



PERCEPÇÃO SOBRE OS BENEFÍCIOS AUFERIDOS COM O AEROPORTO SERAFIM ENOSS BERTASO EM CHAPECÓ – SC

Aluna: Carla Griebeler¹

Professor Orientador: Cleber Rodniski

RESUMO

Com o aumento das demandas, o aeroporto Serafin Enoss Bertaso, localizado em Chapecó, Santa Catarina, presenciou um grande desafio em se reformular e reorganizar para atender as necessidades atuais. Nesse sentido, este artigo em questão objetiva identificar os benefícios que o aeroporto Serafim Enoss Bertaso traz ao desenvolvimento de Chapecó e da Região. Visando também os efeitos na economia e mobilidade na comunidade onde se insere. Nesse sentido, em decorrência de um projeto de expansão, com intuito da concessão do aeroporto para iniciativa privada, para ampliação, modernização, atendendo a demanda, necessidade de mais voos e novos destinos, se tornando a porta de entrada para o Mercosul. Portanto, também identifica as dificuldades e impedimentos em relação a viabilidade de voos. O estudo constituiu-se de pesquisa com abordagem descritiva qualitativa, com procedimentos levantamento por amostra. Dessa forma, Em Chapecó, pode-se verificar que o aeroporto além de oferecer os serviços aeroportuários, também fornece outros, o que chama atenção de outras regiões, atraindo investimentos e, conseqüentemente, aumento da economia local. Logo, aeroporto de Chapecó é considerado o quarto mais influente da região, tal fato demonstra a importância do aeroporto para o progresso econômico e social da região.

Palavras-chave: Desenvolvimento Regional. Aeroporto. Privatização.

1 INTRODUÇÃO

Com os avanços tecnológicos, a mudança no cenário mundial, o crescente fluxo de pessoas de diferentes regiões do mundo, bem como, de mercadorias, fez com que houvesse um crescimento no transporte aéreo, principalmente, por suas características e benefícios, tais como: rapidez, praticidade e segurança. Nesse novo cenário, a aviação é um setor que vem se

¹ Aluna do Curso de Pós-Graduação, em Planejamento Tributário, UNOESC – Chapecó/SC, E-mail: serca.cco@unoesc.edu.br - Fone: (49) 3319-2600- Chapecó – Santa Catarina - Brasil.

desenvolvendo no Brasil, auxiliando também no crescimento econômico, além de facilitar o deslocamento de pessoas e mercadorias, como também, viabilizar e intensificar o turismo e a economia do país (SILVA, 2014).

É inegável que o transporte aéreo se tornou acessível aos brasileiros se deslocarem entre as diferentes regiões do país e, também, para outros países do mundo e vice-versa, contribuindo não apenas ao turismo, mas também, com os investimentos e negócios entre nações (SILVA, 2014). De acordo com Rodrigues (2017, p. 18): “Em 1910 decolava o primeiro voo no Brasil, e em 1927 iniciava a era dos voos regulares. Inicialmente, a aviação se concentrou na região litorânea, sobretudo no eixo Rio-São Paulo”.

Nessa mesma perspectiva, o autor afirma que: “a aviação nacional começa a se deslocar para o interior, e fugir dos grandes centros entre as décadas de 1950 e 60, com políticas de interiorização desenvolvidas pelo Estado” (RODRIGUES, 2017, p. 18).

Além disso, durante os mais de 100 anos que se passaram desde as primeiras decolagens, destacam-se importantes episódios que valem ser elencados nesta pesquisa, para o entendimento do panorama atual: A criação do Departamento de Aviação Civil – DAC, a ‘Era Jato’, criação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, substituição da DAC pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, concessão de aeroportos para a iniciativa privada, dentre outros (PEREIRA, 2014).

A grande maioria dos aeroportos são administrados pela INFRAERO e projetos governamentais estão sendo implantados com o objetivo de melhorar e ampliar os aeroportos no país. Mais recentemente, a iniciativa privada foi autorizada a também gerir e suprir as necessidades dos serviços aéreos, na tentativa de diminuir e desconcentrar essa função ao governo, visando melhorar a infraestrutura aeroviária brasileira (LE MOS, 2019).

Nesse sentido, com o aumento das demandas, o aeroporto Serafin Enoss Bertaso, localizado em Chapecó, Santa Catarina, presenciou um grande desafio em se reformular e reorganizar para atender as necessidades atuais. O aeroporto foi transportado para uma área mais afastada e com melhor capacidade, alternativa sendo cada vez mais praticada entre aeroportos de diferentes regiões brasileiras, afim de aumentar e atualizar a infraestrutura, podendo receber mais aeronaves e aumentar a pista de aterrissagem e decolagem (RODRIGUES, 2017).

Tendo em vista tal situação, este trabalho tem como objetivo abordar os benefícios obtidos na implantação e expansão do aeroporto Serafin Enoss Bertaso, em Chapecó-SC, bem como, as implicações no turismo e na econômica na região. Para tal, este estudo seguiu a

seguinte problemática: “A nova dinâmica e infraestrutura do aeroporto Serafin Enoss Bertaso proporciona benefícios à região e ao país? ”.

Para alcançar os objetivos, este estudo seguirá os preceitos e métodos de uma revisão bibliográfica, por meio da consulta de informações contidas em artigos, livros, monografias, dissertações, teses e outros meios relevantes ao tema proposto, contribuindo, dessa maneira, na reunião de informações e conhecido sobre a temática.

No que se refere à estrutura do artigo, este é composto pelas seguintes sessões: Introdução (breve explanação sobre o tema, com problemática, objetivos, natureza do estudo); Fundamentação Teórica (revisão bibliográfica com informações referente ao objeto de estudo); Metodologia (procedimentos realizados para pesquisa e escolha dos estudos); Apresentação e Análise dos Dados (organização e catalogação dos estudos selecionados); Discussão dos Resultados (correlação e comentário dos estudos com a temática em questão); Considerações Finais (comentários finais acerca do artigo); Referências Bibliográficas.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 O sistema Aéreo Brasileiro

A aviação brasileira passou por inúmeras modificações ao longo do tempo, expandindo-se por todo o território e movimentando a econômica do país, haja vista que com esse tipo de modal, o transporte de produtos e pessoas se tornou mais acessível e rápido, além de possibilitar a exportação e importação de determinados produtos que são essências para a economia.

A história do sistema aéreo brasileiro, de acordo com Fernandes e Pacheco (2016), pode ser entendida como:

A história da aviação no Brasil desde os tempos de Santos Dumont, nascido em 1873 e falecido em 1932 “ (suicidou-se, aos 59 anos de idade, devido ao seu grande sonho tornou- se seu maior pesadelo) ”, reconhecido pelos brasileiros como Pai da aviação. Seu primeiro voo a bordo de um avião no seu 14-Bis aconteceu no ano de 1906, na França [...]. Porém muitos acreditam que os irmãos Wright, por um voo que teria sido realizado em 1903, em que ganhou publicidade na Europa em 1908. Uma exceção é a França, onde o crédito é dado a Clément Ader, que teria efetuado o primeiro voo em 1890. Importante é que estes mestres da aviação, seus associados e seguidores estavam abrindo um horizonte para o que viria a se tornar um dos principais meios de transportes de pessoas, cargas e correios aos diversos pontos do planeta. (FERNANDES; PACHECO, 2016, p 3.).

O início do transporte aéreo ocorreu, de fato, na Segunda Guerra Mundial e na década de 1920 esse setor se instalou no Brasil, gerando muitos benefícios e potencializando o transporte no país, sendo liderado por duas empresas estrangeiras na época, que são: *Compagnie Générale Aéropostale* e a *Condor Syndikat* (RIBEIRO, 2018).

No entanto, nos anos 20 ainda existiam muitas limitações no que se refere à tecnologia devido ao pouco capital e investimento que o Brasil tinha na época, sem capacidade para a gerência e as finanças estavam frágeis. Tal fato, contribuiu para que empresas estrangeiras investissem nesse setor, deixando as organizações brasileiras sem espaço, principalmente nos anos de 1920 a 1930. Pela década de 1930, apenas as empresas que eram filiais de estrangeiras tinham acesso às novidades, trazendo progresso à indústria de transporte por avião (MACHADO, 2018).

O surgimento e a criação das várias empresas brasileiras no setor aéreo ocorreram entre os anos de 1943 e 1945, as quais investiam em aviões usados na Segunda Guerra Mundial que haviam transportado as tropas. Essa situação acontecia devido esses aviões serem mais baratos, o que não significava um elevado investimento para adquiri-los. Posteriormente, com o fim da guerra, a econômica pode ser recuperada, as empresas brasileiras puderam investir mais no setor aéreo, além de ser necessário uma maior organização, visto que não havia uma boa comunicação e nem regras oficiais que garantissem um transporte seguro, os serviços e aviões não apresentavam padrões de qualidade, o que implicava na segurança dos bens e das pessoas (FERNANDES; PACHECO., 2016).

De acordo com Fernandes e Pacheco (2016, p.6):

Duas Instituições se destacam como definidores das regras do desenvolvimento da aviação civil. A primeira é a International Civil Aviation Organization (ICAO), que é uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU), criada em 1944 junto com a Convenção de Chicago no mesmo ano. A ICAO trabalha com 191 Estados signatários e com representantes de empresas globais e de organizações da indústria de empresas aéreas para desenvolver os Standard and Recommended Practices (SARPs) internacionais. Existem mais de 10 mil SARPs refletidos em 19 anexos, Os SARPs e a ICAO visam a aparelhar os Estados para auditar as capacidades operacionais que garantem uma rede de transporte aéreo segura e eficiente em todas as partes do mundo. A segunda instituição é a International Air Association (IATA), fundada em Havana em Cuba, 1945. Influenciando significativamente a regulação e o planejamento da aviação civil em todo mundo. (FERNANDES et al., 2016).

A expansão da demanda pelo transporte aéreo no Brasil, bem como a diversificação da econômica ocorreu nos anos de 1930 e início da década de 1960. Ganhando destaque os anos de 1940 a 1950, visto que várias empresas nacionais puderam crescer e passaram dividir o mercado com as empresas estrangeiras norte-americanas, principalmente (BIELSCHOWSKY; CUSTÓDIO, 2011).

Nesse contexto, em 1933 a Viação Aérea São Paulo (VASP) foi criada, operando as linhas entre São Paulo, Ribeirão Preto, Uberaba, São Carlos e Rio Preto. Foi uma empresa com grande importância para a expansão do transporte aéreo no Brasil (BIELSCHOWSKY;

CUSTÓDIO, 2011). Em 1942, a Aerovias Brasil foi fundada, iniciando voos comerciais internacionais, tais com destino para Miami, usando dois aviões Lockheed 14-H e foi vendida para a Real Aerovias Brasil, em 1954 (RIBEIRO, 2018).

Diversas outras empresas foram criadas e, ao final do século XX, quatro grandes empresas ganharam destaque no território brasileiro, que são: VARIG (Viação Aérea Rio-Grandense), VASP (Viação Aérea São Paulo), Transbrasil e TAM (TAM Linhas Aéreas) (BARAT, 2007). O quadro 1 exemplifica algumas empresas aéreas de destaque que contribuíram para a expansão dos serviços de transporte aéreo no Brasil.

Ano	Empresa	Descrição
1927-1927	Condor Syndikat	Empresa alemã que operou os primeiros voos no Brasil
1927-2006	VARIG Viação Aérea Rio-Grandense	Faliu em 2006
1927-1972	Sindicato Condor	Em 1942 passou a ser Cruzeiro do Sul
1929-1930	NYRBRA	Antecessora da Panair
1930-1939	Panair do Brasil	Em 1965 decretou falência devido Regime militar
1933-1939	AerolloydIguassu	Vendia em 1939 para a VASP
1933-2005	VASP Viação Aérea de São Paulo	Privatizada em 1990, encerrou as atividades em 2005, faliu em 2008
1938-1961	NAB Navegação Aérea Brasileira	Antecessora do Lóide Aéreo Nacional, adquirida pela VASP em 1962

Quadro 1. Primeiras empresas que operaram no Brasil.

Fonte: Ferreira (2017).

É importante destacar uma das grandes evoluções tecnológicas na aviação, foi a fabricação de motores a jato mais robustos, modernos e de maior alcance, na década de 1950. Foi no Governo Vargas que houve o crescente investimento em indústrias de base nacionais as quais iriam auxiliar no avanço tecnológico dos aviões, ressaltando a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e a Fábrica Nacional de Motores (FNM). Nesse sentido, Paiva (2005) afirma que:

Terminada a guerra, a FNM, então um parque industrial inédito de mecânica fina no hemisfério sul, depara-se com uma situação imbricada, ou seja, o seu produto maior, o motor de avião Wright de 450 HP, é tecnologicamente jogado na obsolescência, com o surgimento dos motores de propulsão a jato (PAIVA,2005, p.3).

Em 1952 houve o primeiro voo com aeronaves à jato, fabricado pela empresa British Overseas Airways Corporation (BOAC). Logo em seguida, por volta da década de 1960, a “Era Jato” ganhou um novo significado com os serviços da empresa americana Boeing que, durante muito tempo, dominou o mercado na área de fabricação de motores a jato de aeronaves (BERTUSSI, 2013). Todavia, foi em 1959 que, por meio da VARIG, houve a operação do primeiro avião a jato no Brasil. De acordo com Pereira (1987):

A VARIG começou a usar avião a jato nas linhas para os Estados Unidos de uma maneira pouco ortodoxa. Tendo encomendado três Boeing B-707 em setembro de 1957, e dois Caravelle para as linhas-tronco nacionais, um mês depois iniciou o serviço no dia 12 de dezembro de 1959, apesar desses aviões não serem apropriados para etapas longas (PEREIRA, 1987, p.12).

Outras empresas e a evolução da tecnologia possibilitou que as aeronaves a jato pudessem melhorar o seu designer, possibilitando o transporte de um maior número de passageiros, com segurança, conforto, além de ser possível nesse momento viagens de longos percursos, em larga escala, tal como para países de outros continentes. Apesar da Boeing liderar o mercado de motores a jato para aeronaves, no final do século XX, a mesma dividiu liderança com outra empresa, a europeia Airbus que, até hoje, é considerada um dos grandes fabricantes nessa área. No que se refere ao Brasil, as aeronaves a jato são fabricadas, principalmente, pela Embraer e a canadense Bombardier, entre outras menores (BERTUSSI, 2013).

Por outro lado, em 1969, com o objetivo de melhorar os serviços de transporte aéreo, foi criado o Departamento de Aviação Civil (DAC) com o objetivo de estudar, orientar, planejar, controlar, incentivar e apoiar as atividades de aviação civil e privada. Em 1999, houve a criação do Ministério da Defesa e, a partir de então, a DAC passou a fazer parte do Comando da Aeronáutica (COMAER). No entanto, ainda era necessário a criação de uma agência regulamentadora no país, surge então a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), exercendo as funções do DAC e se destacando em ser responsável pela regulação, fiscalização, pela prestação dos serviços de auxílio à navegação aérea no Brasil (FERNANDES, 2016.).

Segundo Fernandes e Pacheco (2016):

No Brasil, em 1933, foi fundada a Associação das Empresas Aeroviárias, por iniciativa de oito companhias: Pan American, Sindicato Condor, Panair do Brasil, Varig, Vasp, Air France, Cia. Aeropostal Brasileira e Aero Lloyd Iguassu. Em 1944, foi fundado o Sindicato Nacional dos Aeroviários (SNA), na cidade do Rio de Janeiro. Mais recentemente, surgiu uma nova entidade, que vem representar as principais infraestruturas do lado terra do transporte aéreo: os aeroportos. A Airports Council International (ACI) é a maior representante mundial de aeroportos, com mais de mil membros. Estabelecidas em 1991, a ACI representa os interesses dos aeroportos junto a governos e organizações internacionais com a ICAO (FERNANDES; PACHECO, 2016, p 7.).

Tendo em vista todos os investimentos, atuações de diversas empresas, criações de departamentos importantes para padronizar e melhorar os serviços, pois ainda haviam acomodações inadequadas de passageiros, de serviços oferecidos, como o de despacho de bagagens, compra de passagens aéreas, check-in, embarque e desembarque, até para aqueles que ficavam horas na espera de conexão não havia praça de alimentação ou lanchonete e se houvesse não conseguia atender o público, pois seus serviços eram restritos e ineficientes. Nesse contexto, houve a necessidade da criação de aeroportos, bem como de melhorar as pistas de decolagem e aterrissagem, deixando os serviços com maior qualidade e segurança (apud ASHFORD et al., 2015).

A necessidade de se criar um sistema de aeroportos no Brasil foi ficando cada vez mais intenso, principalmente, com a expansão do transporte aéreo no país. Precisava-se de estratégias e planejamentos para melhorar e transformar esse modal em algo que movesse a economia local, além de envolver aspectos socioeconômico das regiões, com pessoas e cargas e correios (COSTA, 2019).

Nesse contexto, os aeroportos oferecem instalações técnicas e comerciais que são importantes para os serviços de transporte aéreos. De acordo com Ashford et al, (2015):

As operações aeroportuárias consistem nas atividades necessárias para se expedir o tráfego aéreo, inclusive a movimentação de aeronaves, passageiros, bagagem, carga e correspondências. Para que as operações aeroportuárias sejam bem-sucedidas, essas atividades precisam ser seguras, eficientes e ambientalmente sustentáveis. A principal finalidade de um terminal aéreo é atender a uma conexão entre os meios de transporte terrestre e aéreos, nos quais diferentes constituintes do aeroporto são envolvidos no processamento de usuários e mercadorias de um modo ao outro. O tamanho das instalações necessárias para acomodar o crescimento desmedido do tráfego aumentou com o passar dos anos e alcançou proporções admiráveis desde o início da década de 1970 (ASHFORD et al., 2015, p 312,342.).

Sendo assim, a empresa nacional responsável pelos aeroportos no Brasil é a INFRAERO, criada em 1973, é uma empresa que administra os aeroportos do Brasil, desde os de grande aos de pequeno porte. Sendo assim, o objetivo da INFRAERO é implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária e de apoio à navegação aérea, como também, prestar consultoria e assessoramento em suas áreas de atuação e na construção de aeroportos, além de realizar quaisquer atividades, correlatas ou afins (BERTUSSI, 2013).

2.2 Concessão de Aeroportos Brasileiro

Ao longo do tempo, desde os primeiros relatos do uso aeroportuário, as relações administrativas estavam centralizadas no Estado, não havendo a possibilidade de essa gestão se expandir para o setor empresarial. Com o tempo, bem como, com a necessidade de investimentos e tecnologia, o Estado abriu espaço para que diversas organizações privadas pudessem participar na administração do modal aéreo (OSÓRIO, 2015). Nesse sentido, de acordo com Osório (2015):

[...] a simples emissão de bonds estimulados pelo pagamento de rendimentos com a isenção de impostos, como acontece no caso dos aeroportos dos EUA, controlados em sua extensa parcela por conselhos comunitários, passando pelo ingresso efetivo do capital privado (minoritário) em empresa estatal operadora do aeroporto para participar dos lucros, até a aquisição do controle da empresa estatal operadora (desestatização), com a aquisição ou não do próprio sítio aeroportuário, ou a criação de sociedade de propósito específico (SPE ou SpecificPurposeCompany, SPC, na sigla em inglês), de capital privado, para assumir o controle e a operação do aeroporto por determinado período (concessão, lease agrément). (OSÓRIO, 2015)

Nesse contexto, o Brasil ao longo da história na implantação e expansão do sistema aeroviário no território, sempre contou com a participação de empresas estatais para o desenvolvimento e aprimoramento do modelo, contudo, os investimentos eram, prioritariamente, realizados pelo Estado. Entretanto, no final da década de 1970, com a crescente necessidade de investimentos, tecnologia e com a crise de incentivos estatais, houve uma abertura mais intensa para que outras empresas do setor privado pudessem investir e ajudar no desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária (PRAZERES et al., 2008).

De acordo com Prazeres et al. (2008), o motivo de o sistema aeroviário no Brasil recorrer para as concessões de aeroportos está muito relacionado com à insuficiência dos recursos públicos em investir e manter os aeroportos, como também, a necessidade de uma gestão administrativa qualificada, afim de melhorar a infraestrutura dos aeroportos, tornando-a mais eficiente, moderna e garantindo o retorno financeiros.

De acordo com Henrique Silveira (2008), os principais motivos de concessão do sistema aeroportuário se baseia nos seguintes fatores:

- Falta ou inadequada infraestrutura aeroportuária;
- Falta de estrutura tarifária que seja adequada ao incentivo do uso dos recursos;
- Necessidade de investimentos independentes dos aportes da União;
- Falta de incentivos que possam contribuir para manter as condições operacionais dos aeroportos;

- Intensa concentração da administração dos aeroportos nas mãos da Infraero.

Dessa forma, a concessão dos aeroportos proporciona a atrair investimentos para ampliar, aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira e, conseqüentemente, promover melhorias no atendimento aos usuários do transporte aéreo no Brasil. Uma vez que, a qualidade dos serviços é fundamental para o retorno financeiro, principalmente, no que se refere à um serviço prestado que milhões de pessoas utilizam e que a cada dia está sendo essencial para a economia dos países. Além disso, de acordo com os contratos de serviços de concessão da ANAC, os quais foram iniciados em 2011, visam, prioritariamente, a qualidade dos serviços. De acordo com Rezende (2017):

O programa de privatização de aeroportos brasileiro teve início em 2011, com a privatização do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante - ASGA 13, distante 40km de Natal, no Rio Grande do Norte. A concessão do ASGA destacou-se por se tratar de um projeto greenfield – ou seja, um novo aeroporto deveria ser inteiramente construído pela empresa vencedora do leilão 14. Assim, apesar de o leilão ter sido realizado em agosto de 2011, o aeroporto somente entrou, de fato, em operação em 31 de maio de 2014 (REZENDE, 2017).

Dentro desse contexto, no Brasil, no ano de 2012, houve a concessão dos principais aeroportos nacionais, iniciando com um projeto pioneiro no aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte. Desde então, diversos aeroportos passaram a receber incentivos e investimentos de empresas privadas, afim de melhorar os serviços prestados, além de movimentar a economia do país (SOUZA, 2018).

Além disso, outros aeroportos importantes sofreram concessão, tais como o aeroporto de Brasília (DF), Campinas (SP) e Guarulhos (SP), onde essas unidades passaram a ser administrada, conjuntamente, pelas Sociedades de Propósitos Específicos (SPEs) e pela Infraero, na qual esta última tem 49% de participação acionária (INFRAERO, 2016).

Em 2017, ainda pensando nos benefícios que a concessão do sistema aeroportuário poderia receber, o Governo Federal anunciou que a Infraero, juntamente, com outras empresas iria administrar mais aeroportos, incluídos no programa de Programa Nacional de Desestatização, no qual visa a facilitar a concessão de outros aeroportos por blocos (de acordo com a região do país), afim de garantir infraestrutura necessária aos mesmos e impulsionar a economia local e nacional (SILVA; TEIXEIRA, 2019).

2.3 Sistema de aviação no município de Chapecó-SC

O município de Chapecó está localizado na Região Oeste do Estado de Santa Catarina, no sul do Brasil. Portanto, “é um importante centro industrial, financeiro e educacional, é um grande exportador de produtos alimentícios industrializados. Considerada uma cidade média, com uma população estimada em mais de 220 mil habitantes em 2019” (IBGE, 2019).

O Aeroporto Serafim Enoss Bertaso é um aeroporto regional no município de Chapecó, em Santa Catarina. É um importante centro de tráfego aéreo do interior do país. Localizado a 9 quilômetros do centro de Chapecó, é o terceiro aeroporto com maior movimento de passageiros de Santa Catarina. De acordo com IBGE (2015), “fica atrás apenas do Aeroporto Internacional de Florianópolis e do Aeroporto Internacional de Navegantes. Os principais destinos são Florianópolis, São Paulo, Brasília e Porto Alegre”. (IBGE,2019).

O município conta com a concentração de diversos serviços na região do oeste catarinense, noroeste do Rio Grande do Sul e sudoeste Paranaense. Possui instalação de empresas, indústrias, agroindústrias, universidades, indústrias de tecnologia, setor de transportes, desde transportadoras de cargas, até o próprio aeroporto.

A existência de um aeroporto é um dos fatores que sustentam a liderança regional exercida por Chapecó sobre a vasta área do oeste catarinense, sudoeste do Paraná e Noroeste do Rio Grande do Sul. A operação comercial regular de importantes companhias aéreas, o emprego de aeronaves de grande porte e as opções de destinos fazem deste um dos aeródromos mais movimentados do interior do país. (ACIC, 2012)

Voltado para a localização do município, e distância das capitais sulistas: Curitiba 475km; Florianópolis 551 km; Porto Alegre 456 km. Pela cidade, passam as rodovias BR-282, SC-283 e SC-480. Todas se intercedem no município, o que facilita o deslocamento de pessoas tanto do eixo norte (Paraná), eixo sul (Rio Grande do Sul) e eixo oeste (extremo oeste catarinense) e eixo leste (meio oeste catarinense), com isso, é permitido o acesso à Chapecó - SC.

A cidade conta com um dos maiores complexos agroindustriais do Brasil. Temos, portanto, em Chapecó, “de um lado, um espaço urbano central e monopolista; de outro lado, um espaço agrário controlado e submetido às necessidades do capital urbano – as agroindústrias”. (ALBA, 2013, p.16).

O grau de importância da cidade é relevante em diferentes segmentos, na perspectiva regional, além da concentração de serviços na Fronteira do Mercosul. Possui essa demanda nas infraestruturas do setor de transporte, e claro, dentre eles, o Aeroporto Municipal de Chapecó (ALBA, 2013).

É importante destacar que, atualmente, muitos aeroportos estão sendo retirados das regiões centrais e deslocados para localidades as quais possibilitam o investimento na infraestrutura, com a ampliação pista de aterrissagem e decolagem, como também, dos serviços aeroportuários em geral. Sendo que o acesso por terra a Chapecó, na década de 1950, era precário, sendo a única forma mais viável de se chegar ao município era de avião (ZOLET, 2006). O aeroporto se localizava no bairro de São Cristóvão que, posteriormente, sofreu uma revitalização e expansão para o bairro Quedas do Palmital, onde se localiza hoje.

3 METODOLOGIA

3.1 Tipo de estudo

Trata-se de um estudo de revisão bibliográfica, de caráter qualitativo e exploratório, no qual abordou aspectos relacionados aos benefícios e implicações do funcionamento do aeroporto Serafin Enoss Bertaso, localizado em Chapecó, Santa Catarina.

Segundo Marconi e Lakatos (2011) a pesquisa bibliográfica permite ao pesquisador uma análise ampla de publicações acerca de um determinado tema, baseando em referências teóricas já publicadas em forma de livros, revistas, publicações avulsas, periódicos, imprensa escrita, entre outros.

A natureza do estudo desenvolvido segue os preceitos do estudo exploratório, por meio de uma revisão de bibliografia, na qual, segundo Gilberto (2008), é desenvolvida a partir de estudos e materiais já elaborados, tais como livros e artigos científicos.

Conforme a análise desses tipos de abordagem, que são importantes para as pesquisas de cunho científico, o trabalho se enquadrou na pesquisa qualitativa, considerando que essa abordagem também proporciona resultados significativos, no sentido de oportunizar ao pesquisador obter uma visão mais ampla do ambiente e do objeto ao qual está sendo investigado, além de produzir conhecimentos e contribuir para a transformação da realidade estudada. Conforme Prodanov (2013):

Na abordagem qualitativa, a pesquisa tem o ambiente como fonte direta dos dados. O pesquisador mantém contato direto com o ambiente e o objeto de estudo em questão, necessitando de um trabalho em que elas se apresentam sem qualquer manipulação intencional do pesquisador. A utilização desse tipo de abordagem difere da abordagem quantitativa pelo fato de não utilizar dados estatísticos como o centro do processo de análise de um problema, não tendo, portanto, a prioridade de numerar ou medir unidades. Os dados coletados nessas pesquisas são descritivos, retratado o maior número possível de elementos existentes na realidade estudada. Preocupa-se muito mais com o processo do que com o produto. Na análise dos dados coletados, não há preocupação em comprovar hipóteses previamente estabelecidas, porém estas não

eliminam a existência de um quadro teórico que direcione a coleta, a análise e a interpretação dos dados (PRODANOV 2013, p.70)

3.2 Fonte de Busca na Literatura

Para a consulta dos estudos referentes ao tema, foram consultadas as seguintes bases de dados: *Scientific Electronic Library Online* (SciELO), Literatura Latino-americana em Ciências da Saúde (LILACS), Biblioteca Virtual em Saúde (BVS) e PubMed. Foram aceitos para a produção textual deste trabalho artigos científicos, monografias, teses, livros, entre outros estudos os quais abordassem de maneira satisfatória o tema proposto.

Para tornar-se prático a busca na literatura, utilizou-se os seguintes descritores: aeroportos brasileiros; sistema aeroportuário; benefícios do transporte aéreo; aeroporto Serafin Enoss Bertaso.

3.3 Critérios de Inclusão e exclusão

Foram incluídos estudos do período de 2000 a 2020, que continham em seus títulos, resumos e conteúdo referente ao tema deste trabalho; apenas foram aceitos os estudos antes do período adotado, àqueles que apresentaram conteúdo condizente com o tema e de autoria relevante ao assunto.

Estudos que não estavam contidos nas bases de dados mencionadas não foram incluídos no estudo; Trabalhos sem embasamento teórico suficientes acerca do tema foram excluídos do estudo.

3.4 Coleta e análise dos dados

Após a seleção dos estudos nas bases de dados, a coleta de dados seguiu os seguintes passos:

- Leitura exploratória (em todo o material selecionado foi feita uma leitura rápida que tem como objetivo identificar se a obra consultada apresenta a temática do trabalho);
- Leitura Seletiva (leitura mais aprofundada das partes que abordam a temática);
- Registro das informações: é referente as informações extraídas dos estudos, fonte e instrumento específico (autores, ano, métodos, desenvolvimento e conclusões).

Os estudos foram classificados e os resultados encontrados foram posteriormente sintetizados, considerando a similaridade de conteúdo. Foram realizadas análises dos estudos selecionados, obtendo como base a questão norteadora da referida revisão bibliográfica. Foi

feito estabelecimento de ideias semelhantes e diferentes entre os estudos para auxiliar na produção desenvolvimento do artigo.

3.5 Aspectos éticos

Houve o comprometimento de citar os respectivos autores dos estudos respeitando a Norma Brasileira Regulamentadora 6023, na qual dispõe sobre os elementos a serem incluídos e orienta a compilação e produção de citações e referências. Os dados coletados foram utilizados exclusivamente para finalidades científicas.

4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Foi desenvolvido um estudo de revisão bibliográfica sobre a importância do aeroporto de Chapecó na região. A busca dos artigos foi realizada por meio de descritores citados na seção de Metodologia. A primeira seleção foi realizada por meio da leitura dos resumos dos estudos, totalizando 53 trabalhos. Em seguida, os mesmos que se enquadravam no tema proposto, foram lidos na íntegra – 46 estudos. E, por fim, foram utilizados para a produção deste trabalho, 30 estudos que apresentaram conteúdos condizentes com o tema proposto.

Apenas foram utilizados estudos provenientes das bases de dados citadas, devido a sua veracidade e credibilidade no que se refere às informações científicas. Além disso, 4 estudos mostraram-se de total relevância ao tema proposto, haja vista que um dos obstáculos encontrados foi a falta de material para compor a produção textual deste artigo, sendo necessário mais estudos acerca do tema, pois é notória os benefícios da implantação de um aeroporto em determinada região.

Os estudos que abordavam o tema proposto desse artigo estão expostos na tabela abaixo:

Tabela 1. Estudos sobre aeroporto em Chapecó e os seus benefícios à região.

Autor(es)	Ano de publicação	Tipo de estudo	Objetivos
Grosman, Leonardo Nelson	2017	Revisão bibliográfica	Analisar os diferentes níveis de centralidade do aeroporto municipal de Chapecó.
Matiello, Alexandre Maurício et al.	2016	e-book	Verificar os agentes econômicos e reestruturação urbana e regional Dourados e Chapecó

Aredes, Airton; Silveira, Márcio Rogério	2011	e-book	Descrever o transporte aéreo e produção: de novas territorializações na disputa pela demanda turística
Rodrigues, Lucas Azeredo	2017	Revisão bibliográfica	Realizar uma análise da configuração territorial do aeroporto municipal de Chapecó, mostrando a partir de sua gênese, como se deu o processo de transformação dos fixos e fluxos que circundam o aeroporto.

5 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Mediante a análise dos artigos referente ao tema proposto por este artigo, pode-se perceber que existe poucas informações na literatura sobre os benefícios do aeroporto para a cidade e a nível nacional. Contudo, por meio dos estudos elencados na seção de resultados, foi possível descrever os efeitos benéficos que a implantação de um aeroporto pode causar em determinada região.

De acordo com Macário (2000), os aeroportos apresentam uma elevada importância para a economia e também, para aspectos sociais a uma determinada região. É um tipo de modal cada vez mais necessário e que está em constante crescimento e desenvolvimento, haja vista que a conexão a nível global acontece, principalmente, devido aos serviços aéreos que interligam pessoas, produtos, serviços e afins.

Para Grosman (2017), a implantação do aeroporto de Serafin Enoss Bertaso, em Chapecó-SC proporcionou e ainda gera mercado, necessidade de mão-de-obra, geração de empregos, comércio diferenciado e prestação de serviços. O autor afirma também que a cidade de Chapecó exerce uma polarização com as demais regiões, haja vista que existe a interconexão entre diferentes localidades, servido, então, como um polo regional.

Sabe-se que a acessibilidade global é algo presente na sociedade e que está cada vez mais se expandido, uma vez que o acesso à informação, mercadoria e serviços, também estão localizados juntos aos aeroportos, havendo assim a possibilidade de se melhorar a produtividade destas ao ser providenciado um fácil e melhor acesso quer a fornecedores quer a clientes. Tal fato demonstra que os aeroportos apresentam não apenas a função de embarque e desembarque, mas também de divulgação de serviços, gerando um poder competitivo entre as regiões.

Para tal, de acordo com Aredes e Silveira (2011), é necessária uma boa infraestrutura para os aeroportos exercerem benefícios à região, havendo uma administração eficiente que vise a qualidade dos serviços e que possam aumentar a possibilidade de gerar lucros. “Além de sua característica operacional, os aeroportos são considerados como espaços de negócios, com que as políticas governamentais têm por objetivo principal potencializar o uso desses terminais, visando à presença da tecnologia de informação” (AREDES; SILVEIRA, 2011, p. 262).

Nesse sentido, de acordo com Grosman (2017), em Chapecó pelo fato de se tornar um polo regional, principalmente, relacionado com o seu aeroporto municipal, exercendo influência à diversas regiões, a infraestrutura é essencial para que os usuários possam receber serviços de qualidade e segurança. O mesmo autor afirma que: “Os usuários dos serviços aeroportuários juntamente com os demais serviços oferecidos são oriundos de uma região (...) o qual se estende aos estados do Rio Grande do Sul e do Paraná, conectando, através de sua oferta de voos, a cidade às principais rotas do Sul do país, assim como São Paulo e Brasília” (GROSMANN, 2017, p. 27).

Além disso, com a implantação do aeroporto municipal, foi possível intensificar o turismo na região e em suas proximidades. Segundo Matiello et al. (2016), uma infraestrutura boa e um serviço de qualidade, são um dos fatores essenciais para o turismo na cidade, bem como, do aumento dos negócios e investimentos. Os autores afirmam que para tal, a quantidade de voos e de destinos foi ampliada nos últimos anos, o que ocasionou um maior número de embarque e desembarque, a quantidade de voos e de destinos foi ampliada nos últimos anos.

Devido à toda movimentação que o aeroporto de Serafin Enoss Bertaso gera, nos últimos 10 anos, o aeroporto de Chapecó é considerado interestadual, sendo o quarto aeroporto mais influente no estado de Santa Catarina, tanto em decolagens e embarques, “sua centralidade aeroportuária acaba extravasando o estado de Santa Catarina, tendo assim influência nos estados vizinhos do Paraná e Rio Grande do Sul” (GROSMANN, 2017, p. 32).

Sendo assim, apesar dos poucos estudos publicados sobre a temática, pode-se perceber que o aeroporto de Chapecó exerce importante influência na região, tanto nos serviços aeroportuários, quando em outros, os quais movimentam a economia da região e nacional, como também, do fluxo de pessoas ao longo do país e, até mesmo, a nível internacional.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo possibilitou a reunião de diversas informações acerca do sistema aeroviário no Brasil, bem como, dos efeitos causados nas regiões as quais recebem esse tipo de modal de

transporte. Apesar das limitações encontradas ao longo da pesquisa, pode-se observar que a cidade de Chapecó, localizada em Santa Catarina, recebeu e recebe muitos benefícios com o funcionamento do aeroporto de Serafim Enoss Bertaso.

Foi possível observar que ao longo da história do sistema de aviação brasileiro, foi necessário a concessão de empresas privadas, afim de melhorar os serviços e auxiliar na economia do país.

Em Chapecó, pode-se verificar que o aeroporto além de oferecer os serviços aeroportuários, também fornece outros, o que chama atenção de outras regiões, atraindo investimentos e, conseqüentemente, aumento da economia local. Logo, aeroporto de Chapecó é considerado o quarto mais influente da região, tal fato demonstra a importância do aeroporto para o progresso econômico e social da região.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACIC. **Aeroporto**. 2012. Disponível em: <https://www.acichapeco.com.br/acoes/aeroporto>. Acesso em: 13 ago. 2020.

ALBA, Rosa Salete. **Espaço urbano: os agentes da produção em Chapecó**. 2. ed. Chapecó: Argos, 2013. 201p.

AREDES, A.; SILVEIRA, M.R. **Transporte aéreo e produção: de novas territorializações na disputa pela demanda turística**. In: SILVEIRA, M.R. (Org.). Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 247- 276.

ASHFORD, N.J. et al. **Operações Aeroportuárias**. São Paulo: bookman, 2015.

BARAT, JOSEF. **Logística e transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil**. [s.l.] UNESP, 2007.

BERTUSSI, Diogo. **Identificação das melhores áreas para implantação de um novo aeroporto em Santa Catarina, utilizando sistema de informação geográfica (SIG)**. 2013. 117f. Monografia (Engenharia Civil) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis-SC. 2013.

BIELSCHOWSKY, P.; USTÓDIO, M.C. A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro. **Revista Eletrônica Novo Enfoque**, v. 13, n. 13, p. 72-93, 2011.

COSTA, Caroline Grazielle de Carvalho. **A concessão dos aeroportos: pontos positivos e negativos para a economia brasileira**. 2019. 58f. Monografia (Ciências Aeronáuticas) – Universidade do Sul de Santa Catarina, Palhoça – SC. 2019

FERNANDES, E.; PACHECO, R.R. **Transporte Aéreo no Brasil uma visão de mercado**. Rio de Janeiro: Campus, 2016.

FERREIRA, Josué Catharino. **Um breve histórico da aviação comercial brasileira**. In: XII Congresso Brasileiro de História Econômica. 13ª Conferência Internacional de História de Empresas. Niterói: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica. Anais...2017

GILBERTO, C. A. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GROSMANN, Leonardo Nelson. **Centralidade regional aeroportuária em Chapecó, SC**. 2017. 45f. Monografia (Geografia) – Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó – SC. 2017.

HENRIQUE-SILVEIRA, A. **Concessão de Aeroportos. Estudo da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda sobre Concessão de Aeroportos**. 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Chapecó**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/chapeco/panorama>. Acesso em: 15 ago. 2020.

LEMOS, Régis Meller. **Os benefícios da concessão dos aeroportos brasileiros para a iniciativa privada**. 2019. 37f. Monografia (Ciências Aeronáutica) – Universidade do Sul de Santa Catarina, Palhoça – SC. 2019.

MACHADO, Héverton Araujo. História e memória da aviação civil brasileira: conexão nordeste diante dos acordos comerciais e militares nas décadas de 1920 a 1940. **Revista do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil da UFPI**, Teresina, v. 7, n. 2, jun./dez. 2018.

MARCONI, M.A.; LAKATOS, E.M. **Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório publicações e trabalhos científicos**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

MATIELLO, A.M. et al. **Chapeco/SC: O agronegócio, o setor terciário em expansão e a crescente desigualdade socioespacial**. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; MAIA, Doralice Sátyro (Org.). Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Dourados e Chapecó. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016. p. 171-319.

OSÓRIO, Fernando. **O Direito Aeroportuário e a Privatização de Aeroportos no Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.

PEREIRA, A. **Breve história da aviação comercial brasileira**. Rio de Janeiro: Europa. 1987.

PEREIRA, Ana Paula Camilo. **Asas da centralidade em céus conhecidos: a dinâmica empresarial do setor de transporte aéreo no território brasileiro**. 2014. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

PRAZERES, D.; PECCI FILHO, R.; BARROS, A.G. **Desestatização de Aeroportos:**

Disposições Legais. In: VII Simpósio de Transporte Aéreo, Rio de Janeiro, Brasil. 2008.

PRODANOV, Cleber Cristiano. **Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e técnicas de Pesquisa e do Trabalho Acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

RESENDE, Caio Cordeiro. **Uma Avaliação da Política de Privatização de Aeroportos Brasileira: Uma Abordagem por Controle Sintético**. Universidade de Brasília. 2017. Disponível em: <https://econpolrg.files.wordpress.com/2017/09/eprg-wp-2017-79.pdf>. Acesso em 16 de setembro de 2018.

RIBEIRO, Lucas. **História da aviação civil e origem do setor de transportes aéreos no Brasil**. 2018. 63f. Monografia (Ciências Aeronáuticas) – Universidade do Sul de Santa Catarina, Tubarão, Santa Catarina. 2018.

RODRIGUES, Lucas Azeredo. **A gênese da configuração territorial do aeroporto municipal de Chapecó-SC**. 2017. 105f. Monografia (Licenciatura em Geografia) – Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó-SC. 2017.

SILVA, Regiane Cunha da. **As relações de causa e efeito entre os objetivos das perspectivas do balanced Scorecard: o caso da empresa brasileira de infraestrutura Aeroportuária-INFRAERO**. 2014. 115f. Dissertação (Mestrado Ciências Contábeis) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife-PE. 2014.

SILVA, A. M. B.; TEIXEIRA, S. H. O. Planejamento corporativo do território brasileiro: contribuição geográfica à análise crítica da concessão aeroportuária. **Geosp- Espaço e Tempo**, v. 23, n. 2, p. 242-261, ago. 2019.

SOUZA, Kalleb Ambrósio. Concessão de aeroportos: uma análise do processo implantado no Brasil na última década. *Ciências Aeronáuticas-Unisul Virtual*, 2018.

ZOLET, V. B. **50 anos fotografando Chapecó: uma coletânea de mais de 500 fotos**. Chapecó: Ed. do Autor, 2006