias impuseram restrições ao fluxo aéreo, influindo no exame de nossas análises, demonstrando uma diminuição no número de passageiros, que terá que ser advertida a toda menção que se fizer desse recorte. Ainda assim, metodologicamente, optamos por incluir

esses anos, evidenciando dois anos anteriores aos seus efeitos (2018 e 2019), dois anos com impactos de seus efeitos (2020 e 2021), um ano com menor incidência de seus efeitos (2022) e um ano em que, apesar de não ter um total retorno aos índices anteriores a pandemia, há uma elevação dos números (2023).

Sumariamente, pode-se se destacar que o regionalismo sul-americano foi reconfigurado nos anos 2000 com a ascensão de governos de esquerda e centro-esquerda que buscaram desafiar as ortodoxias neoliberais. Esse chamado “regionalismo pós-liberal” ou “pós-hegemônico” foi além da liberalização comercial, incorporando dimensões de inclusão social, autonomia política e novas formas de cooperação regional.

A ATUAÇÃO DO SETOR EMPRESARIAL DE TRANSPORTE AÉREO NA AMÉRICA DO SUL

O panorama do mercado da aviação civil brasileira mostra que o setor vem demonstrando uma recuperação gradual após os anos de 2020 e 2021, principal período de crise da pandemia. No ano de 2023, de acordo com a ANAC (2023), foram realizados cerca de 789 mil voos, o que equivale a um aumento de 8% em relação a 2022, e foram transportados 91 milhões de passageiros, apresentando um aumento de 11,2% em relação ao mesmo ano. Contudo, ainda abaixo de 2019, quando foram transportados pouco mais de 96 milhões de passageiros.

O ano de 2024 demonstra que esse crescimento se mantém contínuo. Quando se faz um paralelo entre os meses de março de 2021 e março de 2024, é possível observar que no primeiro ano foram transportados 3.573.061.646 passageiros e que no ano seguinte, esse número subiu para 7.837.785.347 passageiros, um aumento de 119% (ANAC, 2024).

Nessa configuração territorial destaca-se a atuação empresarial como fundamento básico ao comportamento da circulação territorial no setor aéreo. São as companhias aéreas, que promovem esta mobilidade geográfica do capital, que engendra o deslocamento das pessoas e que, por conseguinte, produzem interação espacial (Corrêa, 1997) e integração na região da América do Sul.

Na atualidade, embora existam outras empresas estrangeiras no setor aéreo com foco no transporte de passageiros no recorte em destaque, as principais companhias aéreas brasileiras que operam voos internacionais são: Latam Airlines, GoL Linhas Aéreas e Azul Linhas Aéreas Brasileiras. Essas empresas dominam o setor e, ao mesmo tempo, estabelecem os limites de atuação geográfica e as estratégias de mercado de acordo com os seus próprios interesses.

A Latam Airlines resulta da fusão de duas empresas, sendo a chilena Lan Chile e a brasileira TAM Linhas Aéreas, ocorrida em 2010. Dessa fusão, foi formada a maior companhia

aérea da América Latina. Camilo Pereira (2016) menciona que nos anos 2000 a companhia aérea enfrentou mudanças estratégicas, incluindo a abertura de capital e a adoção de um modelo mais competitivo. A fusão com a Lan Airlines, formando o grupo Latam, consolidou sua presença no mercado internacional, além das usuais atividades de transporte de cargas e passageiros em rotas domésticas:

Mas a estratégia de diversificação da escala territorial de atuação mediante acordos, fusões e aquisições não se restringiu apenas à escala regional. Essa estratégia se acentuou também na escala internacional quando no ano de 2010 a empresa aérea firmou um acordo de fusão (concretizado em 2012) com a empresa aérea LAN Airlines, que juntas correspondem a maior companhia aérea da América Latina, a Latam Airlines Group S.A. (Pereira, 2016, p. 88).

A companhia manteve sua posição de destaque no mercado brasileiro ao longo da década de 2010, competindo pela liderança no setor doméstico com a Gol Linhas Aéreas e sendo a principal empresa brasileira no mercado internacional, sobretudo na América do Sul. Todavia, em 2020, a pandemia de Covid-19 afetou gravemente suas operações, o que levou a companhia a entrar com um pedido de recuperação judicial.

A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A, fundada em 2000, iniciou suas operações em janeiro de 2001, sendo pioneira no conceito de baixo custo de suas tarifas, operando voos de curta e média distância com alta frequência e custos otimizados. Sua expansão ao longo dos anos 2000 não se limitou ao mercado doméstico, passando a investir em rotas internacionais, com foco especial na América do Sul, buscando aproveitar a proximidade geográfica, os laços comerciais e a crescente demanda por conectividade regional (Pereira, 2016).

A partir de meados da década de 2010, a Gol consolidou voos regulares para destinos estratégicos como Buenos Aires, Montevidéu, Assunção e Santa Cruz de la Sierra. A atuação regional foi acompanhada pela ampliação da capilaridade e pela presença na malha aérea sul-americana.

Ao contrário de modelos semelhantes implementados com sucesso em outras regiões, como na Europa, a integração aérea sul-americana mostrou-se limitada por fatores estruturais, como a baixa integração regulatória entre os países, a infraestrutura aeroportuária desigual e as barreiras tarifárias. Apesar dessas dificuldades, a atuação da GoL contribuiu para o adensamento das conexões regionais, promovendo maior mobilidade e facilitando a circulação de pessoas e bens no continente.

A Azul Linhas Aéreas S.A. foi fundada em 2008, pelo empresário David Neeleman, brasileiro filho de estadunidenses. A entrada da companhia Azul marcou uma estratégia diferenciada de suas principais concorrentes no Brasil. Inicialmente sua base operacional instaurou-se na cidade de Campinas, no interior de São Paulo, no Aeroporto Internacional de

Viracopos, evitando a concorrência direta com as outras principais companhias. A companhia fez um forte investimento, tornando-se a empresa aérea mais capitalizada da história da aviação mundial, o que a permitiu fazer um grande volume de encomendas de aeronaves.

Além disso, o foco da companhia aérea foram as rotas com baixa concorrência e desídia por parte das outras companhias aéreas. Isto posto, a empresa centralizou-se em aeroportos menos congestionados, voos diretos sem escalas, com o intuito de conectar cidades médias, o que fez com que estas localidades tivessem um aumento da frequência de voos e um maior fortalecimento da aviação regional (Pereira, 2016).

Em 2012, a Azul Linhas Aéreas adquiriu a Trip Linhas Aéreas, uma companhia regional de porte significativo no mercado brasileiro. A aquisição, concluída em 2014, representou um marco estratégico para a Azul, que passou a operar com uma frota ampliada e uma malha aérea mais abrangente. Esse fortalecimento operacional não apenas consolidou sua presença no território nacional, como também permitiu à empresa iniciar sua projeção internacional, com ênfase na América do Sul.

A partir desse momento, a Azul direcionou parte de sua estratégia de crescimento para a integração regional, conectando o Brasil a países vizinhos e contribuindo para o fortalecimento dos fluxos aéreos sul-americanos. Essa expansão reflete não apenas um movimento empresarial, mas também uma inserção ativa no processo de integração infraestrutural e econômica do continente, redefinindo uma mudança de escala e de posicionamento no setor aéreo, como, por exemplo, a expansão para a América do Sul.

O período pandêmico representou um momento de total desgaste financeiro ao setor aéreo, com impacto substancial às companhias aéreas. Silva; Cirino e Cassuce (2024, p. 7) destacam em seus estudos que, em comum, as três principais companhias aéreas passaram por dificuldades no período da pandemia de Covid-19, o que resultou na quase total paralisação das operações no início de 2020.

Sem ajuda governamental, as três empresas protagonistas buscaram renegociar seus pagamentos e financiar o seu fluxo de caixa junto ao mercado financeiro. Assim, com dívidas junto aos seus principais fornecedores e empresas de arrendamento, aliado aos custos atrelados ao dólar e às constantes variações positivas no preço do combustível, as principais companhias aéreas brasileiras enfrentam dificuldades financeiras. Soma-se a isso a elevada carga tributária brasileira, a qual influencia diretamente no preço das passagens aéreas, assim como a infraestrutura no país, que caso fosse melhorada em termos de concessões de aeroportos e avanços no gerenciamento do tráfego aéreo, ajudariam no desenvolvimento da malha aérea em um país com dimensões continentais.

Por consequência, a situação que se observa atualmente, apesar dos desafios que ainda são identificados com os efeitos da pandemia, é que a Latam constitui a principal companhia aérea da América do Sul, com acentuada participação nos principais países sul-

americanos. Ainda que tenha passado por recuperação judicial, sua liderança no mercado é marcante e crescente liderando em *market share*. Decorrente do processo de articulação com a Lan, companhia chilena, a empresa apresenta uma ampla malha aérea que gera uma capilaridade conectiva entre as cidades brasileiras com destinos estratégicos na América do Sul (como Santiago, Buenos Aires, Lima e Bogotá).

A Gol, presente também na América do Sul, possui voos para países como Argentina, Uruguai e Paraguai, com atuação voltada ao custo-benefício, ainda com resquícios do modelo de baixo custo. Em processo de recuperação judicial desde 2024, sua capacidade de expansão internacional vem sendo prejudicada no que se refere à expansão regional continental, que vem mostrando como alternativa possível a fusão com a Azul.

Nesse sentido, a atuação da Azul vem sendo direcionada no sentido de investir na ampliação da frota e no adicionamento de rotas à sua malha aérea, incluindo novas conexões dentro da América do Sul. A extensão dessa estratégia da Azul, ou seja, de ocupar nichos de mercado e rotas secundárias, também na América do Sul, pode fomentar nesse recorte territorial o atendimento de cidades ainda pouco ou não atendidas pelo setor aéreo.

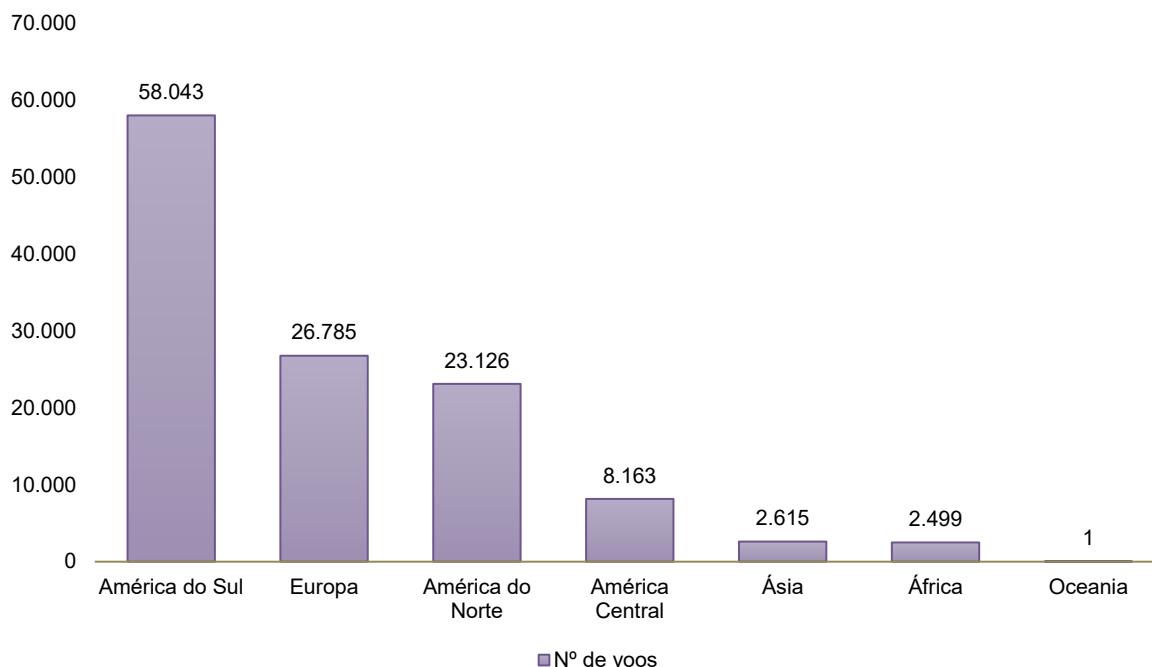
Desse modo, há ainda a eventualidade de fusão entre a Gol e a Azul que pode redefinir o cenário da aviação comercial na América do Sul, contribuindo para a circulação territorial aérea, com foco para a interiorização da conectividade sul-americana, bem como para o fortalecimento da integração regional entre os países da América do Sul.

A DINÂMICA DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O BRASIL E OS DEMAIS PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL: NÚMEROS E ANÁLISES EM PERSPECTIVA

O mercado de transporte aéreo internacional de voos entre o Brasil e outros países é predominantemente executado por empresas aéreas comerciais. No ano de 2023 a Latam e a Gol juntas somaram 22,4% de participação nesse segmento, de acordo com a ANAC (2023).

Quando se analisa o número de voos entre o Brasil e outros continentes, observa-se que a América do Sul é o principal destino dos fluxos aéreos com origem no Brasil. Nessa perspectiva, temos que, no ano de 2023, foram operados 58.043 voos do Brasil para os países da América do Sul, para a Europa foram 26.785 voos, para a América do Norte 23.126 voos, para a América Central houveram 8.163 voos, sendo que 2.615 e 2.499 voos ocorreram entre o Brasil e Ásia e África, respectivamente. Ao compararmos o número de voos entre o Brasil e outros países por continente, no mercado internacional, temos a Figura 1.

Figura 1 - Número de voos entre o Brasil e outros países por continente (2023)



Fonte: Adaptado (ANAC, 2023).

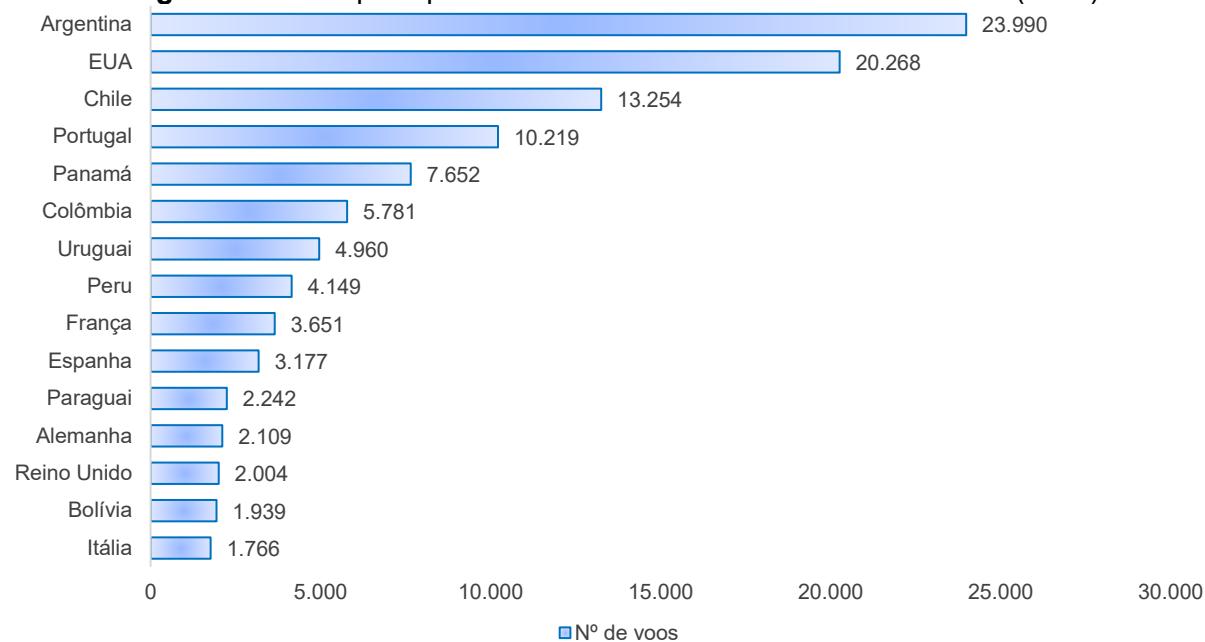
Ao se analisar os fluxos aéreos entre o Brasil e os demais países da América do Sul, observa-se a relevância estratégica da conectividade regional, frequentemente subestimada nos estudos sobre transporte aéreo. Esses fluxos evidenciam a essencialidade da integração sul-americana, não apenas do ponto de vista econômico, mas também social e político. Destaca-se, nesse contexto, a Argentina como o principal destino internacional a partir do Brasil. Ademais, dentre os 15 destinos internacionais mais frequentados, seis estão localizados na América do Sul, sendo estes respectivamente: Argentina, Chile, Uruguai, Peru, Paraguai e Bolívia, demonstrando a intensidade dessa fluidez regional, conforme ilustrado na Figura 2.

Os fluxos aéreos de passageiros entre o Brasil e os demais países da América do Sul demandam uma organização das empresas no que se refere a oferta de voos. De acordo com os últimos dados disponibilizados pela ANAC, em 2023 a companhia aérea que mais transportou passageiros em rotas com o Brasil no mercado internacional foi a Latam, na rota Guarulhos (Brasil) – Santiago (Chile), seguida pela Aerolineas Argentinas, na rota Buenos Aires (Argentina) – Guarulhos (Brasil) e pela Tam Linhas Aéreas, também na mesma rota Buenos Aires (Argentina) – Guarulhos (Brasil). Portanto, dentre os voos estabelecidos neste recorte com o Brasil, esta última rota se constitui a mais movimentada quando se compara número de passageiros no total de empresas em operação (Figura 3).

Ainda no que se refere ao número de passageiros transportados, a América do Sul também está na primeira posição, sendo que em 2023 esse quantitativo foi de 7,6 milhões passageiros em voos entre o Brasil e os demais países sul-americanos, de um total de 21,2

milhões de passageiros, ou seja, cerca de 36% dos voos internacionais do Brasil são direcionados para a América do Sul.

Figura 2 - Os 15 principais destinos brasileiros em número de voos (2023)



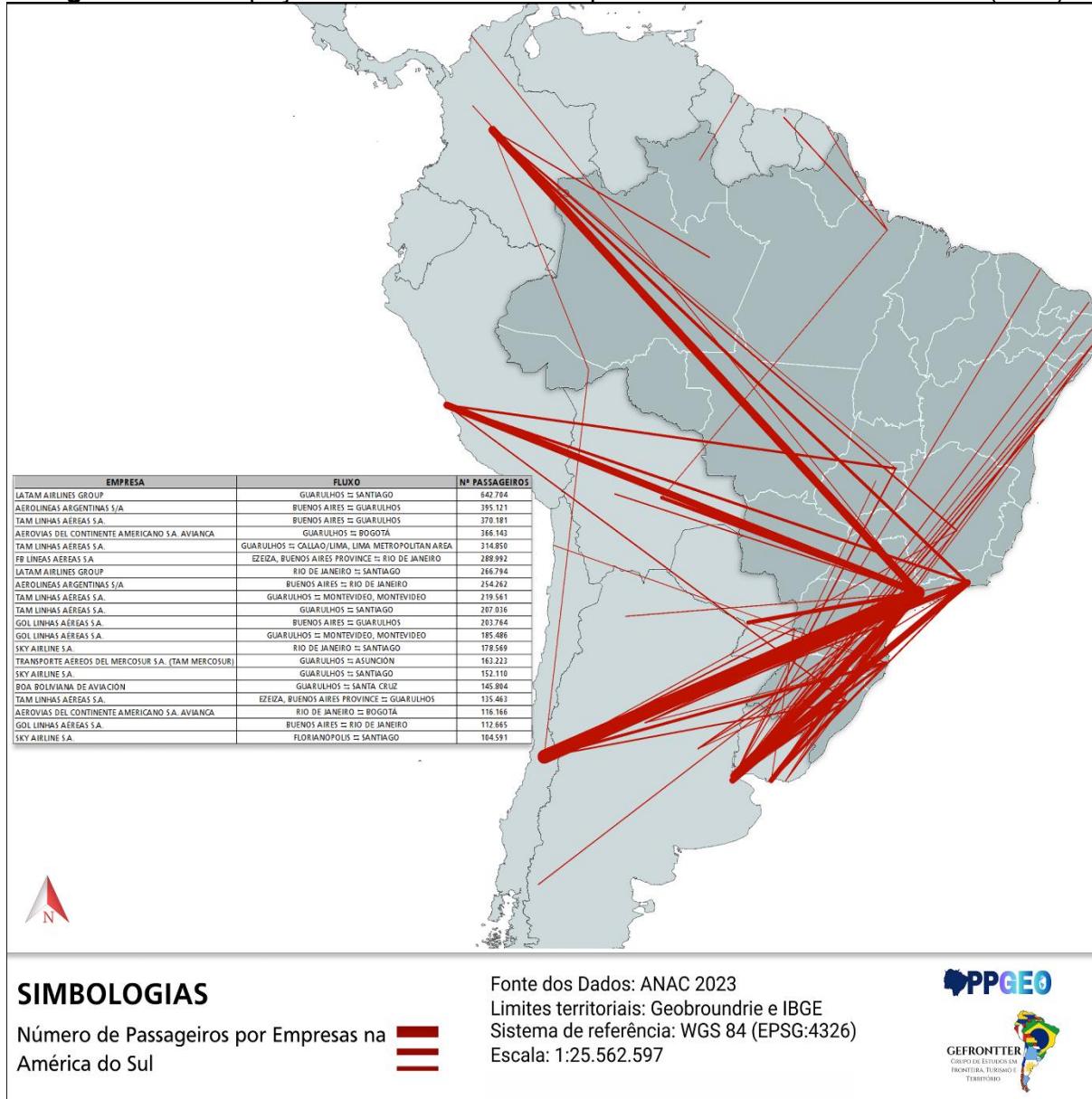
Fonte: Adaptado (ANAC, 2023).

Nessa lógica, ao analisar o número de passageiros transportados nos destinos internacionais do Brasil quando feito um paralelo com os demais continentes, percebe-se isso, conforme destacado na Figura 4.

O impacto do capitalismo da América do Sul, na análise referente ao mercado de voos do recorte em análise, pode ser melhor compreendido quando se observa as rotas mais movimentadas que são apresentadas cartograficamente no decorrer do período de 2018 a 2023, na Figura 5. Considerando os efeitos da pandemia, temos ilustrativamente um arrefecimento das linhas que se apresentam menos compactas nos anos de 2020 e 2021, período o qual os impactos das medidas adotadas para contenção do vírus foram mais incisivos ao setor, resultando numa expressiva diminuição dos voos e, consequentemente dos passageiros nos diferentes itinerários, o que não destoou na América do Sul, como pode ser observado na Figura 5.

Nessa análise, conclui-se ainda que na dinâmica dos fluxos aéreos entre os anos de 2018 a 2023, a partir do ano de 2022 o setor busca ampliar a capilaridade diminuindo a rarefação apresentada nas conexões aéreas internacionais com a América do Sul representada nos anos anteriores, o que é evidenciada pela redução na intensidade das linhas de fluxo que pode ser observada na cartografia.

Figura 3 – Participação de mercados das companhias áreas na América do Sul (2023)



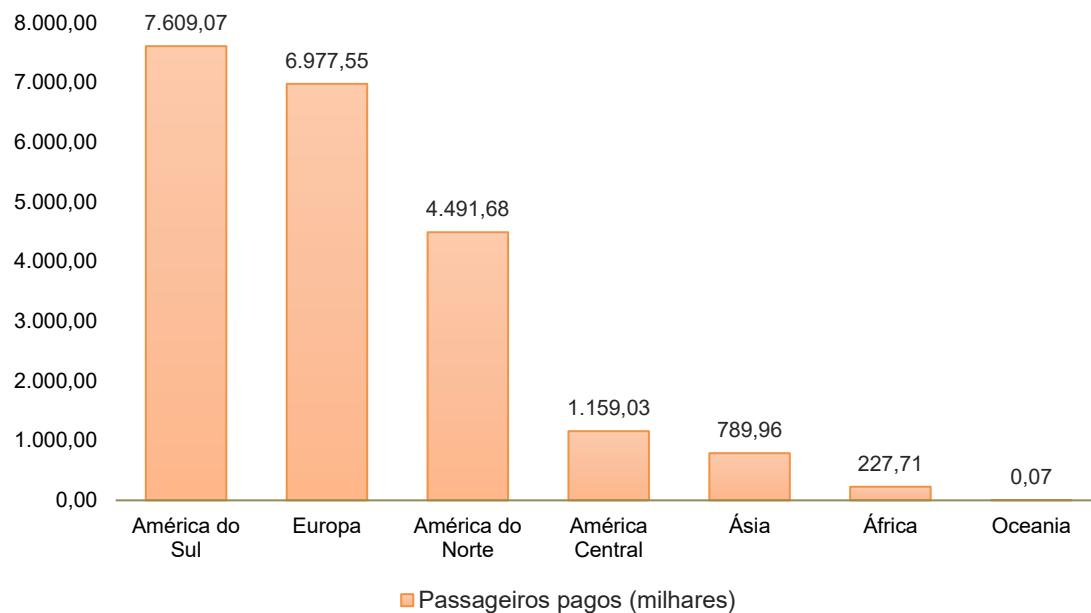
Fonte: ANAC (2023).

Apesar da expressividade das linhas que se avolumam, ainda não se compara com a densidade anterior aos anos pré Covid-19. Tal retração está associada, de maneira direta, às medidas restritivas adotadas no enfrentamento à pandemia. Embora a disseminação do vírus tenha se intensificado a partir de 2020, os impactos mais substanciais sobre o setor aéreo manifestaram-se de forma gradual, culminando em 2021, quando as políticas de contenção e o fechamento de fronteiras resultaram em uma significativa desaceleração da mobilidade aérea internacional.

A representação cartográfica evidencia ainda que os voos entre o Brasil e os demais países da América do Sul têm origem em todas as macrorregiões do território nacional, com destaque para a centralização destes fluxos na megarregião Rio de Janeiro-São Paulo,

especialmente a partir dos aeroportos internacionais de São Paulo (Guarulhos) e do Rio de Janeiro (Galeão), o que responde pela centralidade da megarregião Rio de Janeiro-São Paulo demandada pelo transporte aéreo no Brasil e, por consequência, pelas metrópoles que abrigam esses principais aeroportos, notadamente Guarulhos e Galeão, aeroportos que operam voos internacionais e que definem uma articulação intraurbana e de expressividade na rede urbana sul-americana.

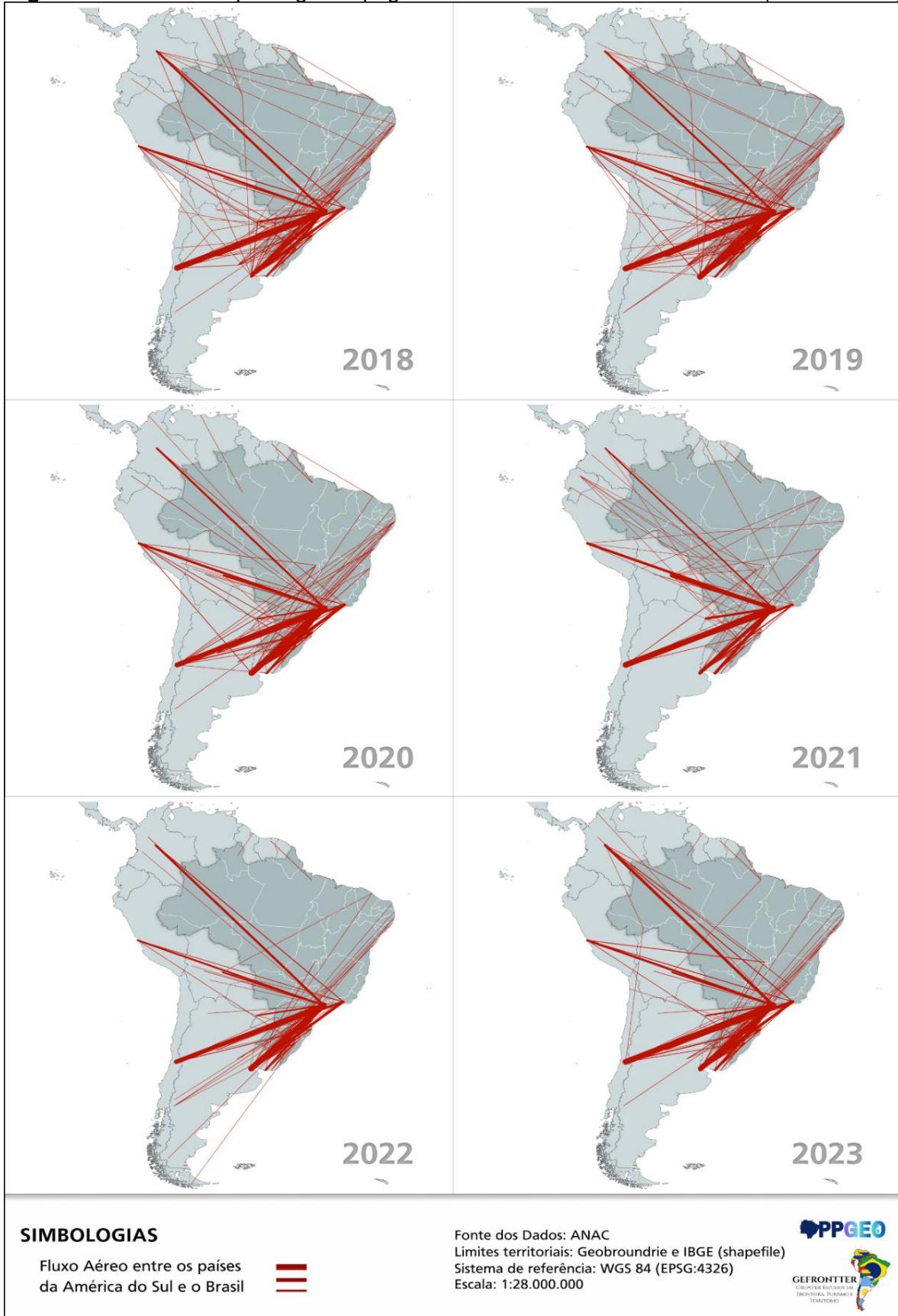
Figura 4 - Número de passageiros pagos transportados entre o Brasil e outros países por continente (2023)



Fonte: Adaptado (ANAC, 2023).

Com base nos estudos de Lencioni (2015), a megarregião Rio de Janeiro-São Paulo se configura pela constituição de uma região urbana difusa definida pelas constantes transformações da urbanização contemporânea e pela metropolização do espaço. Assim, a megarregião Rio de Janeiro-São Paulo consiste na mais importante região urbana do hemisfério sul e se confirma como a expressão da urbanização contemporânea no Brasil (Pereira 2019).

Figura 5 – Número de passageiros pagos entre a América do Sul e o Brasil (2018 – 2023)



Além desses, observa-se também a relevância do aeroporto de Brasília como centro estratégico de redistribuição de fluxos, desempenhando um papel central na malha aérea brasileira e em sua combinação com destinos internacionais, ou seja, pode ser caracterizado como um *hub* alimentador de voos regionais para o interior do Brasil, que se caracteriza como um aeroporto aglutinador, ou seja, um aeroporto que possui numerosos voos de chegada e partida e uma alta porcentagem de tráfego de conexão (ICAO, 2004). No geral, tanto a megarregião com seus principais aeroportos e Brasília, como um aporte redistributivo e integrativo dos voos para o restante do país, refletem nós extremamente importantes desta malha aérea sul-americana, que tem no Brasil o ponto de operação principal do continente, fomentando uma integração regional densa e resiliente da América do Sul, com foco no Brasil.

A integração regional sul-americana, operacionalizada por meio do transporte aéreo, configura-se como um componente estrutural na dinâmica das interações espaciais contemporâneas. Essa modalidade de conexão territorial potencializa os fluxos de pessoas e reforça a coesão regional, ainda que sujeita a inflexões em contextos de crise, mesmo diante de conjunturas adversas, como a vivenciada durante a pandemia. Neste contexto, observa-se a manutenção de uma malha aérea otimizada, a qual pode sustentar, ainda que de maneira complementar a outros setores, os vínculos entre os países do continente e atestar a resiliência das redes de mobilidade aérea na América do Sul.

O setor de transporte aéreo pode ser compreendido como um projeto estratégico para a integração regional sul-americana na medida em que se configura como um vetor de superação de barreiras geográficas, que historicamente dificultaram a conectividade no continente. Mais do que um setor de serviços, a aviação pode assumir o papel de instrumento político e econômico de aproximação entre os países da América do Sul, favorecendo o comércio, o turismo, a mobilidade de pessoas e a circulação de bens de alto valor agregado, em outras palavras, pode promover a integração regional, as interações espaciais e, ao mesmo tempo, o desenvolvimento econômico regional.

Para que esse potencial se concretize, é necessário o estabelecimento de políticas regionais coordenadas, tais como acordos multilaterais, a harmonização regulatória na esfera de aviação civil e segurança, além da criação de *hubs* regionais articulados com cidades médias e secundárias, de modo a reduzir a dependência de conexões extraregionais mais amplas, que incluem *hubs* ainda não congestionados.

Ademais, a integração aérea deve ser pensada também em conjunto com outros modais, formando corredores multimodais capazes de ampliar a circulação territorial e reforçar a coesão espacial da América do Sul. Nesse sentido, a aviação regional, por exemplo, deixa de ser apenas uma atividade econômica para se tornar uma ferramenta de cooperação e

solidariedade entre Estados, fortalecendo os projetos de integração no cenário contemporâneo.

CONCLUSÃO

Apesar dos avanços pontuais e da criação de estruturas regionais relevantes nas últimas décadas, a integração sul-americana enfrenta desafios persistentes que comprometem seu fortalecimento. Entre os principais entraves, destacam-se a instabilidade política dos países-membros, a heterogeneidade dos modelos de desenvolvimento adotados e a recorrente descontinuidade das iniciativas integracionistas a cada mudança de governo.

Dentro dessa composição, temos ainda a ausência de uma visão estratégica comum de um projeto regional de longo prazo, o que tem levado à fragmentação e fragilidade institucional, indicando a paralisação de mecanismos que poderiam ter fortalecido a cooperação integracionista no início dos anos de 2020.

No cenário mundial temos uma crescente reconfiguração da ordem internacional, marcada pela ascensão de potências emergentes e a pressão marcada por tensões geopolíticas, que impõe à América do Sul o desafio de reposicionar-se estrategicamente neste contexto global. Com isso, a integração regional não pode ser reduzida a uma simples aliança econômica ou comercial, definida por acordos e associações, mas deve ser concebida como um instrumento de fortalecimento da soberania coletiva, de coordenação política e de resiliência diante de pressões externas.

A construção de uma integração efetiva requer, portanto, mais do que a assinatura de tratados formais, exige comprometimento político e capacidade institucional disposta a sustentar iniciativas cooperativas mesmo em tempos de adversidade.

A integração sul-americana depende, em grande medida, da capacidade dos diferentes setores em reconhecer que a articulação regional exige o fortalecimento do transporte aéreo. Esse setor constitui um vetor essencial para promover as interações espaciais, intensificar os fluxos de deslocamento, redefinir as dinâmicas regionais e consolidar, de forma mais ampla, o processo de integração sul-americana.

O transporte aéreo na América do Sul pode contribuir para redefinição da organização territorial desta integração regional, considerando, por um lado, as estratégias das próprias companhias aéreas em expandir suas malhas aéreas para cidades menores ou regiões mais afastadas dos grandes centros, promovendo uma alternativa importante para integrá-las ao restante do país e ao continente, gerando inclusão econômica e social. Exemplo disso é a Azul que já possui voos de Campinas para Montevidéu e de Belo Horizonte para Buenos Aires, entre outros, reforçando a integração econômica e turística entre o Brasil e seus vizinhos.

O setor aéreo ainda contribui na movimentação de bens de alto valor agregado (como eletrônicos, medicamentos e peças automotivas) entre estes países. Nesta esfera, pode-se destacar ainda a mobilidade mais célere de executivos e profissionais com facilidade para circular entre mercados, fomentando integração econômica. É neste contexto que voos diretos entre capitais como Brasília, Buenos Aires, Santiago, Lima, Bogotá e Assunção facilitam o comércio, o turismo e os intercâmbios culturais e políticos, reforçando a integração regional entre os países.

REFERÊNCIAS

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: 2018. Brasília, DF: ANAC, 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/ANAC/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>. Acesso em: 2 maio 2025.

ANAC - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: 2019. Brasília, DF: ANAC, 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/ANAC/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>. Acesso em: 10 maio 2025.

ANAC - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: 2020. Brasília, DF: ANAC, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/ANAC/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>. Acesso em: 10 maio 2025.

ANAC - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: 2021. Brasília, DF: ANAC, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/ANAC/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>. Acesso em: 2 maio 2025.

ANAC - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: 2022. Brasília, DF: ANAC, 2022a. Disponível em: <https://www.gov.br/ANAC/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>. Acesso em: 10 maio 2025.

ANAC - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Resolução n. 682, de 7 de junho de 2022. Regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária. Brasília, DF: ANAC, 2022b. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2022/resolucao-682>. Acesso em: 15 out 2025.

ANAC - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: 2023. Brasília, DF: ANAC, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/ANAC/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>. Acesso em: 15 maio 2025.

ANAC - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: 2024. Brasília, DF: ANAC, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/ANAC/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>. Acesso em: 17 maio 2025.

ARROYO, Mónica María. **Território nacional e mercado externo:** uma leitura do Brasil na virada do século XX. 2001. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (org.). **Explorações geográficas**: percursos no fim do século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279–318.

HAUDEVILLE, Bernard. Intégration régionale et développement. **Revue Région et Développement**, Toulon, n. 14, p. 5–12, 2001. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://regionetdeveloppement.univ-tln.fr/wp-content/uploads/R14_Intro_Haudeville.pdf. Acesso em: 17 maio 2025.

IAC - INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL. **Demanda detalhada dos aeroportos brasileiros**. Brasília, DF: IAC, 2005. v. 2. Disponível em: <https://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/demandadetalhadaVolII2005.pdf>. Acesso em: 23 outubro 2025.

ICAO - INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. **Manual on the regulation of international air transport**. Montreal: ICAO, 2004.

LENCIONI, Sandra. Urbanização difusa e constituição de uma megarregião: o caso de São Paulo–Rio de Janeiro. **E-metropolis**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 22, p. 6–15, 2015.

PEREIRA, Ana Paula Camilo. **Asas da centralidade em céus conhecidos**: a dinâmica empresarial do setor de transporte aéreo no território brasileiro. São Paulo: Annablume, 2016.

PEREIRA, Ana Paula Camilo. Ponte-aérea Rio de Janeiro–São Paulo no contexto da megarregião: a dinâmica da fluidez aérea seletiva no território brasileiro. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 39, n. 1, p. 1–21, 2019. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/bgg/article/view/57291>. Acesso em: 7 abr. 2025.

SCHMITTER, Philippe C. A experiência da integração europeia e seu potencial para a integração regional. **Lua Nova**: Cultura e Política, São Paulo, n. 80, p. 9–44, 2010.

SILVA, Bruno Rodrigues; CIRINO, Juliana Ferreira; CASSUCE, Fernando César Dal Col. Função de produção para uma empresa do setor aéreo brasileiro: o caso da Gol. **Revista Produção Online**, [São José dos Campos], v. 24, n. 1, p. 1- 26, 2024.
DOI: <https://doi.org/10.14488/1676-1901.v24i1.5165>.

Agradecimentos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e a Fundação de Apoio ao Desenvolvimento do Ensino, Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul (Fundect) pelo apoio e financiamento da pesquisa.

Recebido: maio de 2025.
Aceito: outubro de 2025.