

Ascensão e queda do transporte internacional de passageiros no Rio de Janeiro

Ambrozio Correa de Queiroz Neto¹

Marina Rodrigues Brochado²

Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca – CEFET/RJ

Resumo: O presente artigo tem o objetivo de apresentar a evolução do sistema de transporte aéreo internacional de passageiros no Brasil e no Estado do Rio de Janeiro, a partir de uma análise da evolução das atividades de aviação civil. São apresentados movimento dos passageiros em voos internacionais no Rio de Janeiro e sua participação em nível nacional. Através de pesquisas bibliográficas em manuais e livros técnicos e, pesquisa documental em instrumentos legais, é possível perceber a ascensão e queda do número de passageiros em voos internacionais no Rio de Janeiro, entre o período de 1983 até o ano de 2009.

Palavras-chave: transporte aéreo de passageiro; transporte aéreo no Brasil; aeroporto internacional do Rio de Janeiro.

1. Introdução

A aviação comercial brasileira iniciou-se em 1927 com a *Condor Syndikat*, a primeira empresa no Brasil a transportar passageiros em um hidroavião, o qual possuía o prefixo alemão D-1012. Deu-se em 1º de janeiro desse ano, o transporte do Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Vitor Konder e outras pessoas do Rio de Janeiro para Florianópolis. A primeira linha regular teve início a partir de 22 de fevereiro do mesmo ano, com a ligação entre Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande, através da Linha da Lagoa, (OLIVEIRA, 2011).

A aviação brasileira acelerava o passo ao correr desse ano, com a fundação da Viação Aérea Rio-Grandense (VARIG), em junho de 1927, e a transferência do hidroavião *Dornier Do J Wal*, apelidado de Atlântico, para a nova empresa, recebendo o prefixo nacional P-BAAA. Em novembro de 1927, a francesa Aerpostal chegava ao Rio de

¹ Docente e Coordenador do Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo do CEFET/RJ. Bacharel em Turismo (UNIPLI), Especialista em Marketing (UCAM) e Mestre em Tecnologia (CEFET/RJ). *E-mail:* ambrozio.queiroz@gmail.com

² Docente do Programa de Mestrado em Tecnologia e do Departamento Administração do CEFET/RJ. Engenheira Civil (FESM), Mestre em Engenharia de Transporte e Doutor em Engenharia de Produção (COPPE/UFRJ). *E-mail:* marina@cefet-rj.br

Janeiro inaugurando a linha para a América do Sul. Mais tarde houve a nacionalização da *Condor Syndikat*, em dezembro do mesmo ano, com o nome de Sindicato Condor Limitada, sendo absorvida nos anos 80 pela VARIG com o nome de Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul.

Em 1929, a *New York – Rio – Buenos Aires Line* (NYRBA) iniciava o serviço aéreo entre essas duas cidades e o Brasil, tendo sido fundada no Brasil a Nyrba do Brasil S.A., com linha semanal entre Belém e Santos, e que se transformaria na Panair do Brasil, extinta em 1965.

Em abril de 1931, por meio de decreto assinado pelo então Presidente da República Getúlio Vargas, nasceu o Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), com sede no Rio de Janeiro e, na época, subordinado diretamente ao Ministério da Viação e Obras Públicas. No mesmo ano de instituição da Força Aérea Brasileira (FAB), 1941, também por meio de decreto, foi criado o Ministério da Aeronáutica, reunindo o DAC e as aviações militar e naval. Mais tarde, em setembro de 1969, seu nome foi modificado para Departamento de Aviação Civil (DAC), (OLIVEIRA, 2011).

A partir de novembro de 1933, seria fundada a Viação Aérea São Paulo (VASP), a qual daria início a linha de maior tráfego aéreo da aviação brasileira, conhecida como a Ponte Aérea Rio – São Paulo, no ano de 1936.

A partir do fim da II Guerra Mundial houve uma aceleração no desenvolvimento do sistema de transporte brasileiro, principalmente devido à grande extensão territorial do país. A aviação destacou-se excepcionalmente, muito provavelmente devido ao estado precário dos sistemas rodoviário, ferroviário, de navegação costeira e fluvial, estes dois últimos praticamente negligenciados até os dias atuais.

Na década de 1960 o país tinha a maior rede comercial do mundo em volume de tráfego depois dos Estados Unidos. Nesta mesma década, em 1969, nasce a Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (EMBRAER), como uma iniciativa do governo brasileiro dentro de um projeto estratégico para pôr em prática a indústria aeronáutica no país, em um contexto de políticas de substituição de importações. Seu primeiro presidente foi o Eng.º Ozires Silva, que havia liderado o desenvolvimento do avião Bandeirante. No início, a maior parte de seu quadro de pessoal formou-se pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), do Centro Técnico Aeroespacial (CTA). De certa maneira, a Embraer nasceu dentro do CTA. Atualmente é considerada a terceira maior fabricante

de aviões do mundo, atrás da Boeing e da Airbus, e uma das maiores companhias exportadoras do Brasil em termos de valor absoluto desde 1999. Crises econômicas no setor e o estímulo do governo federal às fusões de empresas reduziram esse número para praticamente quatro grandes empresas comerciais: VARIG, VASP, Transbrasil e Cruzeiro.

Em 1972 é implementada a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) como uma empresa pública federal brasileira de administração indireta, hoje vinculada ao Ministério da Defesa, para ser uma empresa responsável pela administração dos principais aeroportos do país.

A década de 1990 marcou também o início de outra crise financeira, a qual fez com que as empresas Varig e Vasp deixassem de voar para vários destinos no exterior e no Brasil. Decretou-se o fim das então “maiores companhias aéreas brasileiras”. O patrimônio restante dos processos judiciais foi incorporado por empresas nacionais e estrangeiras, tais como a Gol Transportes Aéreos (GOL), TÁxi Aéreo Marília (TAM) e Transportes Aéreos Portugueses (TAP).

Seguindo uma tendência mundial, em setembro de 2005 foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) tendo como função ser uma agência reguladora federal, submetida a um regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa. A ANAC foi formada a partir de vários órgãos pertencentes ao Comando da Aeronáutica: o Departamento de Aviação Civil e seus Serviços Regionais de Aviação Civil (SERAC), o Instituto de Ciências da Atividade Física da Aeronáutica (ICAF), o Instituto de Aviação Civil (IAC) e a Divisão de Certificação de Aviação Civil e do Instituto de Fomento e Coordenação Industrial (IFI). A avaliação predominante no setor é que o principal objetivo da mudança serve para criar uma agência técnica com independência e autonomia política, com regras novas e estáveis para a atração de investimentos.

O crescimento da economia e a migração de uma grande parte da população da classe D para classe C têm refletido na necessidade do barateamento dos custos operacionais das empresas aéreas e concessionários de serviços, fazendo com que uma parte maior da população utilize o transporte aéreo como sua primeira opção.

Desde 1991, a aviação brasileira tem passando por uma crise e o usuário principal de seus serviços, o passageiro, tem convivido com períodos de normalidade interrompidos

por sobressaltos provocados por problemas nos aeroportos, atrasos de voos e um aumento no risco de acidentes. O ritmo de crescimento no movimento de passageiros no país tem sido acelerado nos últimos anos, porém o investimento em infraestrutura, tanto referente ao controle aéreo, equipamentos, quanto à formação de equipes, parece não acompanhá-lo.

O presente artigo tem o objetivo de apresentar a evolução do sistema de transporte aéreo de passageiros no Brasil e no Estado do Rio de Janeiro, analisando a evolução das atividades de aviação civil, estudando o movimento dos passageiros em voos internacionais no Rio de Janeiro e sua participação em nível nacional.

Para desenvolvimento deste artigo foram realizadas pesquisas bibliográficas em manuais e livros técnicos e, pesquisa documental em instrumentos legais como Decretos e Portarias dos Governos Federal e Estadual e de organismos públicos federais e estaduais ligados ao planejamento de transportes.

2. O Papel da Aviação Comercial no Desenvolvimento Econômico Brasileiro

O transporte aéreo é fundamental para desenvolvimento de um país ou região. O desenvolvimento da aviação civil “não representa um fim em si mesmo, mas um meio de alcançar os objetivos do desenvolvimento global da sociedade em sua concepção mais abrangente” (SILVA, 1991).

O papel da aviação no Brasil, assim como nos outros países em desenvolvimento, é imprescindível para integração nacional. Seu baixo custo de implementação, bem como sua rapidez e flexibilidade de implementação, comparados com a implementação de outros sistemas de transportes, faz com que o transporte aéreo seja elencado como elemento-chave de integração, assistência e segurança (Ibidem).

O início das atividades comerciais do transporte aéreo brasileiro se remete a Leopoldo Corrêa da Silva que em 1890 lançou a ideia de uma “Sociedade Particular de Navegação Aérea”, tratando-se de uma companhia que iria utilizar dois balões já patenteados na Alemanha, pelo próprio Corrêa da Silva, como meio de transporte. A tentativa de fundação de Companhia aérea não foi bem sucedida, porém não se sabe a exatidão do motivo para tal insucesso. Outros empreendedores como, Nelson Guillobel, João Teixeira Soares, Antônio Rossi, João Batista dos Santos, Augusto de Araújo Góes, João

Várzea e Francisco do Rego Barros Barreto Filho, também buscavam estabelecer os mais variados serviços de aviação (transporte de passageiros, cargas ou correios) (INCAER, 1990).

Em 23 de outubro de 1906, voava pela primeira vez na história da humanidade, engenho mais pesado que o ar, rigorosamente restrito à seus meios autônomos de propulsão – o 14 BIS sobrevoou 60 metros no Campo de Bagatelle pilotado por seu inventor, o brasileiro Alberto Santos-Dumont. Com esse voo pioneiro iniciou-se uma nova era para o Mundo – a do transporte aéreo. A produção inicial foi modesta, pois foram gerados nesse voo apenas 1/16 passageiros/quilometro transportados, porém os primeiros e mais importantes na utilização do avião como meio de transporte.

Segundo SILVA (1991), a produção inicial foi modesta, porém de efeitos grandiosos. A evolução e difusão do uso do avião na atividade econômica foi inicialmente lenta. Na década de 1920, após a Primeira Grande Guerra Mundial, as aeronaves projetadas para fins militares começaram a ser utilizadas no transporte de correios, cujas malhas (percursos previamente estabelecidos) se foram consolidando e regularizando progressivamente. A partir daí, as linhas de correio passaram a levar eventualmente passageiros. A incorporação progressiva do passageiro ao transporte aéreo deu-lhe novo impulso nos Estados Unidos e Europa.

No Brasil, a primeira autorização para a exploração comercial de transporte aéreo no foi publicada no Diário Oficial da União em 27 de janeiro de 1927. Concedendo a empresa alemã *Condor Syndikat*, ligada à *Luft Hansa* (atual Lufthansa), o direito de explorar, por meio de hidroaviões, os trechos entre o Rio de Janeiro e a cidade do Rio Grande; entre a cidade do Rio Grande e Porto Alegre; entre a cidade de Rio Grande e Santa Vitória do Palmar; e, caso conseguisse autorização do governo Uruguaio, também autorizava a extensão deste último trecho até Montevidéu. (ibidem)

Em 07 de maio de 1927, foi realizada, liderada pelo emigrante alemão Otto Ernest Mayer, a assembleia geral da constituição definitiva da Sociedade Anônima Empresa de Viação Aérea Rio-Grandense, e estava fundada então a VARIG, a primeira companhia aérea brasileira. (ibidem)

Ainda na década de 20 do século passado, após a Convenção de Paris – 1919, estabelecer a soberania dos espaços aéreos de cada país, os primeiros voos internacionais começaram a ser operados no Brasil. A rota envolvia Nova Iorque, Rio

de Janeiro e Buenos Aires, operada pela empresa aérea N.Y.R.B.A. Line Inc. (sigla em inglês formada pelas iniciais das cidades que voava) que posteriormente passou a se chamar Panair do Brasil (ibidem).

Em 1929, a Convenção de Varsóvia disciplinou a responsabilidade das empresas aéreas em caso de danos causados aos passageiros e suas bagagens. Houve ainda a padronização dos bilhetes de passagens (PALHARES, 2002).

No Brasil, a década de 1940 assistiu a consolidação do transporte aéreo no país. Foi criado, em 20 de janeiro de 1941, o Ministério da Aeronáutica, congregando a aviação naval, a aviação militar e a aviação civil, que anteriormente estava ligada ao Ministério de Viação e Obras Públicas (SILVA, 1991).

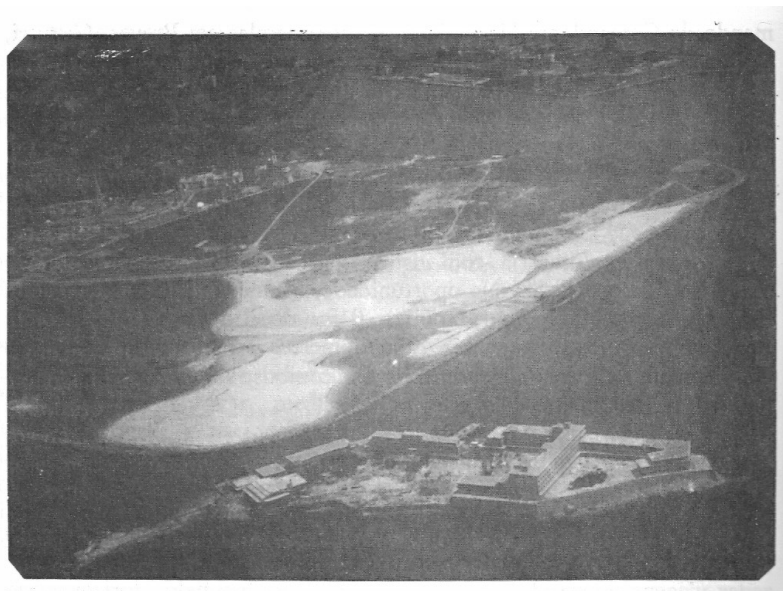
Antes do fim da Segunda Guerra Mundial, em 1944, 52 países de todo o mundo (incluindo o Brasil que, posteriormente assinou em 1945 e decretou em agosto de 1946, Decreto n.º21713/1946) reuniram-se para a Convenção de Chicago, onde foram discutidos temas como navegação aérea internacional, soberania sobre o espaço aéreo, normas e procedimentos relativos à documentação necessária. Destaca-se também a criação da Organização da Aviação Civil – OACI (ICAO em inglês), cujos fins são:

- a) Assegurar o desenvolvimento seguro e ordeiro da aviação civil internacional no mundo;
- b) Incentivar a técnica de desenhar aeronaves e sua operação para fins pacíficos;
- c) Estimular o desenvolvimento de aerovias, aeroportos e facilidades à navegação aérea na aviação civil internacional;
- d) Satisfazer às necessidades dos povos do mundo no tocante ao transporte aéreo seguro, regular, eficiente e econômico;
- e) Evitar o desperdício de recursos econômicos causados por competição não razoáveis;
- f) Assegurar que os direitos dos Estados contratantes sejam plenamente respeitados, e que todo o Estado contratante tenha uma oportunidade equitativa de operar empresas aéreas internacionais;
- g) Evitar a discriminação entre os Estados contratantes;
- h) Contribuir para a segurança dos voos na navegação aérea internacional;
- i) Fomentar, de modo geral, o desenvolvimento de todos os aspectos da aeronáutica civil internacional.

3.Evolução do Transporte Aéreo Internacional de Passageiros no Rio de Janeiro

O início da aviação no Brasil remete-se automaticamente à cidade do Rio de Janeiro, (capital federal até 1960, quando Brasília-DF passou a ser a sede dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário). Os primeiros trechos voados regularmente em território nacional tinham como origem ou destino (chamado de cabeceiras) o Rio de Janeiro. Isso fez com que em 1936 fosse criado o primeiro aeroporto civil do Brasil, o aeroporto Santos-Dumont - inicialmente Estação Terminal na Ponta do Calabouço. (Figura I.1).

Figura I.1 – Ponta do Calabouço, Aeroporto Santos Dumont em construção, 1936



Fonte: INCAER (1990)

Em 1945, com a oficialização do complexo militar do Galeão como Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, e, posteriormente, com a inauguração do terminal 1 em 1977 (Figura I.2), o Rio de Janeiro se consolidou como principal portal de entrada de passageiros estrangeiros no Brasil, e bem como a distribuição desses passageiros em voos domésticos.

Figura I.2 - Aeroporto Internacional do Galeão em 1988



Fonte: Silva (1991)

Ainda na década de 1940, o Rio de Janeiro sediou a 1ª Conferência Mundial de Tráfego - 1947, cujo objetivo era a padronização dos procedimentos e serviços anteriormente discutidos na Convenção de Chicago em 1944 (MOSSO, 2007).

Em 1991, o Brigadeiro Adyr Silva publicou em seu livro *Aeroportos e Desenvolvimento* - resultado de sua tese de doutoramento pela Universidade de Direito, Economia e Ciências de Aix-Marseille, na França – que, no Brasil, o Galeão era um excelente exemplo de polo (hub) internacional e doméstico. E, restando à aeroportos como os de São Paulo, Brasília, Salvador e Belém os postos de hub's domésticos (SILVA, 1991).

Segundo dados obtidos junto a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, responsável pela administração de 67 aeroportos, correspondente a 97% do movimento do transporte aéreo regular no Brasil, o Rio de Janeiro foi durante décadas o principal portal de entrada e saída de voos regulares no Brasil. (Tabela I.1 e Gráfico I.1)

Tabela I.1 – Movimento de passageiros internacionais no Rio de Janeiro (1983-2010)

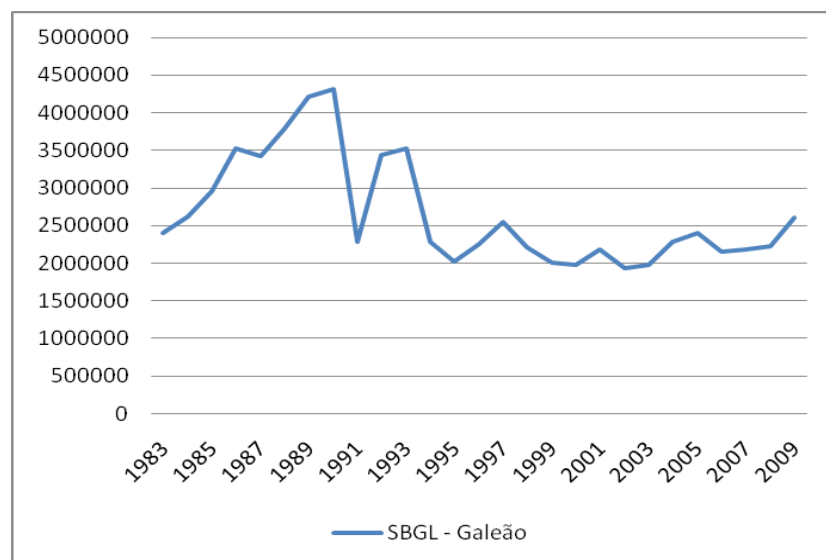
Ano	Número de passageiros	D	Ano	Número de passageiros	Δ
1983	2.395.955	-	1997	2.548.677	13%
1984	2.616.329	9%	1998	2.204.862	-13%
1985	2.955.036	13%	1999	2.012.959	-9%
1986	3.525.890	19%	2000	1.981.506	-2%
1987	3.419.805	-3%	2001	2.184.780	10%
1988	3.793.713	11%	2002	1.935.510	-11%
1989	4.207.047	11%	2003	1.976.815	2%
1990	4.317.353	3%	2004	2.279.513	15%
1991	2.280.982	-47%	2005	2.402.943	5%
1992	3.444.804	51%	2006	2.151.182	-10%
1993	3.520.468	2%	2007	2.178.147	1%
1994	2.289.517	-35%	2008	2.222.200	2%
1995	2.014.545	-12%	2009	2.613.181	18%
1996	2.251.664	12%			

Fonte: INFRAERO (2010) – Adaptada pelo autor.

Os dados referentes ao movimento nos aeroportos administrados pela INFRAERO foram obtidos através de trabalho colaborativo virtual, via correio eletrônico, como Departamento de Estatística subordinado à Superintendência de planejamento aeroportuário e de operações – DOPL da INFRAERO. Tais informações começaram a ser coletadas no ano de 1979, porém os dados referentes ao movimento de passageiros no Rio de Janeiro só passaram a ser contabilizados a partir do ano de 1983.

Segundo a INFRAERO, todos os passageiros (em voos regulares e charters) são contabilizados e incluídos nas estatísticas do movimento de aeroportos.

Gráfico I.1 – Movimento do número de passageiros em voos internacionais no Rio de Janeiro (1983-2009)



Fonte: INFRAERO (2010) – Adaptado pelo autor

Pode-se observar no gráfico I.1 que o movimento de passageiros em voos internacionais no Rio de Janeiro a partir de 1983, ano em que os dados passaram a ser computados, cresceu durante sete anos, oscilando em 1986 e atingindo o seu ponto máximo em 1990, ao obter 4.317.353 passageiros. Posteriormente, alternando picos de máxima e mínima, atingiu o seu ponto mais baixo em 2008, quando recebeu 1.935.510 passageiros. Os dados mais atuais são relativos ao ano de 2009, onde se pode observar uma nova alta, totalizando 2.613.181 passageiros.

Se faz mister observar o movimento de passageiros em voos internacionais em todos os aeroportos administrados pela INFRAERO para identificar se o movimento de passageiros no Rio de Janeiro segue a mesma tendência dos números totais no Brasil (Tabela I.2).

Ao se comparar as curvas referentes ao número de passageiros em voos internacionais no Rio de Janeiro e no Brasil (Gráfico I.2), pode-se observar que durante o período compreendido entre 1983 e 1995, o número de passageiros do Rio de Janeiro segue a mesma tendência que o Brasil, embora se possa notar que a partir de 1991 apresenta-se com menor intensidade quanto aos anos anteriores. A partir de 1996, o Rio de Janeiro e o Brasil alternam períodos de alta e baixa, porém o Rio de Janeiro não apresenta a

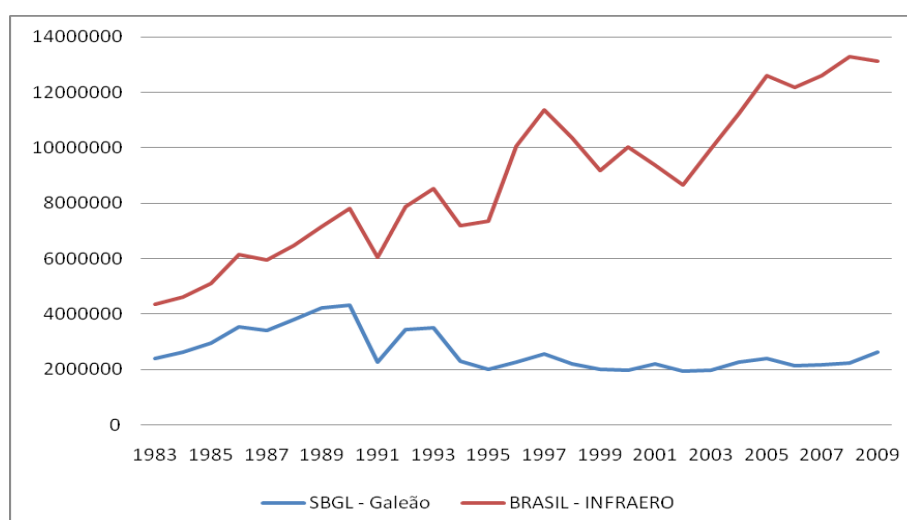
mesma participação de anos anteriores.

Tabela I.2 – Movimento de passageiros internacionais no Brasil (1983-2010)

Ano	Número de passageiros	Δ	Ano	Número de passageiros	Δ
1983	4.346.132	-	1997	11.365.377	1 3%
1984	4.614.638	6 %	1998	10.350.844	- 9%
1985	5.106.404	1 1%	1999	9.166.499	- 11%
1986	6.141.071	2 0%	2000	10.037.956	1 0%
1987	5.950.512	- 3%	2001	9.364.328	- 7%
1988	6.473.599	9 %	2002	8.640.874	- 8%
1989	7.151.147	1 0%	2003	9.946.946	1 5%
1990	7.799.876	9 %	2004	11.217.159	1 3%
1991	6.039.403	- 23%	2005	12.595.298	1 2%
1992	7.878.486	3 0%	2006	12.180.225	- 3%
1993	8.536.274	8 %	2007	12.618.036	4 %
1994	7.183.909	- 16%	2008	13.288.743	5 %
1995	7.348.759	2 %	2009	13.121.368	- 1%
1996	10.045.888	3 7%			

Fonte: INFRAERO (2010) – adaptada pelo autor.

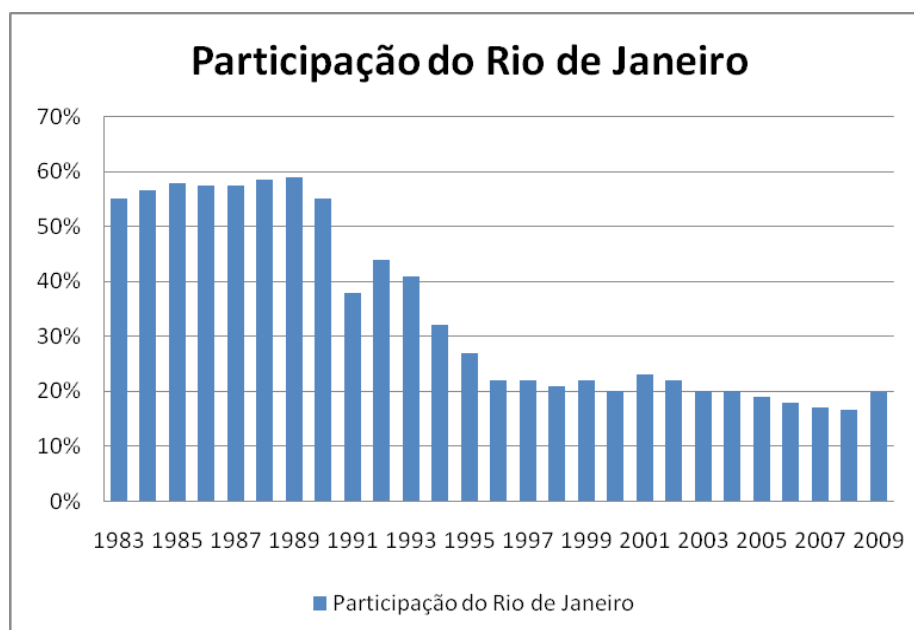
Gráfico I.2 – Movimento do número de passageiros em voos internacionais Rio de Janeiro x Brasil (1983-2009)



Fonte: INFRAERO (2010) – Adaptado pelo autor

Pode-se notar no Gráfico I.3 que a participação do número de passageiros em voos internacionais que chegam e partem do Rio de Janeiro está diminuindo com relação ao número de passageiros em voos internacionais no Brasil. Os anos de 1988 e 1989 apresentam a maior participação do Rio de Janeiro no número de passageiros, atingindo 59% de todos os passageiros em voos internacionais no Brasil. Sendo o ano de 2008, o de menor participação de toda a série histórica anotada, 17%.

Gráfico I.3 – Participação do número de passageiros em voos internacionais do Rio de Janeiro em relação ao Brasil (1983-2009)



Fonte: INFRAERO (2010) – Adaptado pelo autor

Foi constatada uma queda significativa na participação do Rio de Janeiro no cenário dos voos internacionais do Brasil a partir de 1991. Essa queda na participação acaba deixando de trazer benefícios para vários atores envolvidos no transporte aéreo no Rio de Janeiro:

- O usuário perde na quantidade e na qualidade de oferta de voos, na medida em que as companhias aéreas decidam não utilizar o Rio de Janeiro como cabeceira de seus voos.
- Na queda da oferta de voos, diminui o número de empregos diretos e indiretos gerados pela atividade de transporte aéreo.

- A queda na arrecadação de impostos estaduais aos serviços prestados na aviação civil, tais como ICMS e IPVA (frota de automóveis prestadores de serviços e pequenas aeronaves).
- A queda na arrecadação da taxa de embarque e das outras receitas geradas diminui a capacidade de investimentos diretos da INFRAERO no Aeroporto.
- Como fator de desenvolvimento da economia, há a queda no investimento de empresas de diversos setores no Estado.
- A atividade turística, uma das principais atividades econômicas do Estado, sofre revés pela diminuição de oferta de voos diretos a turistas estrangeiros.
- O Sistema de Aviação Civil perde em Segurança Operacional, haja vista que os principais aeroportos no Brasil estão saturados, ao contrário do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim.

Como pôde ser observado através da análise da evolução do número de passageiros em voos internacionais, o Rio de Janeiro, que desde o início da atividade de aviação civil no Brasil era o principal portal de entrada e saída do passageiro em voos internacionais, vem sofrendo queda e hoje não desfruta mais de tal posto. Deixando de trazer benefícios (maior qualidade e quantidade de voos, maior número de turistas, mais empregos, mais impostos revertidos para a população) para todos os atores envolvidos (usuários, companhias aéreas, prestadoras de serviço em geral, funcionários, organismos públicos) no sistema de aviação civil no Estado do Rio de Janeiro.

Considerações Finais

O setor turístico não foi totalmente abalado por esta ascensão e queda do transporte internacional de passageiros no Rio de Janeiro, juntamente com o transporte de carga, muito em parte pela dimensão territorial que o país possui e pelas condições lastimáveis do transporte territorial terrestre. A sociedade brasileira solicita mais e melhores serviços de transporte e com destaque atualmente o transporte aéreo. O Plano Aeroviário Nacional (PAN) tem a finalidade de promover uma reformulação na

infraestrutura aeroportuária e tratar suas deficiências, porém ainda está sendo implementado de forma gradativa.

Com o aumento do número de passageiros, previstos pelas companhias aéreas, concessionários de serviços e administradores de aeroportos com a Copa do Mundo em 2014 e Jogos Olímpicos em 2016, os sistemas aeroportuário do Brasil e da cidade do Rio de Janeiro necessitam de ampliação de sua capacidade de seus serviços, principalmente em decorrência de eventos sazonais ou pontuais de grande demanda. Essa mudança acarreta e induz certo desempenho em função da utilização destes serviços, acarretando em uma reestruturação, parcial ou total, ou sua redistribuição. Com isso têm-se uma redistribuição da estrutura original, acarretando de uma maneira geral, em alteração na segurança, física e patrimonial, dos aeroportos e dos usuários. A equivalência dos serviços prestados pelas companhias aéreas existe apenas em sua designação nominal, não havendo uma obrigatoriedade em padronização, até mesmo por conta da livre concorrência de mercado.

Referências

BARAT, Josef. Projeto perspectiva do desenvolvimento brasileiro – Livro eixo da infraestrutura econômica: panorama e perspectivas para o transporte aéreo no Brasil e no Mundo. Palestra proferida no dia 31 de maio de 2010 – IPEA.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. PAERJ: Plano aeroviário do estado do rio de janeiro – 2002-2021. Rio de Janeiro, 2002.

INCAER . Historia geral da aeronáutica. Vol. 1. Rio de Janeiro: Itatiaia, 1988.

_____. Historia geral da aeronáutica. Vol. 2. Rio de Janeiro: Itatiaia, 1988.

INFRAERO. Movimentação nos aeroportos brasileiros. Brasília, 2008.

MINISTERIO DA AERONAUTICA. IV plano de desenvolvimento de aviação civil. Brasília, 1997.

MINISTÉRIO DA DEFESA & MINISTÉRIO DE TRANSPORTES. Plano nacional de logística de transportes. Brasília, 2008.

MINISTERIO DO TURISMO. Plano nacional de turismo 2007/2010 – Uma viagem de inclusão. Brasília, 2008.

MOSSO, Mário Manhães. Transporte: gestão de serviços e alianças estratégicas. Rio de Janeiro: HP comunicação editora, 2007.

OLIVEIRA, Sergio Ricardo Muniz de. Proposta de Modelo de Certificação de Serviços Aeroportuários. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-graduação em Tecnologia, Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca CEFET/RJ, março de 2011.

PALHARES, G.L. Transportes turísticos. São Paulo: Ed. Aleph, 2002.

SILVA, Adyr. Aeroportos e desenvolvimento. Rio de Janeiro: INCAER, 1991.