TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS NO BRASIL: ACESSIBILIDADE E INTERMODALIDADE

Lucas Azeredo Rodrigues
Universidade Federal de Santa Catarina, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Departamento de Geociências

*** Corresponding author e-mail address**: lucas.azeredo.rodrigues@gmail.com

PAPER ID: SIT2193

ABSTRACT

Air transport is essential for the movement of people around the world. In Brazil, due to its continental dimensions, it is essential to have a movement system that provides territorial fluidity. In many cases, getting to the airport is a significant problem, given that many cities, especially in the interior, have poor road transportation. In fact, few airports in the country have more than one modal option for access. It is in this sense that this study aims to analyze the preponderant role of intermodality in the connection with Brazilian airports. To this end, it uses the theoretical-methodological framework of the Geography of Circulation, Transport and Logistics, combined with qualitative and quantitative data obtained from public bodies, regulatory agencies and technical visits. In addition, this research makes use of a bibliographical review of the subject, graphs, tables and photos and maps as auxiliary ways of presenting the content. It is considered that there is a lack of dialog between State Logistics and Corporate Logistics. The results show that airports, especially those located in large metropolitan regions and granted to the private sector, have the most access options, as well as the most pressure on public authorities to establish new ways of getting around. Furthermore, regional airports, which account for the majority of Brazilian airports, have only individual transportation (private or cab) as a means of getting around.

Keywords: Aviation, Integration, Geography of Transport, Territorial Competitiveness, Tourism.

ACKNOWLEGDEMENTS

Esta pesquisa contou com financiamento do Projeto “Sistemas de Transporte e logística e seus papeis frente à competitividade territorial no Brasil nas duas primeiras décadas do século XXI”, com recursos oriundos da Chamada CNPq/MCTI/FNDCT N°18/2021 – Universal.

INTRODUÇÃO

Em países de grandes dimensões territoriais, é fundamental possuir um sistema de transporte eficaz e fluido. Este, deve ser capaz de percorrer grandes distâncias em menor tempo. Neste interim contar com um setor aéreo estruturado é fundamental para o Brasil.

No entanto, as infraestruturas aeroportuárias do território nacional possuem um déficit no que se refere à acessibilidade. A maioria dos aeroportos do país estão comprometidos a terem apenas ligações rodoviárias, sendo que nos aeroportos regionais, muitas vezes o acesso se dá por transportes individuais. Isso se torna uma problemática significativa na fluidez territorial: os entraves de se deslocar até os aeroportos.

Os aeroportos que possuem outras opções para além do transporte individual conseguem ampliar sua competitividade. É imprescindível que o atributo de intermodalidade se torne uma peça fundamental na consolidação dos grandes *hubs*.

É neste sentido, que este trabalho objetiva analisar o atual panorama de acessibilidade de alguns aeroportos brasileiros localizados nas metrópoles e nas capitais regionais e centros-subrregionais. Os objetivos secundários consistem em: 1) identificar as formas de intermodais de acessibilidade em aeroportos do Brasil; 2) discutir a importância de ter uma estrutura de transporte coletivo eficaz e que se adeque ao *modus operandi* dos aeroportos; 3) resgatar exemplos, pontuais que podem ser adotados em outras cidades.

Para um país emergente como Brasil, é importante dispor de um conjunto de transportes eficazes, sobretudo nas grandes regiões metropolitanas, as quais sofrem constantemente com problemas de mobilidade urbana. Contribuir para o aprimoramento da integração entre diferentes modais coletivos com a infraestrutura aeroportuária é substancial.

REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Utiliza-se nessa pesquisa o referencial teórico-metodológico da Geografia da Circulação, Transporte e Logística, trabalhada por Silveira (2011). O autor aponta uma série de elementos que devem ser considerados a respeito dos sistemas de movimento do país. Para Silveira (2019), a circulação deve ser analisada como um "componente espacial" o qual é reflexo das interações espaciais da sociedade, assim como a logística, como componente fundante do planejamento e das estratégias. Silveira (2019) aponta que a concentração e centralização de investimentos em nós górdios da rede urbana brasileira favorecem a fluidez e competitividade territorial.

Sobre a temática do transporte aéreo, a contribuição de Barat (2012) segue no tocante de apontar possíveis gargalos e desafios da infraestrutura aeroportuária brasileira, e sua inserção no contexto globalizado. Já Rodrigues (2021) analisa o setor aéreo e a topologia dos seus fluxos, correlacionando a hierarquia dos aeroportos com a rede urbana.

Sob o viés da acessibilidade e mobilidade urbana, a pesquisas de Pons e Reynés (2003) nos indica a importância dos sistemas de transporte, sua integração, intermodalidade e importância par ao desenvolvimento urbano e regional. Cocco (2017), ainda

aponta possíveis soluçõespara amenizar os problemas crônicos sobre acessibilidade, transporte público e infraestrutura de transporte.

METODOLOGIA

Esta pesquisa conta com uma metodologia híbrida de dados quantitativos e qualitativos. A primeira, com a obtenção de dados oriundos de órgãos públicos, como a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) e das concessionárias aeroportuárias. A segunda, obtida da revisão bibliográfica, entrevistas e visitas técnicas em alguns aeroportos do Brasil. De forma auxiliar, adota-se o uso de mapas, gráficos, tabelas e quadros, para reforçar a discussão imposta na pesquisa. Ademais, é importante mencionar que o segmento aéreo selecionado é voltado para o transporte de passageiros em aeroportos com voos regulares.

DISCUSSÃO

A demanda pela redução do binômio espaço-tempo busca cada vez mais aperfeiçoar os sistemas de movimento. A adoção de novas técnicas, sejam elas operacionais, organizacionais ou incrementais, possibilitam um melhoramento da fluidez pelos modais. A aviação, por exemplo, demanda por constantes inovações, das quais são padronizadas em suas operações.

Poucos aeroportos no Brasil apresentam uma estrutura intermodal de acesso. Com o modal ferroviário (considerando VLT, trem, metrô e monotrilho), apenas Porto Alegre, Guarulhos (em expansão), Rio de Janeiro (SDU), Salvador, Recife e Fortaleza (em construção) apresentam ligação intermodal. Outros, apresentam o sistema de BRT, à exemplo, o Galeão (Rio de Janeiro) como forma alternativa. Cidades como São Paulo e Curitiba apresentam um sistema de transporte coletivo direto para aeroporto, passando por importantes pontos da cidade. Respectivamente, estamos tratando do Airport Bus Service e do Aeroporto Executivo.

A maioria dos aeroportos localizados nas principais cidades da rede urbana brasileira apresentam pelo menos uma linha de ônibus que se integre com o sistema da cidade, embora, em muitos casos seja precário. Para acessar aeroporto regionais com pequena oferta diária de voos, o usuário possui somente a opção do veículo individual (próprio, aplicativos ou táxi).

Cocco (2017), por exemplo, aponta que em Barcelona, a cidade apresenta o Aerobus (conexão expressa e direta entre o centro da cidade e o aeroporto) com veículos próprios para transporte de bagagem. Situação que poderia ser adaptada para a realidade brasileira.

Fomentar o processo de intermodalidade, sobretudo no que se refere ao transporte de passageiros, é cordial para que se possa pensar em outras demasiadas políticas de incentivo ao setor aéreo. O atributo de ter uma melhor acessibilidade à infraestrutura aeroportuária é adicionado à consolidação dos “neoterritorialismos”. Este conceito, trabalhado por Silveira (2020), é condicionado à lógica da competitividade e fluidez territorial, sobretudo no que se refere à adoção de estratégias logísticas do setor corporativo e do Estado.

Quanto maior forem as opções de acessar o aeroporto, maior será o leque de opções para atrair novos investimentos, sobretudo naqueles que

estão concedidos à iniciativa privada. Pois, é visível que a os agentes das concessionárias privadas olhem o transporte aéreo sob o viés comercial, diferente, por exemplo, da INFRAERO, que atua sob o viés social.

As rodadas das concessões aeroportuárias, iniciadas em 2012, atualmente contam com 93 dos 167 operantes (em ago/23). Os concedidos representaram 92,3% dos embarques domésticos e 100% do internacional (referente a jul/23). É importante mencionar o aumento do corporativismo nos aeroportos brasileiros, onde muitos já possuem um objetivo para além de simplesmente funcionar como um fixo que alimenta fluxos. Podemos encontrar críticas contundentes a esses sistemas nas obras de Teixeira (2018) e de Silveira e Quintilhano (2020). Nesses aeroportos, o diálogo com outras empresas é mais frequente, como o caso do Aeroporto de Florianópolis ao permitir embarque de linha regular em direção a Itapema e Balneário Camboriú.

Conforme as informações obtidas em entrevistas e trabalhos de campo, os aeroportos passaram também a ser agentes competitivos do transporte aéreo. Em muitos aeroportos do Brasil, o grande desafio continua sendo acessá-los, e em diversos casos, se observa o papel que isso tem na reconfiguração territorial dos fluxos aéreos.

É preciso pensar no planejamento territorial, e neles, a inserção de sistemas de transportes integrados e interligados. No caso do modal aéreo, ainda há a demanda pelo processo de retomada da popularização e ampliação das suas formas de acesso.

Dados do Relatório desenvolvido pelo Ministério da Infraestrutura "O Brasil que voa" (2013), aponta que 27,5% se deslocaram por meios de transporte individuais, 35,4% de táxi e transporte coletivo (metrô, trem, barco, transfer ou ônibus) somam 13,8%. Ainda de acordo com o relatório, 49,2% dos passageiros estão viajando a estudo ou trabalho, e 45,3% a lazer. Outra situação, apesar de ser quase minoria, a motivação de escolha pelo aeroporto devido à sua acessibilidade foram 1,7%. No entanto, vale destacar que a proximidade do destino final e ser única opção, contabilizam 38% cada.

É importante aqui fazer uma triagem. À grosso modo, temos dois segmentos de passageiros que possuem hábitos diferentes. De um lado, o passeio – que em muitos casos, opta por interações e meios mais baratos. De outro, o trabalho, sobretudo o setor corporativo, o qual demanda, por muitas vezes, de viagens de última hora, e por se tratar de outro nível de interação, e em sua maioria, possui despesas arcadas pelas empresas, não têm a busca incessante por preços baixos.

Não há dúvida de que o perfil recente do usuário de transporte aéreo no Brasil possui um médio/alto valor aquisitivo. O próprio custo de prestações de serviços nas hinterlândias, ou até mesmo no terminal de passageiros, é de um custo elevado, e isso se dá por diversos fatores que permeiam a lei da oferta e procura. A grande potencialidade de crescimento do setor aéreo no Brasil, sobretudo após a Pandemia de Sars-Cov-2, são as viagens à lazer. Pois, no cenário de isolamento social, as atividades corporativas foram substituídas pelas webconferências, das quais se tornaram uma mudança permanente do setor.

Os passageiros de negócios, possuem um período de viagem restrito,

com horários a serem cumpridos e uma agenda que demanda por maior presença de voos diretos. O que demanda por um tipo de serviço mais exclusivo. Já os passageiros de lazer, apesar de também terem pacotes de viagens, hotéis, e outras atividades atreladas ao turismo, geralmente possuem uma maior flexibilidade.

O Brasil, por sua vez, apresenta uma grande potencialidade turística, do Norte ao Sul. Desde atividades com atrativos naturais, históricos, culturais aos grandes eventos. Dados da ABEAR (2022) apontam que o valor adicionado do turismo em 2019 foi de R$ 249 bilhões (cerca de 2,9% do PIB) e que os impactos deste setor no modal aéreo chegaram a R$ 103 bilhões (1,4% do PIB). Takasago *at al* (2010) aponta que a cada R$ 1 milhão, são gerados 56 empregos diretos, indiretos e induzidos no transporte aéreo de passageiros, mais 95 empregos em atividades auxiliares ao setor aéreo. Os autores ainda destacam que o transporte aéreo constitui 8% das atividades turísticas no Brasil. É preciso pensar nas Atividades Características do Turismo – ACTs, das quais Coelho e Sakowski (p.8, 2014) apontam oito tipos: "alojamento; alimentação; transporte aéreo; transporte terrestre; transporte aquaviário; agências de viagem; aluguel de transporte; e cultura e lazer".

Cada vez mais fica evidente que é possível impulsionar o turismo de diferentes formas, sobretudo após a pandemia. Dos segmentos que podemos destacar, temos o melhoramento da acessibilidade aos aeroportos, como ferramenta de estímulo dos viajantes.

Em países desenvolvidos, sobretudo em cidades com vocações turísticas, existem várias formas de ligar diferentes áreas das cidades e região, aos aeroportos. É um cenário completamente diferente do Brasil, cuja intermodalidade fica restrita à poucas metrópoles. Cocco (2017) aponta em sua pesquisa as particularidades do Aerobús em Barcelona, que se trata de um ônibus de piso baixo, apropriado para transporte de malas, faixas exclusivas, dentre outras opções de acessibilidade.

Pouquíssimas cidades no Brasil, das quais se destacam as principais metrópoles, possuem um outro tipo de modal, alternativo ao rodoviário tradicional. Guarulhos/SP, Santos Dummont/RJ, Porto Alegre/RS, Salvador/BA e Recife/PE são as únicas que apresentam a ligação com o sistema ferroviário.

No caso do Rio de Janeiro, a recente discussão de transferência de voos do Santos Dummont para o Galeão perpassa pela questão da acessibilidade. O primeiro, voltado para atender o público da capital, e o Galeão, apesar da estrutura internacional, é mais próximo da baixada fluminense. No entanto, o dilema de ambos se torna seu acesso. O aeroporto central tem uma estação do VLT que interliga aos diferentes nós modais da cidade, como terminais urbanos, rodoviária, metrô, trem e barcas. Já o outro, possui o BRT, que após seu sucateamento, está passando por um processo de reestruturação.

Além da dificuldade de acessar os aeroportos, e o imbróglio acerca da limitação dos voos, faz sentido incentivar o estabelecimento dos voos internacionais, haja vista sua estrutura de *hub*. No entanto, é importante também fornecer ao usuário opções para deslocamento com qualidade e segurança. Inclusive, a Prefeitura da capital fluminense trabalha com estudos sobre a criação de linha aquaviária

interligando os aeroportos, mas a ação não resolve o problema de acesso.

A figura 1 nos ilustra de forma significativa a disparidade da prestação de serviços de transporte até os aeroportos no Brasil. É visível que para a maioria dos aeroportos com voos de passageiros regulares, a única forma de deslocamento é pelo transporte individual, seja ele particular, aplicativo ou táxi.

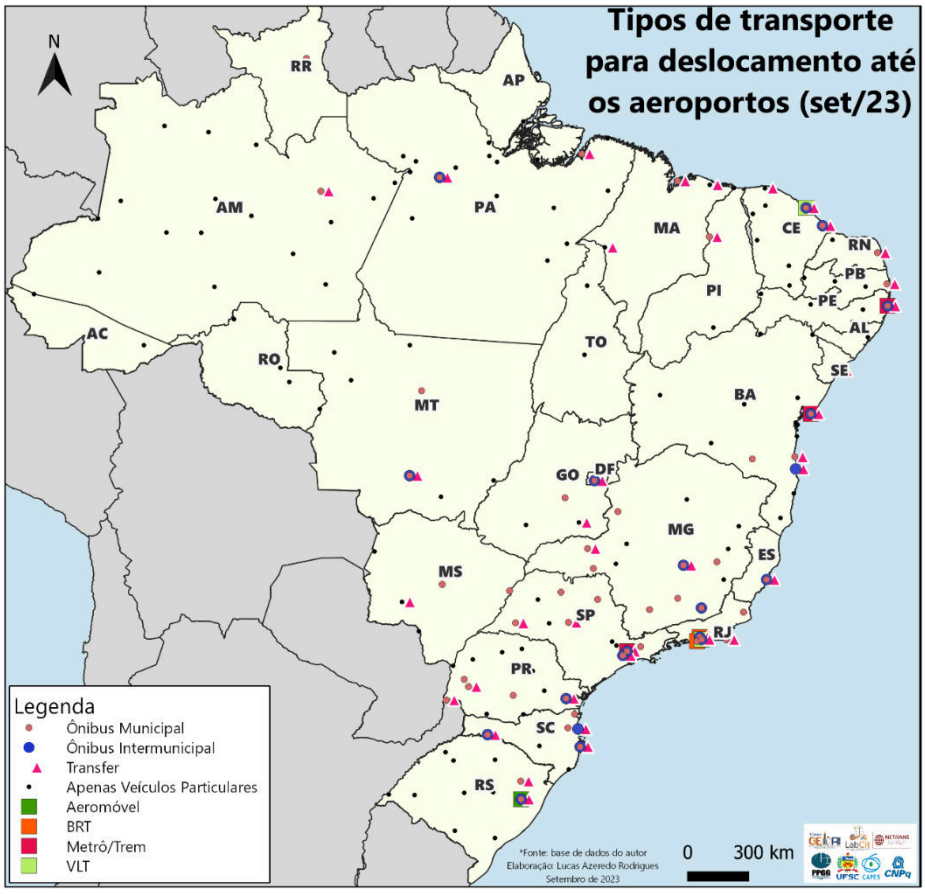


Figura 1- Mapa sobre formas de deslocamento até os aeroportos no Brasil.

Por outro lado, acessar aeroportos regionais também precisa ser incentivado, sobretudo aqueles mais

distantes dos centros urbanos ou dos principais nós da rede urbana. Em Santa Catarina, por exemplo, o Aeroporto de Regional Sul – Jaguaruna, está entre 45km e 30km das duas principais cidades da região, Criciúma e Tubarão. O Aeroporto Regional Planalto Serrano, em Correia Pinto, está entre 25km e 30km de Lages, cidade mais importante do planalto catarinense.

A nova perspectiva de aeroportos que se localizam de forma estratégica para atender uma demanda regional, é de que estes devem ser pensados para o deslocamento dos usuários. Por exemplo, o caso do Aeroporto Zona da Mata, na cidade de Goianá/MG, que está a 46 km do centro de Juiz de Fora, no entanto, possui diversas linhas rodoviárias de ônibus para atender a demanda dos usuários.

Além do próprio passageiro, existem também os trabalhadores dos aeroportos que demandam pelo transporte coletivo. São inúmeros serviços demandados pela existência de um voo comercial, como apontam Lemos e Rodrigues (2021). Dados da ABEAR (2022) apontam que em 2019, eram 60 mil empregos diretos e 1,4

milhões indiretos. Trata-se de contingente bastante significativo para o país. Portanto, ter um transporte de acesso eficiente e popular, também favorece esse público.

A carência de serviços de ligação cidade-aeroporto é um fator inibidor. Em capitais Regionais do interior que possuem pouca oferta de voos, como Chapecó/SC, Passo Fundo/RS e Campos dos Goycatazes/RJ, é bastante comum os habitantes se deslocarem para aeroportos com mais ofertas, apesar da distância. Existem situações em que os passageiros fazem uma parte da viagem durante a noite, e pela manhã se dirigem para o aeroporto. É válido destacar que poucas regiões apresentam linhas rodoviárias que seguem ou possuem seção nos aeroportos.

Em Santa Catarina, por exemplo, O Aeroporto de Florianópolis conta com uma linha de ônibus rodoviário ligando direto à cidade de Balneário Camboriú, da mesma forma que o Aeroporto de São José dos Pinhais (figura 2), por estar próximo da BR-376 e BR-101, favorece a secção de algumas linhas, sobretudo em direção ao território catarinense. Mesmo que se tenha aeroportos relativamente próximos, em raios próximos de 100km, como Joinville/SC e Navegantes/SC.



Figura 2 Embarque de passageiros no transporte rodoviário interestadual no Aeroporto de São José dos Pinhais/PR. Fonte: Autor (2023)

Ainda que incipiente, e até de certa forma, improvisada, indica ao menos, uma possibilidade ao usuário. Caso este tivesse que fazer o deslocamento até a rodoferroviária de Curitiba, o passageiro deveria acrescentar aproximadamente 30 a 40 minutos, considerando o tempo de deslocamento somado ao intervalo do ônibus. Isto considerando a utilização do transfer executivo, pois, para utilizar o transporte público, levaria pelo menos 1 hora, desconsiderando eventos adversos como conexão entre terminais de integração e trânsito. A linha de ônibus semi-direta entre a rodoviária e o aeroporto, o “ligeirinho”, foi extinta em 2017.

Outros aeroportos no país apresentam mais opções de acessibilidade, como o caso do Santos Dummont no Rio de Janeiro. A presença do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT (Figura 3), serve de integração com os diferentes modais da cidade, como as Barcas, Rodoviárias, Terminais Urbanos, Metrô e Trens.



Figura 3 Estação Santos Dummont do VLT Rio. Fonte: Autor (2023)

O caso de Confins/MG (figura 4), é um pouco mais complexo, sobretudo pela distância do aeroporto até o centro de Belo Horizonte, cujo trajeto leva aproximadamente 1 hora. Importante mencionar que as linhas diretas/executivas trafegam

parcialmente nas vias do BRT, o que aumenta a confiabilidade do tempo de viagem, mas, a limitação de acessar o aeroporto apenas pelo modal rodoviário, dificulta a circulação de mais passageiros. Pela importância que o BH Airport possui na hierarquia do transporte aéreo brasileiro, se constituindo como um *hub* emergente, é fundamental pensar em uma forma alternativa de deslocamento.



Figura 4 Ponto de embarque/desembarque de passageiros no Aeroporto de Confins/MG. Fonte: Autor (2023)

Guarulhos/SP, principal ponto de chegada de voos internacionais no país, possui uma linha de metrô (linha 13-jade), assim como Salvador/BA (linha 2). Ambas as situações contam com extensões terrestres do terminal de passageiros até a estação metroviária.



Figura 5 Estação de metrô do Aeroporto de Guarulhos. Fonte: Autor (2023)

É importante destacar as obras referentes ao AEROGRU, no aeroporto de Guarulhos (figura 6). Trata-se da construção de um APM aeromóvel (*Automated People* Mover) que conectará os terminais do aeroporto com a rede ferroviária metropolitana paulista. Além da segurança, trata-se de um serviço com maior segurança, conforto e agilidade.



Figura 6 Obras do AEROGRU. Fonte: Autor (2023)

Já o aeroporto de Porto Alegre, para integrar-se com a rede metroviária, possui o Aeromóvel (figura 7). Dados da TRENSURB (2023) apontam que o trajeto de quase 1km é realizado em 2 minutos e 30 segundos, por composições com capacidade de 150 e 300 passageiros.



Figura 7 Aeromóvel de Porto Alegre . Fonte: TRENSURB (2023)

Além dos exemplos anteriores, devemos mencionar o BRT, que contribui para um melhor acesso ao Galeão/RJ, e os metrôs de Recife/PE e Fortaleza/CE. O caso paulista, se inclui ainda o *Airport Bus Service* que interliga diferentes pontos da capital ao aeroporto de Congonhas, no entanto, com tarifas variáveis de R$35 à R$40. No entanto, é importante destacar a ausência de veículos e estrutura qualificada para tal. Situações, das quais, necessitam de acessibilidade.

Uma forma alternativa de deslocamento, mas que ainda é incipiente na maioria das cidades, é o transfer ou transporte executivo. Algumas localidades possuem rotas específicas, com roteiros pelos principais pontos hoteleiros e de transportes dos respectivos municípios.

Ao longo da pesquisa, ficou visível que acessar os aeroportos no Brasil é um problema. Aqueles que possuem uma infraestrutura mais robusta, apresentam um pouco mais de opções ao usuário, que, no caso de aeroportos regionais, é forçado é utilizar o transporte individual. O mapeamento indica que o interior brasileiro é o mais afetado, e que importantes capitais estaduais também possui sequelas oriundas da falta de planejamento territorial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados apontam que acessar os aeroportos é um problema crônico no Brasil. A questão de mobilidade e do trânsito ressaltam importantes pontos como a pontualidade e confiabilidade do sistema de transporte público para o usuário do modal aéreo.

Apesar da vocação turística de muitas localidades brasileiras, o diferencial para aeroportos estrangeiros é que neles o usuário pode acessar com mais opções, segurança e confiabilidade.

Existe no Brasil uma ausência no fornecimento de alternativas para os usuários, até porque, o público executivo possui um maior poder aquisitivo, e geralmente, quem está em atividade de lazer, busca o melhor custo-benefício. Nas grandes cidades, é preciso repensar formas de acessar o aeroporto com maior fluidez. No caso dos aeroportos regionais, a utilização de transfers (vans) pode ser uma alternativa paliativa e que atenda a demanda espontânea.

Cabe destacar ainda o papel que o próprio trabalhador do aeroporto tem nessa demanda pela circulação no deslocamento casa-trabalho (aeroporto) que muitas vezes é ignorado.

Os dados publicados pelos meios oficiais do Governo Federal, como o "Brasil que voa" estão bastante atrasados, e precisam ser atualizados, como uma forma de obter um diagnóstico situacional dos aeroportos no país. Na escala municipal e estadual (confluindo com interesses regionais), cabe as autoridades o diálogo com a comunidade e empresas, com o intuito de estabelecer formas de deslocamento que fomentem o desenvolvimento urbano-regional, utilizando os aeroportos como um importante polo captador de circulação, seja de negócios ou de turismo.

É visível que nos aeroportos que estão concedidos às empresas estrangeiras, existe um diálogo mais presente com outras empresas e até mesmo com o Estado, em prol do estabelecimento de formas alternativas de deslocamento.

Por fim, é preciso melhorar a acessibilidade aos aeroportos brasileiros. Isso é bastante significativo para favorecer a criação de novas demandas regionais e geração de renda e emprego. Ao mesmo tempo, resgata a apetite territorial pela fluidez, a qual favorece e contribui para uma maior competitividade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABEAR – Agência Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo. (2022).

Website oficial. Acesso em: 20 de agosto de 2023

ANAC – Agência Nacional da Aviação Civil. (2022). Website oficial. Acesso em: 20 de agosto de 2023.

Barat, J. (2012). Globalização, logística e transporte aéreo. São Paulo: Editora Senac.

Brasil. (2013). Conheça o Brasil que voa: relatório executivo. PDF. Acessado em: 08 de setembro de 2023.

Cocco, R. G. (2017). Transporte público e mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis (1ª ed.). Florianópolis: Insular.

Coelho, M. H. P., & Sakowski, B. K. S. (2014). Perfil da mão de obra do turismo no Brasil nas atividades características do turismo e em ocupações. Texto para Discussão, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

Lemos, J. H. Z., & Rodrigues, L. A. (2021). Circulação, transportes e centralidade regional em Chapecó, Santa Catarina. Revista Da ANPEGE, 17(32), 22–48.

Seguí Pons, J. M., & Martínez Reynés, M. R. (2004). Geografía de los Transportes. Palma: UIB.

Silveira, M. R. (2019). Circulação, transporte e logística e seus impactos na fluidez e na competitividade territorial no Brasil. In: M. R. Silveira & N. F. Felipe Júnior (Orgs.), Circulação, transporte e logística no Brasil (pp. 17-65). Florianópolis: Insular.

Silveira, M. R. (2020). A competitividade territorial: alguns elementos para discussão. Entre-Lugar, 11(21), 45–74.

Silveira, M. R. (2011). Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção epistemológica e perspectivas. In: M. R. Silveira (Org.), Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas (pp. 21-67). São Paulo: Outras Expressões.

Silveira, M. R., & Quintilhano, D. (2019). Os efeitos das concessões aeroportuárias no Brasil entre os anos de 2012 a 2018. Geosul, 34(70), 87-112.

Takasago, M., Guilhoto, J. J., Mollo, M. L. R., & Andrade, J. P. (2010). O Potencial Criador de Emprego e Renda do Turismo no Brasil. Pesquisa e Planejamento Econômico (Rio de Janeiro), 40, 431.

Teixeira, S. H. O. (2018). Planejamento, informação e circulação: as concessões dos aeroportos brasileiros e os usos corporativos do território (Tese de doutorado).

TRENSURB. (2023). Website oficial. Acessado em: 08 de setembro de 2023.

AIRLINES REGULATION AND MANAGEMENT

Airlines Regulation and Management is a technical area that discusses Public Policies and Regulation of airlines, Human Resources, Competition and other characteristics related to airline companies. In that technical section, most of the authors are from government agencies and public universities, especially from the southeast region of Brazil.