



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB
CENTRO DE EXCELÊNCIA EM TURISMO - CET
PROGRAMA DE MESTRADO PROFISSIONAL EM TURISMO

FILIPE ROSSATO SILVA

**VIAGENS MULTIDESTINOS NA AMÉRICA DO SUL:
POTENCIALIDADES E POSSIBILIDADES**

Brasília/DF

2018



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB
CENTRO DE EXCELÊNCIA EM TURISMO - CET
PROGRAMA DE MESTRADO PROFISSIONAL EM TURISMO

FILIPE ROSSATO SILVA

VIAGENS MULTIDESTINOS NA AMÉRICA DO SUL: POTENCIALIDADES E POSSIBILIDADES

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado Profissional em Turismo, vinculado ao Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Turismo.

Orientador: Prof. Dr. Mário Carlos Beni

Brasília/DF

2018

Ficha catalográfica elaborada automaticamente,
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

SSI586v Silva, Filipe Rossato
VIAGENS MULTIDESTINOS NA AMÉRICA DO SUL: POTENCIALIDADES
E POSSIBILIDADES / Filipe Rossato Silva; orientador Mário
Carlos Beni. -- Brasília, 2018.
104 p.

Dissertação (Mestrado - Mestrado Profissional em Turismo)
-- Universidade de Brasília, 2018.

1. Viagens Multidestinos. 2. Turismo na América do Sul.
3. Transportes Aéreo. 4. Globalização. 5. Desenvolvimento no
Turismo. I. Beni, Mário Carlos, orient. II. Título.

FILIPPE ROSSATO SILVA

**VIAGENS MULTIDESTINOS NA AMÉRICA DO SUL: POTENCIALIDADES E
POSSIBILIDADES**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado Profissional em Turismo,
vinculado ao Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília,
como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Turismo.

Banca Examinadora

Prof. Dr. Mário Carlos Beni (CET-UnB)
(Presidente)

Prof. Dr. Neio Lucio Campos (CET-UnB)
(Membro Examinador)

Profa. Dra. Michelle Andrade (FT-UnB)
(Membro Examinador)

Prof. Dr. Luiz Carlos Spiller Pena (CET-UnB)
(Suplente)

Dedico a presente pesquisa ao
turismo na América do Sul.

AGRADECIMENTOS

Nesse processo, me parece difícil não pensar nos agradecimentos concomitantemente à dissertação. Isso só pode ser um sinal do enorme sentimento de gratidão que me floresce durante essa caminhada.

Agradeço à Brasília que, com todo seu encanto contraditório, possibilitou que eu conhecesse um Brasil que eu não conhecia. Agradeço ao CET – Centro de Excelência em Turismo, que muito contribuiu com o meu pensar. Agradeço à UnB – Universidade de Brasília, que apesar dos pesares, segue marcada por uma história de luta e resistência.

Mais que grato à Brasília e à UnB, agradeço imensamente às pessoas que cruzaram meu caminho... e, principalmente, me ensinaram a ter um outro olhar sobre o turismo, um turismo mais humano e acolhedor; além do conhecimento, me fizeram questionar sobre qual tipo de pessoa busco ser.

Ao querido orientador e mestre Mario Beni, espero ter honrado meu posto de último orientando. Agradeço por mim e por muitos outros, as enormes contribuições e o legado que nos deixará. Minhas palavras se tornam poucas para poder expressar minha gratidão por ter aceito passar essa breve jornada comigo.

À professora Maru Moesch, que mudou completamente a minha maneira de enxergar o Turismo pelo Saber. Grato pela luz, acolhimento e momentos de partilha. Levo todos ensinamentos comigo em um lugar muito especial.

Aos professores Neio Campos, com seu rigor metodológico e sabedoria preciosa e Michelle Andrade que me mostrou a necessidade de se pesquisar de maneira transversal no turismo e trabalhar em conjunto.

Foram muitos os que me apoiaram no mestrado. Devo agradecer minha família que suporta a saudade, devo agradecer as amigas de casa que me acolhem nas chegadas, devo agradecer aos amigos de trabalho e também aos amigos de outras eras. A verdade é que sou muito grato aos amigos. Por isso, agradeço ao colega de sala, ao professor amigo, a amiga que já partiu para outro plano.

Todos que passaram por essa trajetória, levarei comigo em mente e coração. Agradeço em especial às minhas irmãs de linhagem turística, Camila Freitas e Mariana Tomazin, pelo incentivo e força que me deram. À Tati Tannús, pela motivação e por se mostrar sempre presente. Agradeço imensamente aos outros grandes amigos e amigas do golpe.

A trajetória não foi fácil, mas trouxe acoplada uma bagagem enorme de aprendizado e lições. Agradeço mais uma vez a todos que puderam, de uma forma ou de outra, contribuir com minha pesquisa.

Encontros e despedidas

Mande notícias do mundo de lá
Diz quem fica
Me dê um abraço, venha me apertar
Tô chegando
Coisa que gosto é poder partir
Sem ter planos
Melhor ainda é poder voltar
Quando quero
Todos os dias é um vai-e-vem
A vida se repete na estação
Tem gente que chega pra ficar
Tem gente que vai pra nunca mais
Tem gente que vem e quer voltar
Tem gente que vai e quer ficar
Tem gente que veio só olhar
Tem gente a sorrir e a chorar
E assim, chegar e partir
São só dois lados
Da mesma viagem
O trem que chega
É o mesmo trem da partida
A hora do encontro
É também de despedida
A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar
É a vida desse meu lugar
É a vida

**Compositores: Fernando Brant /
Milton Silva Campos Nascimento (2003)**

RESUMO

Os impactos da globalização estão cada vez mais fortes na sociedade, requer-se conhecimento específico para tratar sobre um cenário dinâmico que está em constante transformação. Se observarmos que o processo de globalização tem cada vez mais se concretizado em nossa rotina, é fácil identificar influências e forças no turismo. O presente trabalho vê as viagens multidestinos como oportunas para o desenvolvimento descentralizado e o aumento/melhoria do turismo na América do Sul. O transporte aéreo demonstra em sua essência uma gama de vantagens propícias ao território tendo em vista sua dimensão, por outro lado, infraestrutura e investimentos são de grande importância para tal. Neste sentido, o objetivo central do trabalho é apresentar as viagens multidestinos como propulsoras de desenvolvimento turístico na região, a partir da melhoria e intensificação do transporte aéreo. Uma vez que se identifica entraves para o desenvolvimento turístico, além da pequena participação no fluxo turístico global. A metodologia aplicada será análise documental a partir da triangulação de dados, sob a luz do pensamento complexo, tendo em vista a sua diversidade e capacidade de compilação de dados, foram utilizados informações, documentos e relatórios relacionados ao turismo sul americano. Estratégias e ações voltadas ao transporte aéreo, acopladas a políticas de incentivo ao turismo podem ser oportunas para a integração territorial, inclusão social e sustentabilidade na região sul americana.

Palavras-chave: Viagens Multidestinos; Turismo na América do Sul; Transportes Aéreo; Globalização e Desenvolvimento no Turismo.

ABSTRACT

Globalization impacts are increasingly strong in society, then, specific knowledge is required to deal with a dynamic scenario that is constantly changing. If we observe that the process of globalization has become more and more concrete in our routine, it is easy to identify influences and forces in tourism. This research sees the multi-destination trips as opportune for the decentralized development and the increase / improvement of the tourism in South America. The air transport demonstrates in its essence a range of advantages favorable to the territory considering its dimension, on the other hand, infrastructure and investments are of great importance for such. In this sense, the main objective of the work is to present the multi-destination trips as propellants of tourism development in the region, from the improvement and intensification of air transport. Once it identifies barriers to tourism development, in addition to the small share in the global tourist flow. The applied methodology will be documentary analysis from the triangulation of data, in light of complex thinking, due to its diversity and data compilation capacity, information, documents and reports related to South American tourism were used. Strategies and actions aimed at air transport, coupled with policies to encourage tourism, may be opportune for territorial integration, social inclusion and sustainability in the South American region.

Keywords: Multidestination Trips; Tourism in South America; Air transport; Globalization and Development in Tourism.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Vantagens do modal aéreo	42
Figura 2 - Infraestrutura da rede aérea.....	51
Figura 3 - Triangulação de dados	72
Figura 4 - Integração da América do Sul	81
Figura 5 – Bacias turísticas na América do Sul	82
Figura 6 – Fluxo Turístico Internacional	84
Figura 7 - Turismo Internacional nas Américas.....	85
Figura 8 - Concentração do Fluxo Turístico no Mundo	86
Figura 9 - Contribuições do Transporte Aéreo na Argentina	88
Figura 10 - Contribuições do Transporte Aéreo no Brasil	90
Figura 11 - Contribuições do Transporte Aéreo no Chile.....	91
Figura 12 - Contribuições do Transporte Aéreo na Colômbia.....	92
Figura 13 - Contribuições do Transporte Aéreo no Equador	93
Figura 14 - Contribuições do Transporte Aéreo no Peru	94
Figura 15 - Rotas Aéreas Companhia GOL.....	96
Figura 16 - Rotas Aéreas Companhia LATAM.....	97
Figura 17 - Rotas Aéreas Companhia AZUL.....	98
Figura 18 - Rotas Aéreas Companhia AVIANCA	99

LISTA DE ABREVIATURAS

ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas

ALBA - Aliança Bolivariana para os Povos da Nossa América

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

CAN – Comunidade Andina

CLAC - Comissão Latino-Americana de Aviação Civil

EMBRATUR - Instituto Brasileiro de Turismo

IATA – International Air Transportation Association

INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul

OMT – Organização Mundial do Turismo

PDC - Projeto de Decreto Legislativo

PIB – Produto Interno Bruto

RET - Reunião Especializada de Turismo

SAM - Single Aviation Market

SAMANZ - Single Aviation Market of Australia and New Zealand

UNASUL - União das Nações Sul-Americanas

WTTC - World Travel & Tourism Council

SUMÁRIO

CONSIDERAÇÕES INICIAIS	14
CAPÍTULO I – ASPECTOS DESENVOLVIMENTISTAS E GLOBALIZATÓRIOS: O TURISMO MODERNO FRENTE AO TRANSPORTE AÉREO.....	22
1.1 Turismo e desenvolvimento.....	22
1.2 Globalização: controvérsias e desafios para o pensamento global no Turismo.....	23
1.3 A importância do modal aéreo para a conexão de destinos	36
1.3.1 Transportes e Turismo	36
1.3.2 Transporte aéreo.....	41
1.4 Possibilidades e potencialidades territoriais para a América do Sul.....	52
1.4.1 Caracterização geral do território sul-americano	52
1.4.2 Contextualização do Turismo na América do Sul.....	56
1.4.3 Análise Prospectiva do Cenário Turístico Regional	63
CAPÍTULO II – CAMINHOS METODOLÓGICOS: A RELAÇÃO COM O OBJETO DE PESQUISA.....	70
2.1 Triangulação de Dados	71
2.2 Coleta dos Dados.....	73
CAPÍTULO III – VIAGENS MULTIDESTINOS: A OPORTUNIDADE DE DESENVOLVIMENTO DA PRÁTICA TURÍSTICA NA AMÉRICA DO SUL	76
3.1. Delimitação das bacias turísticas na América do Sul	81
3.2 Identificação de dados e informações de fluxo turístico global.....	84
3.3 Rotas e Malhas Aéreas	95
EVIDÊNCIAS FINAIS.....	100
REFERÊNCIAS.....	103
ANEXOS	107

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Se tratando de turismo, é importante considerar seu vasto campo e seu caráter trans e multidisciplinar. Deve-se estar embasado nas relações de acolhimento e hospitalidade, com os princípios do bem receber; voltado não tão somente para o lazer, mas para diversos outros fatores que motivam o sujeito a viajar, já que, desde a era do nomadismo, o sujeito se desloca e sai em busca do desconhecido.

Tendo em vista a preocupação com este fenômeno, o turismo tem se tornado pauta significativa na agenda de governos e, além disso, outro ponto de destaque é a pesquisa e investigação no campo turístico, que está se intensificando e tomando corpo; dessa forma, o fenômeno tem se consolidado e avançado fortemente. A característica de porvir, explica a questão de se pensar o turismo como promissor e futurístico em aspectos que lhe diz respeito, embora, de certa forma, seja massivamente influenciado pelos efeitos do processo de globalização.

Desde sua ascensão, o turismo vem atrelado à uma concepção exacerbadamente econômica, se observadas as relações pós revolução industrial. Nas últimas décadas, alguns pesquisadores da área vêm buscando explicar o fenômeno turístico de forma mais fiel e condizente com a realidade. No entanto, com a proporção e complexidade do assunto, existe muito a se avançar. Neste sentido, o presente trabalho preocupa-se em contribuir na desconstrução de uma visão arcaica do turismo, e que não o contempla em sua totalidade.

Tendo em vista os processos da globalização e a dinâmica em que o globo está inserido, a sociedade determina relações que se fazem necessárias estudar. O turismo, por ser uma prática de caráter global, reflete em si os elementos que o influenciam e condicionam a efeitos frágeis e intensos, cada vez mais produto da modernização. Cabe entender a globalização e desenvolvimento como processos que influenciam na atualidade e no turismo moderno.

No quesito América do Sul, precisa – se buscar contextualizar a realidade local e os parâmetros de integração para além do turismo. No que se refere ao Turismo na América do Sul, de maneira macro, beleza natural, patrimônio histórico, diversidade cultural e pluralidade.

Deve-se ressaltar que este estudo contempla o território latino americano em seus aspectos fisiográficos, ou seja, será tratado em primeiro plano do território como um todo, se limitando à região em específico, e buscando não institucionalizar a pesquisa; embora, não se exclua a possibilidade de trazer organizações ou partes interessadas que tratam de turismo na região de forma central ou estratégica.

Constata-se também que, analisando os seus países, cada qual possui sua especificidade, além de serem bastante assimétricos, tanto em termos de turismo, quanto em outros temas como economia, recursos e segurança nacional, etc. Esta discrepância dificulta em partes o desenvolvimento de uma maneira geral, e principalmente do desenvolvimento do turismo, partindo de uma perspectiva conjuntural. Diferencia-se, claro, de outros continentes que possuem mais proporcionalidade e/ou similitude, e conseqüentemente desfrutam do turismo de uma maneira mais global, onde se tem como exemplo os destinos turísticos de maior destaque, sem deixar de considerar o contexto histórico social que implica neste cenário.

É preciso se atentar a estes fatos já que os países da América do Sul recebem pequena parcela no quadro de distribuição do fluxo turístico global. Dessa forma, a pesquisa apresenta a tentativa de que as viagens multidestinos na América do Sul podem funcionar como propulsoras de estratégias e ações de modo a desenvolver o turismo na parte sul do continente. Embora tenha-se notado um crescimento da demanda turística em escala global, a América do Sul se mostra ainda acanhada em comparação com os outros continentes ou países do centro. No contexto global, seus países são considerados emergentes ou em desenvolvimento em sua maioria; é evidente as situações de dependência no âmbito internacional e em relações diplomáticas. Seguindo esta linha de pensamento, busca-se também relacionar o tema da pesquisa com as situações de dependência e os países do centro com relação à

concentração do fluxo turístico. E outro ponto de destaque são as afinidades diplomáticas que influenciam também no turismo.

Se tratando de viagens multidestinos na América do Sul, busca-se destacar as possibilidades e potencialidade para sua efetivação. Apesar da pouca conceitualização sobre esse tipo de viagens, neste trabalho, compila-se alguns aspectos e fatores que funcionarão como base para se poder discutir a formatação de viagens multidestinos.

As viagens multidestinos, de certa forma, codifica os atores responsáveis pelo turismo na região, abrange novas pautas e levanta nós críticos. Para se apresentar facilitadores e combater possíveis entraves, além disso, propor novas possibilidades para o turismo na América do Sul, é necessário partir de tendências e inovações aplicadas ao campo do turismo ultramoderno.

Nesse sentido, os transportes em geral e especificamente o modal aéreo, se fazem importantes para a concretização destas viagens, não tão somente pelo que eles representam e por sua importância ao turismo, mas também por todo contexto e cenário de desenvolvimento da América do Sul. Em termos da região sul americana, o transporte aéreo se faz vantajoso, haja vista os benefícios próprios do modal aéreo e a extensão territorial regional.

Problema

No que concerne à problemática do presente trabalho, partindo de um aspecto geral e em contexto amplo, entende-se que existem entraves para o desenvolvimento do turismo na América do Sul. O problema, por sua vez, se expõe quando se trata da questão dos transportes nesta mesma região, levando em consideração que a atual situação dos sistemas de transportes aéreo, torna um grande desafio aviar as viagens multidestinos, tendo em vista que, atualmente, a incipiência e a deficiência no transporte aéreo enfraquecem o turismo de maneira geral e, principalmente, a consolidação de destinos turísticos integrados.

A pesquisa também perpassa pelos subproblemas, caracterizados como externos e identificados no processo de formação do trabalho. A partir do problema, entende-se que os contextos: histórico, político e social também influenciem no contexto, em nível de América do Sul; e que, além disso, existe uma carência de políticas públicas que pense o turismo e os transportes para além do mercado, em escala macro e para longo prazo; e, por fim, deve-se ressaltar que a concepção reducionista do turismo contribui para uma gestão frágil de destinos integrados e despreparo para tratar assuntos referente ao desenvolvimento turístico. Estes subproblemas afetam na desarticulação da prática e na construção de um possível cenário de viagens multidestinos na região. Entende-se como necessário abarcar estes subproblemas na pesquisa e atrelar ao problema em si, tendo em conta a complexidade do tema.

Para que se fique claro, se apresenta a questão-problema: em termos de transporte aéreo, qual é ou quais são os obstáculos que afetam o desenvolvimento de viagens multidestinos na América do Sul a partir da perspectiva do turismo?

Justificativa

Para justificar a pesquisa, observa-se que existe uma lacuna dentro da Universidade e dentro da América do Sul, quando se trata desta própria região, inclusive em temas como o Turismo. Grande parte do pouco material e estudos sobre a América do Sul foram elaborados por pesquisadores de outros continentes que tentam explicar a realidade a partir de visões muitas vezes distorcidas. Assim, constata-se que a América do Sul necessita de estudos no campo do Turismo, que se estude como objeto relacionando à potencialidade e possibilidades para o Turismo na América do Sul, tendo em vista que são pouco explorados ou, quando muito, destacados de maneira muito específica e limitada nas regiões de fronteira.

A temática de viagens multidestinos ainda não é clara conceitualmente falando, assim entendendo que a pesquisa trata de temas ainda pouco cultivados no turismo – uma pesquisa inédita. Na tentativa de externalizar os motivos referentes a esta pesquisa, elenca-se diversos pontos que permeiam

os debates acerca de turismo, transportes e desenvolvimento territorial. E, além disso, pode-se dizer que o interesse e a trajetória do pesquisador na temática impulsiona a realização da mesma.

Hipótese

Tem-se como hipótese de trabalho que, dentro dos modais de transporte, as rotas e operações do modal aéreo são incipientes, tendo em vista possibilidades que podem ser pensadas para a América do Sul como forma de desenvolvimento do turismo na região.

Objetivos

Para a construção deste trabalho, declaram-se o objetivo geral e seus objetivos específicos, que guiarão a pesquisa. Tem-se como objetivo geral: apresentar as viagens multidestinos como propulsoras de desenvolvimento turístico na América do Sul, a partir da melhoria e intensificação do transporte aéreo.

Dessa forma, os objetivos específicos consistem em: delimitar as bacias turísticas na América do Sul; identificar dados e informações referente ao fluxo turístico global; discorrer sobre a malha aérea e rotas pertencentes ao transporte aéreo na região sul americana e, por fim, apontar gargalos para a ascensão do transporte aéreo.

Metodologia

Como metodologia, optou-se pela análise de dados secundários a partir de pesquisa documental exploratória. Caracterizada como base empírica mista, ou seja, quantitativa e qualitativa. Além disso, inclui-se a técnica da triangulação de dados, para melhor compreensão dos fatos buscando entender o objeto em sua totalidade.

A técnica de triangulação de dados tem a capacidade de compilação de dados e informações, buscando contemplar um todo. No caso desta pesquisa,

ela ocorre em três perspectivas diferentes, sendo relativo a dados extraídos da OMT – Organização Mundial do Turismo, IATA – Associação Internacional de Transporte Aéreo e ABEAR - Associação Brasileira de Empresas Aéreas. Nestes aspectos, é possível captar e cruzar informações tanto do panorama turístico quanto do transporte aéreo, tanto internacional quanto regional.

A aplicação da metodologia à pesquisa se dá a partir do levantamento de dados referente ao turismo na América do Sul. Tendo em vista toda problemática apresentada e justificativa, tem-se a América do Sul como objeto de pesquisa, levando em consideração a necessidade de discutir e ampliar as relações de potencialidade e oportunidades. Dessa forma, serão utilizados documentos e arquivos oficiais, além de dados estatísticos e mapas, referentes ao turismo em nível mundial e regional, buscando demonstrar o cenário atual do turismo sul americano.

Na composição do trabalho, se buscará levantar bibliografias de autores que tratam do mesmo objeto apresentado, a fim de avançar nas discussões e de forma a consolidar as posteriores considerações. Nessa perspectiva, traz-se alguns autores para o embasamento teórico-conceitual, que justifica a explanação da problemática exposta. Bem como, sobre a dificuldade em que a América do Sul tem no quesito de desenvolvimento do turismo, já que existe uma necessidade latente em apresentar possibilidades estratégicas para o cone sul no contexto turístico.

No que se refere aos resultados esperados, entende-se que o turismo possa influenciar de maneira satisfatória, visando minimizar os nós críticos locais. Como citado anteriormente, a América do Sul é marcada por uma conjuntura socioeconômica frágil, e o turismo pode ser uma força motriz de forma a compilar determinados elementos que possam proporcionar melhor integração territorial, melhor estruturação nas cidades fronteiriças, mais assimetria entre os países, de forma a atingir o desenvolvimento de forma conjunta.

Pode-se notar a contribuição deste trabalho em diferentes aspectos, como nos aspectos ambientais, culturais, econômicos e sociais da América do Sul, além da difusão do pensar e do repensar as maneiras de tratar o turismo nesta região. Este trabalho poderá auxiliar nas maneiras de enxergar melhores

possibilidades de turismo sul americano. Tendo em vista a amplitude do tema e as questões que serão abarcadas no decorrer do trabalho, entende-se que o mesmo poderá trazer assuntos a serem questionados a partir da compilação das informações que serão expostas.

Por esse viés, o respectivo trabalho visa trazer novas possibilidades para América do Sul no que tange ao turismo. Não se estudou em profundidade por pesquisadores da região, por conseguinte é um tema novo na pesquisa do turismo. Entende-se que esta pesquisa não tem como propósito esgotar o assunto ou solucionar todos os problemas identificados; muito pelo contrário, a ideia é começar a tratar de um tema pouco discutido e instigar a pesquisa para possibilidades de um turismo melhor na América do Sul e que toda a pesquisa seja introdução para se tratar do tema.

Estrutura

Este trabalho fará uma análise de como se dá o assunto do Turismo na América do Sul, conseqüentemente, relacionando à questão dos transportes, e, de modo especial, o modal aéreo e a prática do turismo, buscando associar ao desenvolvimento territorial, já que se observa esse enlace como oportuno e possibilitador de desenvolvimento do turismo na região sul americana.

A somatória dos referidos temas serão base para formatar as viagens multidestinos e no sentido de apresentar a estrutura desta pesquisa, apresenta-se uma breve explicação dos capítulos que compõem este trabalho, a seguir:

A princípio, na abordagem conceitual representada pelo Capítulo I, traz-se autores que tratam da temática, buscando consolidar e fomentar a discussão. Destaque para Beni (2011), Cruz (2006), Ianni (2001), Palhares (2001) e Schlüter (1998), que reúnem as temáticas de turismo e globalização, entrelaçados ao transporte aéreo e o turismo na América do Sul. Além autores citados, buscou-se noticiários e matérias recentes que tocam no assunto para compor a pesquisa com informações e dados atuais.

Posteriormente, o Capítulo II traz os caminhos metodológicos, que podem ser resumidos em pesquisa documental por meio da triangulação de

dados. Foram utilizados relatórios e estudos promovidos pela OMT, IATA e ABEAR.

Por conseguinte, no Capítulo III, as viagens multidestinos na América do Sul é debatida de forma mais evidente. Para composição da pesquisa, se apresenta a definição das bacias turísticas na América do Sul; contextualização de dados e informações referente ao fluxo turístico global; malha aérea e rotas pertencentes ao transporte aéreo na região sul americana na perspectiva brasileira e, por fim, a discussão sobre gargalos para a ascensão do transporte aéreo.

CAPÍTULO I – ASPECTOS DESENVOLVIMENTISTAS E GLOBALIZATÓRIOS: O TURISMO MODERNO FRENTE AO TRANSPORTE AÉREO

1.1 Turismo e desenvolvimento

Na tentativa de aclarar o que se entende como Turismo, de início é necessária uma breve explanação sobre o campo. Entende-se o Turismo como um fenômeno social alicerçado pelo deslocamento de pessoas de um ponto de origem a um destino, embasado, sobretudo, em uma prática e interação humana, a comunicação entre sujeitos.

Trata-se de fenômeno complexo, levando em conta as mais diversas conexões que abarca e seus variados aspectos. O Turismo é multidisciplinar e se relaciona com alterados campos disciplinares, ao mesmo tempo que estes o influenciam, compõem sua prática. É dinâmico, tendo em vista estes aspectos que direcionam seu desenvolver e considera também a realidade digital cada vez mais presente, onde o global cresce e domina diante do cenário de constantes mudanças e instabilidades.

O turismo se caracteriza também como retrátil, devido a fatores como terrorismo, crises políticas, desastres naturais, entre outros, que impelem no processo turístico, seja em uma etapa momentânea, seja em um aspecto mais crônico. Nesse contexto, vale ressaltar que desequilíbrios e assimetrias sociais, culturais, ambientais e econômicas influem no Turismo; um dos fatores fundamentais para o desenvolvimento do turismo, portanto, é a estabilidade nestes aspectos.

Existe muito a se avançar no campo epistemológico do Turismo. A concepção que se tem no que se refere ao turismo ainda é atrasada e totalmente reducionista. Esta visão é replicada pelo senso comum, em repartições públicas, e principalmente no terceiro setor, onde o turismo é enxergado meramente como forma de consumo e obtenção de renda, uma visão claramente economicista. Dessa forma, surge a necessidade de se repensar o turismo para além do capital, observando o contexto da prática social embasada no sujeito. É pensar a execução do turismo não só como

provedora de divisas, mas como possibilitadora de medidas mais sustentáveis, preservação de patrimônios e práticas de conhecimento e acolhimento.

Nesse novo contexto, o turismo poderia conectar-se a um sentido também mais humanizado de desenvolvimento. A fim de verificar melhor essa questão, é preciso analisar o que a antecede, ou seja, é preciso investigar os aspectos da globalização, sobretudo no que se refere ao turismo.

1.2 Globalização: controvérsias e desafios para o pensamento global no Turismo

A análise da temática da globalização pode ser entendida, a princípio, no sentido de que o seu atual processo no cenário global afeta o fenômeno turismo, seja de maneira positiva ou negativa, “[...] uma vez que o turismo é considerado hoje por muitos autores como um dos ‘paradigmas da globalização’, seria difícil que não houvesse uma grande influência recíproca entre as relações internacionais e o turismo” (BARRETTO; BURGOS; FRENKEL, 2003, p. 40).

As relações internacionais estão conexas à política externa que cada Estado possui, de forma a se relacionar com outros Estados estabelecendo articulações em diferentes campos, bem como acordos, convênios e conexões a partir de seus interesses recíprocos ou não.

Nesse cenário de inovações e novas tendências, o turismo contemporâneo é consequência de uma sociedade globalizada e, ao mesmo tempo, contribui e estimula os processos da globalização. A necessidade de se adequar e pensar em outras possibilidades para a diversificação (uma das características do mundo global) vem atrelado a estes processos de globalização em contextos políticos, geográficos e principalmente econômicos.

Mas o que é a sociedade globalizada?

Ianni (2001), dentre outras falas a respeito da globalização, trata o fenômeno como uma espécie de mundialização da Terra. Para ele, esse processo foi gerando várias descobertas e dando novos significados e entendimentos a outros descobrimentos já existentes. Foi como se o ser

humano passasse a ter a compreensão da dimensão do mundo, em todos os seus sentidos. O planeta, assim, deixou de ser “astronômico”, como diz o autor, passando a figurar mais no seu sentido histórico. Com essa redescoberta do mundo, surgiram novas denominações para ele no final do século XX, tais com “aldeia global”, “economia-mundo”, “*shopping center* global”, “tecnocosmo”, entre outras. Passou-se a acreditar na existência de um planeta sem fronteiras, mesmo porque o avanço das novas tecnologias e meios de comunicação, aliado à modernização da mobilidade, possibilitou enxergar de fato uma ausência de barreiras entre as nações. Consequentemente, a hegemonização passou a frequentar as mentes e práticas dos seres humanos, ampliando especialmente a ideia de consumo. Esse processo “provoca a desterritorialização e a reterritorialização das coisas, gentes e ideias. Promove o redimensionamento de espaços e tempos” (IANNI, 2001, p. 19).

De acordo com o pensamento do autor, a ideia da universalização transita em várias frentes provocando uma alteração na concepção de indivíduo e na dimensão do coletivo. A sobreposição do inglês a outras línguas é um exemplo claro disso, pois tornou-se a linguagem do mercado, o idioma universal. Além disso, do ponto de vista dos meios de produção, grandes corporações transnacionais adquiriram corpo mais robusto, multiplicaram e fortaleceram seus tentáculos, transformando-se em amplas estruturas de poder. Diante disso, as nações tiveram abalos em suas soberanias, alterando as realidades nacionais e, conseqüentemente, o cenário mundial.

Ao mesmo tempo, é possível contrapor um pouco essa visão de Ianni (2001), quando observado o fenômeno da migração nos últimos anos, em como se intensificou e como a soberania de cada Estado-nação está tomando uma outra dimensão, seja no fechar de fronteiras ou, ao contrário, quando as mesmas se abrem para receber os povos. As diásporas não são movimentos ditados exclusivamente pela globalização, por mais que estejam inseridos em seu contexto. E, transportando para o campo do Turismo, de igual modo os movimentos de viagem ligados a ele também não são todos colados à dinâmica da globalização. Há uma escolha do sujeito viajante pelo local de destino.

Ianni (2001) chega a mencionar que, em determinado período, atrelada à questão da globalização, cunhou-se a expressão metafórica “fim da geografia”, acreditando-se realmente que haveria esse fim. Então, a perspectiva que se desenhava no início do século XXI, com relação ao futuro mundial, por assim dizer, talvez tenha sido mais negativa do que a realidade tem se apresentado hoje, em especial no que se refere à formação de grandes blocos e submissão dos países e suas supremacias. O fim da geografia não aconteceu, e as grandes corporações que se formaram necessitam dos governos locais para ingressarem nos países e sobretudo para terem direcionadas para si questões de mercado e outras que são geridas por esses governos. Nesse ponto de vista, soberanias não só são preservadas como são fortalecidas.

O autor tece uma crítica à teoria sistêmica, mas a cita como uma facilitadora para a compreensão mais ampla sobre a globalização.

A interpretação sistêmica das relações internacionais já está bastante desenvolvida em estudos e controvérsias sobre a problemática da mundialização. A teoria sistêmica parece oferecer quadros de referência consistentes, de modo a taquigrafar aspectos importantes da organização e dinâmica da sociedade mundial. Estas análises sistêmicas começam por reconhecer que, aos sistemas nacionais, tomados um a um, e aos regionais, combinando duas ou mais nações, superpõe-se o sistema mundial. O sistema mundial, em curso de formação e transformação desde o final da Segunda Guerra Mundial e francamente dinamizado depois do término da Guerra Fria em 1989, contempla economia e política, blocos econômicos e geopolíticos, soberanias e hegemônias. Reconhece que o sistema-mundo tende a predominar, estabelecendo poderosas injunções a uns e outros, nações e nacionalidades, corporações e organizações, atores e elites. Confere ao sistema mundial vigência e consistência, já que estaria institucionalizado em agências mais ou menos ativas, como a Organização das Nações Unidas (ONU), o Fundo Monetário Internacional (FMI), o Banco Mundial (BIRD) e muitas outras (IANNI, 2001, p. 25).

Além de inserir os meios de comunicação como grandes influenciadores e moldadores do imaginário nesse contexto sistêmico, o autor também debate outras questões importantes.

A rigor, a sociedade mundial pode ser vista como um sistema social complexo, no âmbito do qual encontram-se outros sistemas mais ou menos simples e complexos, tanto autônomos e relativamente autônomos como subordinados, ou subsistemas. No âmbito da sociedade mundial, logo se destacam o sistema econômico e o

político, mas também outros podem tornar-se relevantes, em termos da organização e dinâmica da mundialização. Tomado como um sistema de alta complexidade, a sociedade mundial pode ser vista como um produto da diferenciação crescente decorrente da evolução dos sistemas que a antecedem e compõem (IANNI, 2001, p. 26).

Ao mesmo tempo, Ianni (2001) menciona que alguns consideram que há em parte uma certa idealização na tese de que o mundo pode ser enxergado com um sistema, principalmente no que se refere à integração, à visão de totalidade, na coletividade entre as nações, dentre outros aspectos. Essas questões, segundo o autor, são utópicas.

Correlacionado com o que aponta Beni, tendo em vista que a utopia pode servir de meta e o caminho até ela pode, de certo modo, traduzir-se em conquistas, mesmo que pontuais. Manter uma boa relação diplomática com outros países (principalmente vizinhos) se faz muito importante para acordos fronteiriços e discussão do turismo.

Acerca da ocidentalização do mundo, uma análise intrinsicamente conectada à globalização, Ianni (2001) diz que há uma padronização imposta de valores socioculturais. Um dos fatores que pode traduzir isso é o chamado eurocentrismo. Aspectos como desenvolvimento e subdesenvolvimento, central e periférico, dentre outros, também podem ser observados no âmbito desse cenário. Diante disso, é possível transportar a análise do autor para a atualidade, tendo em vista alguns dos entraves e desafios apontados nessa pesquisa sobre os Multidestinos, que passam por essa questão de a América Latina, a América do Sul não pertencerem ao “centro”, seja geograficamente, politicamente, socialmente, culturalmente ou economicamente.

Essa pesquisa concorda com o autor, quando ele afirma que “a modernização do mundo implica a difusão e sedimentação dos padrões e valores sócio-culturais predominantes na Europa Ocidental e nos Estados Unidos” (IANNI, 2001, p. 98), ou seja, que não há uma modernização universal. Por esse motivo, é impossível acreditar que os processos de urbanização e, com eles, questões como mobilidade, por exemplo, são tratados do mesmo modo e implementados no mesmo patamar e padrão no globo como um todo. Não é difícil perceber essa diferenciação na comparação entre diversos setores. Porém, interessam a essa pesquisa aqueles que afetam sobremaneira

as viagens e as questões que giram em torno dela na região sul-americana do planeta, como: o acesso a elas, seu custo, sua operacionalidade, sua oferta, o seu público alvo, dentre outros fatores.

Ianni (2001), em seu texto, chama a atenção para o fato de que modernização e globalização caminham juntas e “produzem desenvolvimentos desiguais, desencontrados, contraditórios. No mesmo curso da integração e homogeneização, desenvolve-se a fragmentação e a contradição” (IANNI, 2001, p. 112).

As novas tecnologias, um dos aspectos do avanço da globalização, trouxeram uma maior fluidez das informações, bem como uma agilização delas, que facilitaram a comunicação e a ampliação do seu alcance. Isso modifica comportamentos e impacta nos territórios, sobretudo dissolvendo a ideia de fronteiras. São contínuas construções e desconstruções, territorializações, reterritorializações e desterritorializações, segundo o autor. Com isso, há fragmentação de tempo e espaço.

Ocorre que, analisando essa questão sob a ótica da pesquisa, a interligação entre destinos por meio de transportes não se fez no mesmo passo que o da comunicação. Por mais que a expansão com relação a locomoção se apresente em estado crescente e esteja cada vez mais encurtando distâncias, ainda há muito o que alcançar, principalmente aqui no eixo sul do planeta, região que geopoliticamente tem potencial para isso, vide as viagens multidestinos.

Pode-se imaginar que um dos motivos pelos quais esse descompasso entre o progresso da comunicação e a evolução da mobilidade é por conta do que Ianni (2001) aponta como a ampliação e generalização dos desencontros. O cientista social diz que também acontecem os encontros no âmbito da globalização. Porém, é o contrário, ou seja, são os desencontros no seio da sociedade global que interessam como razão a essa impossibilidade de deslocamento na forma de Multidestinos.

Ocorrem defasagens, desníveis, fraturas, anacronismos, dissonâncias, assincronias, desencontros, tensões. O residual mescla-se com a novidade, o pretérito com o predominante, o que era com o que não é. Multiplicam-se as descontinuidades e as repetições,

os desencontros e as tensões. Tudo se estilhaça, despedaça. O espaço e o tempo diversificam-se de modo surpreendente, multiplicando-se ao acaso, de modo conjugado e disparatado (IANNI, 2001, p. 222).

Assim, na dialética presente na dinâmica da globalização, onde ao mesmo tempo encontros são por um lado ampliados e por outro reduzidos, é possível contextualizar uma das questões que, de certo modo, impede a ampla circulação dos viajantes que desejam deslocar-se de forma mais rápida e segura pelas Américas do eixo sul. Nesse sentido, é necessário que os países, de forma individualizada e, concomitantemente, em bloco, rompam com esse legado e implementem, por exemplo, políticas públicas em seus territórios que permitam ofuscar esse movimento criado pela globalização. Trata-se de uma ruptura difícil, porém totalmente possível. O Mercosul iniciou semelhante processo de ruptura e, de certo modo alcançou avanços que suspenderam outras imposições similares e descontinuou formas de subordinação com relação à Europa e Estados Unidos. Podem ser citados como exemplos desses avanços do Mercosul a valorização das moedas locais dos países membros nas transações comerciais entre eles, favorecendo as balanças comerciais da região.

Beni (2003, p.18) relata que, “para alguns autores, a globalização é a aceleração das trocas de bens e serviços, das informações e das comunicações, das viagens internacionais e do intercâmbio cultural”. Este panorama provoca uma relação de interdependência entre os Estados devido aos negócios e fluxos de riquezas em escala macro.

No turismo, se comparado com o passado, o fluxo de deslocamentos se intensifica cada vez mais, o que faz o setor de viagens estar sob olhos de várias empresas de transporte, no caso das viagens internacionais, as grandes empresas aéreas. Como afirma Beni (2003, p. 27), “os avanços tecnológicos nos transportes e nas comunicações também contribuíram bastante para possibilitar as viagens com tarifas mais reduzidas e, assim, mais acessíveis a um público maior”.

Tal panorama realça e faz aflorar um novo tempo para o turismo, partindo da ideia de que, para que o fenômeno possa se consolidar, uma das prerrogativas é o deslocamento de um ponto de origem a outro ponto de

destino. Embora também se reconheça a importante relação entre os sujeitos que estabelecem uma comunicação entre si, que, por sinal, deve ser repensada, levando em consideração os atuais processos globais.

Hoje, há pessoas de diversas localidades, de diferentes classes sociais, e que por variados motivos se deslocam em torno do globo, tendo em vista que as limitações e barreiras têm sido reduzidas. Inclusive, a própria formatação e escolha do turismo tem mudado, já que é resultado de um mundo global marcado por possibilidades e diversidades.

Com o advento da internet, o turista em potencial tem a possibilidade de montar, comprar e pagar sua própria viagem da forma que melhor lhe couber e sem sair de casa. Dessa maneira, as agências de viagem e turismo optam por oferecer destinos mais exóticos ou fora do padrão tradicional, a fim de driblar esta dificuldade para se manterem no mercado; outra saída das próprias agências foi se converter de agências físicas para virtuais e oferecer ainda assim um serviço personificado e uma assessoria diferenciada. É válido considerar esta transição, haja vista que as agências foram, há pouco tempo atrás, o principal canal de distribuição do turismo, e nota-se que o processo mercadológico de intermédio entre o turismo e o potencial turista está mudando. Isso representa uma forte tendência no futuro do turismo em nível global.

De acordo com Boer (1998, p. 166), o turismo possui o valor “de maior expressão econômica e social do mundo, destaca-se na conjuntura global, pela vultosa movimentação de recursos econômico-financeiros e de fluxos humanos, atraindo a atenção dos setores público e privados”. Uma parcela deste efeito se deve aos processos de globalização, já que “a globalização provocou uma mais ampla disponibilização e acessibilidade em amplitude mundial dos produtos, das instalações e dos serviços turísticos” (BENI, 2003, p. 27). A globalização, por mais que guarde controvérsias em seu âmbito, apresentou, mostrou o mundo para o mundo. Como já foi dito, em meio a desencontros, ela proporcionou encontros. E encontros são possibilitados, sobretudo, pelo turismo, como por exemplo os que ocorrem no campo da hospitalidade, que possui relação estreita com o turismo.

Sabe-se que a globalização interfere de maneira incisiva na conjuntura política, econômica, social, geográfica, cultural e ambiental de uma nação. Dessa forma, o fenômeno turístico se torna reprodutor dessas interferências, que podem direta ou indiretamente serem negativas, mas que simplesmente refletem a sociedade global.

Nesta perspectiva, Beni (2003, p. 19) diz que as

últimas análises apontam o turismo como setor mais globalizado, perdendo apenas para o setor de serviços financeiros. A globalização do turismo é resultante principalmente dos seguintes fatores: aumento da liberação do comércio mundial, incorporação de novas tecnologias como a informática e as telecomunicações, integração horizontal e vertical das empresas de turismo, difusão territorial do consumo e flexibilização do trabalho nos diversos setores produtivos, incluindo o próprio setor do turismo.

Passa-se por uma era em que as formas de compra e pagamento estão muito mais ágeis; as facilidades são inúmeras, o que proporciona cada vez mais praticidade, conforto e segurança. Produtos, serviços e trâmites mais rápidos e inovadores. No Turismo, pode-se destacar as empresas aéreas, que cada vez mais otimizam seus serviços; os meios de hospedagem que possibilitam a realização de uma reserva em instantes; ou até mesmo os atrativos que contam com experimentação virtual antes mesmo de se adquirir o produto.

Cooper, Hall e Trigo (2011, p.129) apontam que a globalização trouxe ao turismo contemporâneo uma série de mudanças, “em particular, o custo reduzido de viagens e tecnologia. Os negócios voltados para o turismo estão reagindo à globalização, buscando sua internacionalização, também firmando alianças e parcerias”. Dessa forma, o setor público se encarrega em salvaguardar as empresas de pequeno porte, que se mantêm instáveis e ameaçadas pelas mudanças da globalização.

A globalização é uma consideração fundamental para todo e qualquer negócio turístico. Ela pode ser vista como sendo uma desfronteirização e várias respostas organizacionais a esse processo (Parker, 1998): respostas caracterizadas por rapidez, integração flexível e inovação (Wahab e Cooper, 2001). Em outras palavras, a globalização não apenas anula fronteiras e derruba barreiras para o comércio entre nações, como também permeabiliza essas fronteiras nas organizações, tanto interna quanto externamente (COOPER; HALL e TRIGO, 2011, p. 131).

Há vários elementos que motivam a globalização e que podem ter influência sobre o turismo, embora a maioria deles esteja fora da esfera de controle dos negócios individuais. Dentre eles, o que se pode citar no rol de motivadores tecnológicos é a tecnologia nos transportes, no sentido de reduzir os custos monetários e temporais relativos às viagens, e funcionou como um “encolhedor de distâncias”, vencendo obstáculos e restrições geográficas (COOPER; HALL e TRIGO, 2011). Em que pese o descompasso entre o avanço da comunicação no âmbito da globalização e a avanço da mobilidade, há que ser mencionado que houve um salto com relação aos meios de transporte.

No turismo, é sabido que as ações e estratégias interligadas ao planejamento e gestão são práticas fundamentais para o bem desenvolver do local; o planejamento em nível macro não é diferente. Lidar com a regulação, incentivo de políticas públicas, táticas de fomento e promoção e também com relação de oferta e demanda são pontos que devem ser tratados especificamente no processo de planejamento do turismo. E, com certeza, as questões relativas à mobilidade, dentre outras, estão inseridas nesse contexto.

Pensar que a mera recepção de turistas, ou seja, o fluxo turístico seja a ponta do processo é uma visão totalmente errônea. A prática turística possui alta complexidade, tanto no que tange ao planejamento estratégico, estruturação de um destino turístico e comunidade receptora, quanto no que se refere à harmonização das relações entre os componentes do fenômeno. Para ser mais claro, muitos gestores e empresários não obtêm sucesso em tentativas de alavancar o turismo, justamente por não terem um conhecimento mais profundo do que é o turismo em si, ou o que o turismo envolve. Comumente, o turismo é enxergado de forma reduzida, unilateral. Com essa pesquisa, espera-se que o turismo não seja visto tão somente como uma atividade econômica, uma indústria ou um setor.

Krippendorf (2003, p.70) analisa um pouco essa visão circunscrita de que “o turista é bem vindo porque ele fornece trabalho e retorno financeiro. O caso não é como dizem frequentemente de haver a primazia do ‘sentido inato da hospitalidade’ nem a ‘alegria de servir’, mas o atrativo do dinheiro”. O

turismo vem perdendo seu caráter de acolhimento e relação entre visitante e receptor, já que existe um apelo à venda e ao lucro a qualquer custo, dessa forma, a hospitalidade se torna comercial – o que deveria de certo modo, ser espontâneo.

Como vem se tecendo neste trabalho, há uma preocupação sobre o tipo de turismo que está sendo construído. Volta-se a destacar que é de extrema importância se atentar aos impactos negativos e externalidades do turismo. Como efeitos nocivos da globalização, tem-se o fato de que a produção local é deixada de lado, bem como o desenvolvimento harmônico e a comunicação plena de acolhimento entre estrangeiro e receptor. Moesch (2002, p. 100) afirma que “o turismo deixa de ser um ato de hospitalidade e de integração, passando a englobar o movimento da indústria cultural e global, como ato de consumo e absorção de um entretenimento”.

No entanto, de maneira tímida, surge a esperança de um turismo mais humano, tendo em vista uma preocupação mais social, como por exemplo, os resultados advindos do turismo de base comunitária, das práticas de turismo mais sustentável, ou casos embasados na economia solidária, apontando que um outro tipo de turismo é possível.

A globalização, apesar de suas vantagens, traz consigo diversas implicações para as localidades. No turismo, um dos inconvenientes, para além dos apontados acima, é no ponto de vista cultural. O que é local se transforma em pouco tempo em global, as tradições e manifestações vão aos poucos se perdendo em termos de patrimônio histórico-cultural. Os autores Boiteux e Werner (2002, p. 107) também confirmam essa questão quando apontam que

temos de permanecer atentos à globalização para que não se percam as características culturais dos produtos turísticos, as que fazem o seu diferencial. Hoje, turismo é uma vivência cultural que seduz pela diversidade, marco principal do produto, e que gera o deslocamento de turistas.

Partindo desse paradoxo, entende-se que existe a necessidade de se repensar o que se entende e se efetiva como turismo. Vê-se que a integração e promoção da América do Sul, sejam nos aspectos ambiental, cultural, econômico ou social podem ser alcançados por meio do turismo. Ele traz, sem

dúvida, benefícios e recursos que podem estimular o desenvolvimento da região. Cabe apurar e identificar aspectos que tragam para a discussão os elementos que irão indicar como está sendo tratado o contexto do turismo, principalmente no que diz respeito aos processos de integração.

Por sua vez, entende-se que deve haver, efetivamente, ferramentas e estratégias que visem o estímulo à integração destes países, para consequentemente analisar o turismo nesta perspectiva.

Krippendorf (2003), em sua obra “Sociologia do Turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens”, traz algumas teses para a humanização da viagem, dentre elas, pode-se destacar: pregar um turismo suave e humano; desafogar e distribuir melhor os fluxos de turistas; criar condições para uma troca equitativa e relações igualitárias e; destacar e cultivar o caráter local e nacional. Estas importantes teses são propícias para saber posicionar e guiar o turismo no sentido de lidar com a globalização e a modernidade.

Os autores Cooper, Hall e Trigo, (2011, p. 133) apontam que, para isso, “mudar práticas de negócios em resposta aos motivadores da globalização ajuda a sustentar, expandir e facilitar o processo como um todo, além de provocar uma reformulação das fronteiras que antes as restringiam.” Além disso, pontuam:

- a) Criação de marcas, produtos e personalidades mundiais;
- b) Instrução e treinamento turístico internacional visando a transmissão de conceitos e abordagens globais;
- c) Redução dos custos de transporte por meio de inovações como o modelo de negócios do transportador de baixo custo;
- d) Mecanismos de comunicação internacional, como os sistemas de distribuição global.

Fonte: (COOPER; HALL e TRIGO, 2011, p.133, [adaptado]).

Nesse sentido, é importante destacar também que “a geração e o uso de novos conhecimentos na área do turismo visando à inovação e ao desenvolvimento de produtos é crucial para se manter a competitividade entre os negócios turísticos” (COOPER; HALL e TRIGO, 2011, p.133).

Essa discussão vem acompanhada ao estudo do turismo. Para se fazer uma ponte entre globalização e educação do turismo, parte-se da prerrogativa de que é importante trazer para o debate a realidade e os novos aspectos que influenciam em nosso cotidiano, especificamente no campo do turismo, seja no ponto de vista do poder público, da iniciativa privada, da sociedade ou da academia.

A partir disso, o tema da educação do turismo e a globalização concebem justamente a proposta de um novo entendimento do turismo e a necessidade de mudança, tendo em vista os próprios processos de globalização. Faz-se interessante apontar essa relação como forma de melhor compreensão desta questão que é delicada. Transpor a educação no campo do turismo pode ser o caminho em busca de uma mudança profunda na sociedade em busca da tolerância, da humanização e da igualdade, de forma em que a educação seja intrínseca nos aspectos da multi, inter, pluri e transdisciplinaridade.

Segundo Go (2009, p. 459) “[...] a educação do turismo requer uma reorientação e reformulação fundamental, porque a economia interdependente de nossos dias necessita, cada vez mais, que todos nós sejamos melhores, mais instruídos, habilidosos e adaptáveis”. Em seu entendimento, a partir deste desafio, deve-se pensar na criação de um modelo educacional que proporcione uma ou outra compreensão da natureza interdependente, melhore e reformule a capacidade organizacional em nível global.

Ele ainda aponta que

a sociedade global emergente é caracterizada pela crise, convergência cultural e conflito. Isso afeta a maneira de pensar das pessoas sobre o turismo, as análises que fazem sobre o que é o sucesso com os consumidores, comunidades hospedeiras, corporações hospedeiras, e como transformar isso em ação. Essas considerações dos efeitos da economia global na sociedade implicam que devemos mudar as maneiras que ensinamos, treinamos e aprendemos (GO, 2009, p. 459).

Dessa forma, o autor sugere uma educação global. Surge a proposta de reestruturar o currículo para atender às necessidades do turismo, baseada em um cenário global, e feito isso, “compreender a estratégia da indústria global é

fundamental para o desenvolvimento e comunicação dos programas de educação global” (GO, 2009, p. 459).

Relatando sobre as formas de educação, ele a entende como desenvolvimento intelectual de um indivíduo. Referindo à consciência de cultura, o conhecimento de línguas estrangeiras, desenvoltura com a informática e meios digitais, conhecimento geográfico; todos, de certo modo, interligados ao campo do turismo.

Vale mencionar aqui o pensamento de Krippendorf (2000), de que é preciso aprender a viajar e, para isso, nas escolas deveria haver o ensino acerca da viagem. De forma geral, necessita-se explorar a relação entre o turismo e o educar para a indústria global.

Como os grandes exploradores do século passado, os primeiros educadores do turismo tiveram de enfrentar desafios importantes porque (1) “em quase todos os casos [os programas eram] desenvolvidos como resultado de uma iniciativa acadêmica, em vez de obedecerem a uma demanda industrial”, e (2) “certos segmentos da indústria do turismo pareciam aceitar qualificações acadêmicas específicas”. Essas descobertas, que são baseadas em uma análise do estudo comparativo de Lawson, servem como um importante lembrete de que a educação do turismo nas décadas de 1970 e 1980 era, principalmente, dirigida por educadores (GO, 2009).

Existia, portanto, uma preocupação recorrente explanada pelos educadores do turismo para matérias altamente pragmáticas, além da colocação dos estudantes na carreira e inserção do profissional no mercado. Atualmente, vê-se que este ponto tem mudado, levando em consideração a evolução do campo; vê-se uma preocupação em colocar o turismo em um contexto mais amplo e identificar preocupações maiores.

Além do que foi analisado, a educação – com destaque para a educação em turismo, também pode dissolver fronteiras, que é uma das características da globalização apontadas na pesquisa. Essa análise da desterritorialização como consequência da ampliação da educação em turismo é positiva, tendo em vista que abarca um sentido de alteridade, qual seja, de que, por meio de um turismo mais crítico, concebido no âmbito educacional, os diferentes povos

podem aproximar-se e estabelecer conexões, ao mesmo tempo em que guardam suas diferenças e identidades. O conhecer e bem receber o outro são traduções da hospitalidade e é por meio dela que o visitante pode se sentir em casa mesmo estando em outras terras, ainda que de maneira passageira.

Diante disso, é preciso, para além do fomento à educação em turismo, ampliar os meios que possibilitam o encontro. Nesse sentido, faz-se necessário diminuir o descompasso que há em relação à mobilidade, ou seja, deve-se criar incentivos, via iniciativa privada ou pública, de modernizar ainda mais a área de transportes, bem como seus meios, vias e rotas no eixo sul, tendo como meta o que foi feito no eixo norte do globo.

1.3 A importância do modal aéreo para a conexão de destinos

1.3.1 Transportes e Turismo

O campo de transportes apresenta diversas características em nível de infraestrutura, veículos e operações comerciais. Além das diversas características, possui também classificações e tipologias. Dentre outros aspectos, ele pode ser deslocamento, mudança (de algo ou alguém) de um lugar para outro, ou transferência (de indivíduo ou grupo de indivíduos) de posto ou função. Assim como no turismo, a compreensão a respeito dos transportes envolve o conhecimento e diálogo com outras ciências, que possuem conceitos já firmados ao longo do tempo acerca do movimento, de acordo com Ronaldo di Roná (2002).

Nessa perspectiva, o autor transita por esses conceitos já postos, a fim de formar um entendimento sobre a questão. Inicialmente, ele conecta transporte à física, onde o deslocamento é uma das grandezas que, por meio da força, resulta em ação ou trabalho. Em seguida, Roná (2002) analisa questões mais específicas e, desta forma, tece a sua teoria. Nesse sentido, afirma que “transporte é o deslocamento entre dois pontos (origem/destinos), por uma trajetória, em um tempo determinado” (2002, p. 6). Assim, podem ser

agregados sinônimos como movimentar, ato de conduzir ou mover. Em um aspecto mais físico, determinado corpo se desloca de um ponto A em direção a um ponto B, trajetória percorrida em uma relação de espaço/tempo.

O autor também trata de uma sistematização dos transportes, onde pode-se elencar alguns elementos que são fundamentais à sua composição: meios de transporte e via de comunicação ou transporte, podendo estas serem terrestres, sobre águas ou aéreas. Já para Palhares (2002), os quatro elementos do transporte são: as vias, que são os meios naturais ou artificiais pelos quais há o desenvolvimento do transporte; os veículos, de diferentes tecnologias e performances, criados para operarem nas vias; a força motriz, ligada a eficiência dos veículos e que tem relação, portanto, com o seu alcance, velocidade e capacidade de lotação; e terminal, que é o local de acesso aos meios de transporte.

Roná (2002) pondera que uma rede de transportes mais densa e com traçado mais rico tem total relação com o desenvolvimento econômico e social da região onde esteja inserida. Essa afirmação do autor pode ser associada ao que já foi exposto nesta pesquisa, que é a questão de o eixo sul estar atrasado no que se refere à modernização da mobilidade e de aspectos que esta abarca. Por certo e desde já, esta mobilidade pode ser traduzida pela temática dos transportes.

Apresentado de maneira breve, os transportes podem se caracterizar ainda como público ou privado, regular e não regular (charter), urbano, doméstico e internacional; deve-se citar também a importância da infraestrutura para atender a capilaridade dos transportes, no que se refere ao crescimento e desenvolvimento dos modais.

Basicamente, o setor de transportes, além de deslocar e possibilitar fluxos, deve funcionar de maneira harmônica e minimizar fronteiras almejando a integração. A interligação de destinos, por meio dos transportes, possui importância, não tão somente econômica, mas cultural e principalmente social. O setor de transportes deve ser muito bem pensado em escalas governamentais e mercadológicas, no sentido de promover políticas em conjunto que possam ir além de interesses econômicos.

A respeito do contexto histórico dos transportes, Roná (2002, p. 17) aponta que

narrar a história dos transportes é o mesmo que narrar a história da humanidade, pois está e sempre esteve intimamente associada ao locomover-se. Utilizando -se, primeiramente, dos seus próprios pés, que eram muito frágeis para enfrentar longas caminhadas por terrenos nem sempre favoráveis, o ser humano teve de encontrar soluções tecnológicas para continuar a sua interminável jornada, não só sobre a superfície sólida do planeta.

“Um sistema ideal de transporte seria aquele que pudesse oferecer, simultaneamente, todas as condições básicas necessárias para cumprir as finalidades essenciais do transporte” (RONÁ apud PELIZZER, 1978, p. 7). É evidente que estas condições se referem à segurança, rapidez, regularidade, pontualidade, prestação de serviços, economia e conforto – a ideia é que a escolha seja feita racionalmente pelo usuário e que se opte pelo modal mais conveniente para cada viagem. Para tanto, o autor aponta ser necessário, por parte do ente público, um planejamento. E, um planejamento que permita a escolha por parte do usuário deve ser um planejamento mais geral e que não deixe em nenhum momento de observar a demanda, para que não contenha restrições, pois, a partir do momento que deixa de ser amplo, o planejamento arrisca reprimir essa liberdade de escolha. Para tanto, há que ser organizado em articulação com outras áreas de governo e sociedade, dentre elas o turismo.

A evolução do Turismo é bastante conexa com a dos transportes, desde o nomadismo e a prática do caminhar até os tempos atuais. Além da prerrogativa do deslocamento, entende-se que os transportes possuem uma grande importância para a prática do turismo, tendo em vista que o turismo é um fenômeno social e que os transportes conectam destinos, povos e culturas.

De acordo com Palhares (2003, p. 38), “o turismo, no padrão que atualmente é conhecido no mundo inteiro, só pôde ser alcançado graças ao desenvolvimento tecnológico dos meios de transportes”. Percebe-se, assim, uma relação intrínseca entre ambos. Os impulsos na prática do turismo estão relacionados e ocorreram a partir do advento dos transportes. Atualmente, é possível acessar o outro lado do globo em menos de um dia.

Como forma de definir a atividade de transporte, mais especificamente para o caso do transporte voltado para o turismo, o mesmo pode ser tido como a atividade meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primário e secundários) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro de um mesmo destino primário ou secundário (PALHARES, 2003, p. 27).

O autor comenta que, em alguns casos, a atividade de transporte, por si só, já pode ser considerada uma experiência turística, como as trilhas feitas com bicicleta em algumas cidades. O transporte pode, inclusive, direcionar a escolha e planejamento dos passeios.

Em termos de facilitar o ingresso de turistas em determinada região, é possível depreender que “[...] a questão é que os destinos turísticos muitas vezes fazem um excelente trabalho de marketing junto a turistas potenciais, mas tem uma atitude passiva quando se trata de trabalhar em parceria com as empresas de transportes” (PALHARES, 2002, p. 29). Assim, as regulações e atribuições acabam sendo exclusivas das empresas de transportes e têm se tornado, cada vez mais, pertencentes ao mercado.

Além dos modos de transporte já descritos, é preciso analisar a questão das redes de transporte. Elas são, segundo Palhares (2002), o composto de ligações e terminais. Esse conceito pode ser utilizado tanto para um determinado modo de transporte quanto para um conjunto deles. Há, portanto, redes ferroviárias, redes fluviais, redes aéreas, dentre outras, assim como podem existir redes compostas de redes rodoviárias e redes ferroviárias, por exemplo.

As redes podem encontrar algumas limitações à sua expansão, tais como as geográficas. No caso das redes aéreas, o problema maior é de ordem regulamentar, visto que as vias naturais (no caso o ar) são mais flexíveis e, portanto, menos passíveis de terem problemas de topografia, por exemplo, que, por sua vez, são uma realidade para os transportes em terra. Uma alternativa ao embaraço legal já é, há algum tempo, utilizada por algumas companhias aéreas nos Estados Unidos. O autor cita Button e Stough (2000) para afirmar que algumas empresas aéreas passaram a utilizar grandes

aeronaves para transportar os passageiros. Assim, ampliaram sua capacidade de atendimento aos usuários de determinadas rotas.

A integração dos modos de transporte é um importante passo para um melhor funcionamento de seus sistemas, segundo a análise de Palhares (2002). O autor chama de intermodalidade esta integração e destaca a eficiência como um ponto alto desse movimento. Ele cita que, no Brasil, por exemplo, há uma supremacia rodoviária em detrimento a outros modos de transporte, o que prejudica a intermodalidade e culmina em perdas para os turistas, que são grandes usuários desses sistemas.

Ainda, sobre as conexões entre transporte e turismo, o autor descreve o atentado de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos como um termômetro que pode demonstrar a medida da ligação entre ambos. Houve, após o episódio, uma queda brusca no número de reservas na rede hoteleira norte-americana, e com relação às companhias aéreas, diante de tantos cancelamentos, tiveram que pedir socorro financeiro ao governo.

Um outro fator que impacta no setor de transporte e no fenômeno turismo é a sazonalidade. Para minimizar seus efeitos, Palhares (2002) descreve que as empresas, em especial os hotéis e companhias aéreas, utilizam-se de técnicas de gerenciamento que permitem oferecer preços de tarifas diferenciados em determinadas épocas do ano, como as altas e baixas temporadas, por exemplo. Uma outra estratégia é a formação do que o autor chama de alianças estratégicas, que nada mais são do que parcerias diversas entre companhias aéreas motivadas por questões operacionais, de infraestrutura, de marketing, políticas/regulatórias, financeiras ou também questões ligadas à demanda, ou seja, aos passageiros. As alianças estratégicas podem apresentar vantagens, como um aumento na frequência de voos, mas de igual modo apresentam também desvantagens, sobretudo por diminuir ou anular a competitividade e, assim, caracterizar monopólio.

Diante de tudo que foi exposto, é possível perceber que, no modal de transporte aéreo, as companhias trabalham com pesquisas de mercado e estudos de viabilidade econômica, procurando responder ao argumento de demanda e oferta. Além disso, concorrem entre si ou fazem alianças no que se refere a cobertura de determinados destinos. Essas questões serão

destrinchadas a seguir, na análise mais aprofundada acerca desse ramo, que, de semelhante modo, necessita ser examinado, tendo como foco a perspectiva da implementação de Multidestinos na América do Sul.

1.3.2 Transporte aéreo

A qualquer investigação acerca do transporte aéreo é possível adicionar o elemento do eterno desejo humano por voar, desafio que, ao longo da história, foi sendo vencido. O homem de vários campos buscou esse sonho, desde o sujeito ligado às artes até o sujeito atuante no terreno das ciências mais exatas, como as engenharias, por exemplo. Famosos deixaram suas marcas na linha do tempo da aviação e as histórias narradas são inúmeras e demasiadamente interessantes. O avião é cantado e contado e não há quem não seja afetado por pelo menos uma de suas lendas ou passagens históricas.

Roná (2002, p.108) disserta que “a aviação é um fenômeno do século XX e teve um desenvolvimento tão fantástico, que o futuro apresentado pela ficção científica sempre esteve associado ao voar humano”. Quando se abordam contextos que remetem ao futuro, o modal aéreo é um dos primeiros a serem lembrados, na maioria das vezes com forte viés tecnológico e com aspecto ultramoderno.

Na obra de Palhares (2002) constam relatos sobre o surgimento das primeiras aeronaves, de seu desenvolvimento com foco na participação em guerras, da liderança francesa no início das construções e tecnologias dos aeroplanos, até o pioneirismo alemão no que refere aos primeiros voos domésticos com passageiros e da revolução ocorrida em 1950, quando surgiram aeronaves maiores e, posteriormente, um novo salto em matéria de desenvolvimento no início da década de 70.

É evidente que o transporte aéreo evoluiu em um ritmo muito acelerado desde sua criação. “Suas características intrínsecas de velocidade, segurança e autonomia para percorrer espaços contribuíram para a disseminação do seu uso para a movimentação de cargas e pessoas” (CNT, 2015, p. 07). A forma

em que ocorre o deslocamento à integração de regiões, cada vez mais tem se qualificado e agregado valor aos serviços.

Figura 1 - Vantagens do modal aéreo



Fonte: CNT, 2015.

No que tange às vantagens do modal aéreo (Figura 1), pode-se destacar: **velocidade/ agilidade**: se comparado com outros modais, possibilita viagens mais rápidas e de longo alcance; **segurança**: de acordo com pesquisas, o modal aéreo é um dos mais seguros para viagens, juntamente com o modal aquaviário; **ampla área de atendimento**: apesar de algumas restrições, possui grande cobertura global representada pelos aeroportos; **elevado nível de serviços**: oferece, agregado ao deslocamento, uma gama de serviços complementares, tanto à bordo quanto em solo; **autonomia para grandes distâncias**: permite cruzar o globo em um curto espaço de tempo e sem interrupções em voos *non-stop*; **elevada capacidade de transporte**: oportuno para deslocar grande volume de pessoas e cargas.

No mesmo passo caminhou a regulamentação no setor, especialmente pelas peculiaridades do mesmo.

A atividade do transporte aéreo, por sobrevoar o território de vários países (no caso dos vôos internacionais), pelo fato de empregar tecnologia de ponta, por utilizar o ar como via de transporte, o que exige altos padrões de segurança, e por ter, desde a sua criação,

tornado-se símbolo de desenvolvimento e representatividade de vários países, é um modo de transporte altamente regulamentado. Mesmo que este mercado ainda não se tenha tornado multinacional, uma vez que raros são os países em que empresas estrangeiras podem ser proprietárias das empresas aéreas nacionais – muitas das quais estatais -, grandes alterações ao longo das últimas décadas vêm sendo observadas tanto nas regulamentações econômicas quanto nas não econômicas (PALHARES, 2002, p. 105-106).

Há regulamentações que não possuem ligação mais direta com aspectos da economia, mas existem também as econômicas. As primeiras, segundo o autor, dizem respeito a questões de segurança, normas técnicas, padrões de fabricação e manutenção, treinamentos e outros detalhes. As econômicas estão ligadas as de direito e capacidade de tráfego e as de controle de tarifas, dentre outras. Há, por exemplo, as denominadas “liberdades do ar” (PALHARES, 2002, p. 107) que tratam de direito a fazer escala em determinados países, de embarque e desembarque de passageiros, de sobrevoo no espaço aéreo e algumas outras questões.

O autor também descreve processos de desregulamentação, que ocorreram após a percepção das empresas, de órgãos reguladores e de pesquisadores de que “regiões onde o setor era menos regulamentado apresentavam uma maior competição entre as empresas, gerando tarifas menores e maior aumento da demanda” (PALHARES, 2002, p. 113). Os Estados Unidos foram vanguarda na desregulamentação quando a fizeram em 1978 e inspiraram vários países.

É possível aqui pousar um pouco a continuidade da análise num cenário mais amplo para iniciar os procedimentos de decolagem da questão no âmbito da América do Sul. Em verdade, não será agora trazido o contexto da região e, por isso, podem ser considerados aqui como debates incipientes inseridos nos limites ao sul da linha do Equador.

Como a pesquisa tem como objeto apresentar as viagens multidestinos como propulsoras de desenvolvimento turístico na América do Sul a partir da melhoria e intensificação do transporte aéreo, é um ponto focal o argumento acerca da regulamentação. Faz-se necessário, portanto, e é uma sugestão desta pesquisa, que seja realizado de maneira individualizada por cada nação um diagnóstico atual acerca da regulamentação na região para,

posteriormente, promover, caso necessário, a desregulamentação, seja de maneira particular ou em bloco. De antemão, sabe-se que o Brasil iniciou esse processo em 1990 e que, a partir de então, a competitividade entre empresas foi um crescente, impactando na diminuição das tarifas.

O contexto brasileiro não reflete a América do Sul como um todo, mas por conta de o Brasil ser o maior e mais populoso país do eixo, o que acontece aqui impacta de maneira marcante no território como um todo. E o peso do transporte rodoviário na matriz de transportes de cargas que é feito entre o Brasil e os países do Mercosul merece ser ressaltado, pois “95% do comércio internacional entre o Brasil e os países do Mercosul se dá por meio das rodovias, e o acordo de livre comércio é, em grande parte, o motivo da forte tendência para o modal”¹. Das vantagens desse modal, uma delas seria a facilidade no retorno com carga e outra a dispensa de armazenagem. De seu lado, as desvantagens são as condições físicas das rodovias e fatores pontuais, como a alta de combustível no Brasil nos últimos tempos. Provavelmente, assim como a avaliação sobre o de cargas, o transporte de passageiros deve seguir impressões semelhantes.

Um outro dado importante que também parte da perspectiva Brasil é o crescimento dos voos diretos da América Latina para o país. O Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR) divulgou, no início do último ano, 2017, que tiveram um aumento de 21,64%². À época, Vinicius Lummertz, presidente da Embratur, afirmou que “as companhias aéreas brasileiras possuem dados e uma percepção diferente da demanda por voos para o Brasil. Essas ações estratégicas são de extrema importância para aumentar o fluxo de turistas estrangeiros para o país, otimizando, mesmo que indiretamente, o trabalho da Embratur. Fica mais fácil vender o Brasil quando temos mais conectividade”.

Ora, se esforços recentes das companhias aéreas auxiliaram de forma marcante no incremento da malha aérea no Brasil, pode-se dizer que há um

¹ <http://www.guiamaritimo.com.br/noticias/mercado/a-chave-para-o-mercosul-e-o-equilibrio>. Acesso em 11 de março de 2018.

² http://www.embratur.gov.br/piembratur-new/opencms/salaImprensa/noticias/arquivos/Voos_direto_da_America_Latina_para_o_Brasil_crescem_2164.html. Acesso em 11 de março de 2018.

cenário promissor no que se refere a implantação aqui dos Multidestinos Turísticos.

A União das Nações Sul-Americanas (UNASUL) pode inspirar-se na União Europeia, antes chamada Comunidade Europeia, cuja formação repercutiu em diversos setores, inclusive no transporte aéreo, onde “a eliminação das fronteiras, transformando os vôos, entre os países membros, de internacionais para domésticos” (PALHARES, 2002, p. 116) foi um importante passo. E a esse, seguiram outros passos, como, por exemplo, os chamados “pacotes”. Um outro modelo é o que fizeram Austrália e Nova Zelândia, que atualmente possuem o Single Aviation Market (SAM)³, um acordo de mercado que inicialmente foi chamado Single Aviation Market of Australia and New Zealand (SAMANZ)⁴ e que também aplica padrão interessante de desregulamentação.

Ainda, sobre essa questão, vale registrar que tramita no legislativo federal normativa que versa sobre um Marco Legal para o transporte aéreo no Mercosul. Trata-se do Projeto de Decreto Legislativo (PDC) nº 776/2017. Segundo matéria publicada pela Agência Câmara Notícias, em novembro de 2017, figuram nesse projeto regras novas, que foram previstas no Acordo Multilateral de Céus Abertos para estados-membro da CLAC, que é a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil.

No referido acordo, consta que “os países signatários reconhecem a necessidade de desenvolver a indústria aeronáutica para atender a direitos e interesses dos usuários bem como a critérios de segurança de aeronaves, de passageiros, da infraestrutura aeroportuária, de terceiros e do meio ambiente”. Além disso, um aspecto importante abordado pela matéria acerca desse projeto é que, em seu texto, estão estabelecidos alguns objetivos imediatos no âmbito do setor aeronáutico e na prestação de serviços internacionais no segmento aéreo, tais como “a facilitação e a expansão de serviços aéreos internacionais nos países da região; a otimização da infraestrutura e dos

³<http://www.transport.govt.nz/air/internationalairservices/internationalairlinelicensing/samairlines-openaviationmarketlicences/>. Acesso em 06 de março de 2018.

⁴ Ver: PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos**. 2ªed. São Paulo: Aleph, 2002, p. 132.

recursos aeronáuticos; e a coordenação de políticas e sistemas de integração aeronáuticos nas relações entre si e com terceiros países”.

Em consulta ao portal da Câmara dos Deputados, o PDC encontra-se, atualmente, em março de 2018, na seguinte situação: Aguardando Designação - Aguardando Devolução não-membro. O PDC é de autoria da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul e tramita em regime de urgência.

Um outro aspecto que merece abordagem nesta pesquisa versa sobre os custos que as empresas aéreas possuem, pois são valores que de algum modo estão embutidos nos custos das passagens aéreas. Segundo Palhares (2002), são eles: controle dos gastos das próprias empresas; custos externos, tais como salários, combustível, tarifas em geral; demanda, que tem a ver com a densidade do fluxo e a sazonalidade; o tipo e as características das aeronaves; os padrões de operação, compreendidos como distância das rotas, frequências dos voos e frota.

Os pontos mencionados no parágrafo acima também são fundamentais para o diagnóstico proposto pela pesquisa, que deve preceder a implementação do modelo de Multidestinos turísticos na América do Sul.

Como já foi mencionado, os terminais são importantes componentes do sistema de transporte como um todo. Assim, é imprescindível que os aeroportos dos países que compõem a América do Sul, no caso do transporte aéreo, integrem o diagnóstico acerca dos Multidestinos. De acordo com Palhares (2002), esses terminais são fundamentais para a atração de turistas. Esta pesquisa também já evidenciou que, atualmente, os turistas pesquisam seus destinos e uma das questões que pesa na sua escolha é o deslocamento, a possibilidade de movimentar-se para lugares diversos a partir do primeiro destino escolhido. Nesse sentido, “são o cartão de visitas de uma cidade” (PALHARES, 2002, p. 165).

Essa situação pode ser percebida de forma clara ao se observar, por exemplo, o contexto dos últimos grandes eventos que ocorreram no Brasil: Copa do Mundo em 2014 e Jogos Olímpicos em 2016. Em ambos, a reforma nos principais aeroportos foi objeto de cuidado por parte do governo federal e de governos estaduais e distrital, o que demandou licitações e privatizações, a

fim de implementar as modernizações necessárias ao padrão de excelência no recebimento aos turistas.

Porém, há que se observar também que os modais devem estar minimamente conectados. Ou seja, é preciso que o transporte rodoviário, metroviário e outros, também funcione de maneira harmônica com o aéreo. Além disso, é importante ter em mente que os aeroportos hoje constituem-se como grandes centros de lazer, alguns com salas de cinema, sauna, boate, museu, exposições e outros, além, é claro, das lojas e praças de alimentação – nota-se que estão se tornando verdadeiros complexos aeroportuários agregados ao entretenimento e lazer.

Não foram localizados muitos estudos acerca da realidade do setor aéreo na América do Sul e o impacto do turismo sob o mesmo. Esse é um dos motivos da pesquisa propor aos países do eixo sul que façam, preliminarmente, um diagnóstico da questão. Porém, algumas informações foram previamente localizadas e podem servir de ponto de partida.

Palhares (2001, p. 132) aponta que “70% do turismo receptivo brasileiro se dá pelos aeroportos”. O autor analisa a questão na região partindo de uma perspectiva que destaca os aspectos mais econômicos do turismo, que é diferente da abordagem principal desta pesquisa. Porém, vale a pena ser trazida por tratar-se de uma investigação que o autor fez também em comparação com outras áreas do planeta. Além disso, é possível depreender que muitas vezes os números traduzem as questões que foram expostas, quando o tema da globalização foi examinado e, com ele, trazido as teses acerca do surgimento de visões e conceitos como países do primeiro mundo e do terceiro mundo ou a temática do desenvolvimento e subdesenvolvimento, dentre outras.

Assim, por mais que a seguir sejam esmiuçados pontos econômicos, é possível, por meio do exposto acima, conecta-los às questões sociais da região analisada pelo autor, que é América do Sul e Central. Vale ressaltar ainda que a pesquisa do autor é datada de 2001, quando foi publicada sua obra. Ou seja, traz dados de aproximadamente 17 anos atrás. Assim, serve como fonte de pesquisa. Porém, para o diagnóstico sugerido, os dados apontados devem ser atualizados.

Em termos de impactos econômicos do turismo, os dezenove países, que englobam esta região (não incluindo o México), apresentam um dos piores desempenhos quando comparados às demais regiões. Só não perde para o Sul da Ásia em termos de participação do PIB turístico, 5,6% ou 90,04 bilhões de dólares, e no percentual de empregos gerados, 6,0% o que representa 8,91 milhões de empregos. Este último valor é inferior à metade da média mundial. Os gastos pessoais com o turismo, por parte da população local, de 3,9% são bem inferiores à média mundial de 11%. Ainda assim, o turismo representou 59,1% dos serviços exportados no ano de 1999 e as taxas de crescimento para esta década (2001-2010) é de 6,1% anuais, o dobro da média mundial. Para Argentina, Chile e Venezuela, segundo o estudo do WTTC (1999), são esperados índices ainda maiores (PALHARES, 2001, p. 142-143).

Neste sentido, têm-se um panorama cronológico e pode-se notar a importância para as economias, especificamente do Brasil, como exemplifica abaixo:

O Brasil, em decorrência do seu tamanho geográfico e populacional, domina o turismo da região em termos de participação absoluta. Representa 42% (38,14 bilhões de dólares) de todo o PIB turístico da região (o equivalente a 90,04 bilhões de dólares) e 41% (3,67 milhões) de todos os empregos no setor destes países (8,91 milhões). Entretanto, esses 38,14 bilhões de dólares gerados pelo turismo brasileiro, representam apenas 4,9% de toda a sua economia, o que vem a ser a pior participação entre todos os demais países da América Latina. Esse indicador só não é inferior ao dos seguintes países de todo mundo: República Centro-Africana (4,4%), Malauí (4,3%), Serra Leoa (4,3%), Argélia (3,3%), Líbia (4,2%), Bangladesh (2,9%) e Paquistão (4,3%). Ou seja, dos 161 países englobados no estudo da WTTC (1999) o Brasil tem a oitava pior participação em termos de PIB turismo em sua economia (em 155º lugar!), encontrando-se com grupos de países africanos e asiáticos em séria situação político-social. O que vem a ser vexaminoso!

Dentre os países da América latina que o turismo tem a maior importância econômica, encontram-se: Belize (23,5% do PIB e 19,4% dos empregos) e Suriname (21% de PIB e 26,4% de empregos). Costa Rica, Guiana, Panamá e Paraguai também apresentam bons indicadores de PIB (entre 12%-16%) e empregos (9%-14%) (PALHARES, 2001, p. 142-143).

Em que pese a crítica desta pesquisa a uma visão meramente economicista do turismo, mencionar os números acima é importante pois os mesmos compõem os orçamentos dos países. No caso do Brasil, podem ser um dos componentes das políticas públicas voltadas ao setor e, nesse sentido, merecem ser tratados. Os dados também são importantes na medida que

auxiliam de igual maneira no monitoramento e avaliação das políticas dos países como um todo.

Em especial, no que se refere ao Brasil, é interessante porque tais políticas demandam orçamento público, e, assim, inseridas no contexto orçamentário, passam também pelo legislativo nacional, que é quem aprova todas as leis que tratam do uso do conjunto dos recursos públicos.

Por fim, os números apontados podem alimentar ferramentas como os indicadores, que são facilmente criados com base nos valores apontados na pesquisa da WTTC.

Retomando um pouco a questão superficialmente exposta da integralização dos aeroportos com outras vias, veículos e terminais, é necessário pontuar com mais afinco a questão da ligação entre os modais. De acordo com Palhares (2002, p. 44), “a intermodalidade permite que passageiros e cargas (mesmo no caso do turismo, não se pode esquecer que malas e bagagens são cargas a serem transportadas) utilizem, ao longo de toda a viagem, o modo de transporte mais eficiente possível”. Deste modo, é preciso a interconexão entre terminais – transportes multimodais.

O autor comenta que os aeroportos geralmente são construídos em áreas mais afastadas nos grandes centros e é preciso atentar quanto a isso e fornecer uma interligação para os usuários de transportes. Os engarrafamentos também devem compor a equação dos multimodais, tendo em vista que comumente acontecem nas cidades maiores. E, ao citar a questão específica do Brasil, onde há um predomínio do modelo rodoviário, o pesquisador traz um dado interessante.

Com a predominância de um só modo de transporte, a intermodalidade fica altamente prejudicada, e com isso os passageiros e turistas perdem em termos não só de opções de transporte, mas também em todos os benefícios advindos de uma maior competitividade entre os mesmos, principalmente melhoria do serviço prestado e diminuição de tarifa (PALHARES, 2002, p. 46).

No caso da América do Sul, cuja dimensão é muito extensa, o modal aéreo encaixa como estratégia, além de outras vantagens que essa espécie de transporte pode oferecer em comparação aos outros modais e categorias.

Entende-se que todo tipo de transporte é fundamental. Inclusive, como foi dito, há que se destacar a importância no desenvolvimento de transportes multimodais, visto as possibilidades de integração que a junção de todos pode oferecer. No entanto, vê-se o transporte aéreo como o mais oportuno para a ligação de destinos a longas distâncias e, toda vez que ele é mencionado nesta pesquisa, implica, mesmo que não haja citação, em dizer que junto com ele é necessária a intermodalidade, ou seja, é fundamental que ao aéreo estejam conectados, e bem conectados, outros modais, como o rodoviário, o metroviário, e incluídas também as boas condições do transporte público, bem como taxis e aplicativos.

Para além da sugestão do diagnóstico e planejamento atualizados e a serem feitos de maneira individualizada e em bloco, na tentativa de especificar a pesquisa, é preciso apontar outros pontos como sendo essenciais na formatação do modelo multidestinos turísticos. Faz-se necessário, portanto, em uma fase posterior, debater os seguintes pontos:

- **Companhias Low cost, low fare:** gerencial baseada na oferta de tarifas mais baixas a partir da simplificação do serviço, minimizando custos. Decorre deste um outro assunto a se tratar, que é o *code share*, quando duas ou mais empresas participam do mesmo voo, buscando minimizar a sazonalidade ou a baixa demanda.

- **Economias de escala:** vê-se como possibilidade de avanço e desenvolvimento de rotas, tendo em vista que a economia de escala existe quando a extensão da capacidade de produção de uma empresa ou indústria provoca o aumento na quantidade total produzida sem um aumento proporcional no custo de produção. Como resultado o custo médio do produto tende a ser menor com o aumento da produção.

- **Infraestrutura:** Privatização e concessão, capacidade de infraestrutura e ampliação de aeroportos. Outro ponto é que o aumento no tamanho e capacidade das aeronaves tem inviabilizado e restringido o pouso em alguns aeroportos que se tornam pequenos, seria um caos desembarcar milhares de passageiros simultaneamente constantemente em aeroportos que não possuem tal capacidade. Dessa forma pode ser visto como um limitador.

Figura 2 - Infraestrutura da rede aérea



Fonte: CNT, 2015.

Com base em todo o exposto, observa-se que o serviço de transporte aéreo tem grande potencial de desenvolvimento, e estimulá-lo pode trazer ganhos importantes para a região sul-americana.

De semelhante modo, julga-se também muito importante a questão multimodal nos transportes. No entanto, o foco da pesquisa é especificamente o transporte aéreo. Assim, este trabalho parte do pressuposto de que a situação aeroportuária na América do Sul encontra-se em uma situação precária, no sentido de necessitar de urgentes ajustes.

Porém, o trabalho não tem a intensão específica de avaliar a gestão ou infraestrutura do modal aéreo, mas sim apontar estratégias que o envolvem e que estimulem o avanço e desenvolvimento da prática do turismo. Um outro pressuposto, que será analisado mais adiante, é trabalhar com a potencialidade turística da América do Sul, por acreditar em seus recursos e patrimônios culturais.

1.4 Possibilidades e potencialidades territoriais para a América do Sul

1.4.1 Caracterização geral do território sul-americano

A América do Sul, em conjunto com América do Norte e América Central, compõe o continente americano, um dos seis continentes do mundo. Do ponto de vista da língua, além das indígenas, o continente americano subdivide-se em países de origem inglesa, pertencentes à América Anglo-Saxônica e países de origem românica, ou seja, espanhol, francês e português que, de seu lado, compõem a América Latina.

São pertencentes a América do Sul um total de doze países independentes, a saber: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela. Em extensão, o Suriname é o menor deles e o Brasil o maior, sendo também o mais populoso. Das línguas faladas nesses países, há predominância do espanhol e do português. Porém, os indígenas ainda fazem uso de sua língua em algumas nações. Além disso, a América do Sul, com população aproximada de 422,5 milhões de pessoas é o segundo continente em extensão territorial, perdendo apenas para o asiático.

A América do Sul é um subcontinente que compreende a porção meridional da América. A sua extensão é de 17 819 100 km², abrangendo 12% da superfície terrestre e 6% da população mundial. Une-se à América Central a norte pelo istmo do Panamá e se separa da Antártida ao sul pelo estreito de Drake. Tem uma extensão de 7 500 km desde o mar do Caribe até ao cabo Horn, ponto extremo sul do continente. Os outros pontos extremos da América do Sul são: ao norte a Punta Gallinas, na Colômbia, ao leste a Ponta do Seixas, no Brasil, e a oeste a Punta Pariñas, no Peru. Seus limites naturais são: ao norte com o mar do Caribe; a leste, nordeste e sudeste com o oceano Atlântico; e a oeste com o oceano Pacífico. O Brasil representa atualmente a metade da população e produto econômico desta região.⁵

⁵. AMÉRICA do Sul <https://www.todoestudo.com.br/geografia/america-do-sul>. Acesso em: 08 de março de 2018.

Além disso, a região é conhecida especialmente pela abundância de recursos naturais e pela sua diversidade cultural. Há alguns estudos que apontam aspectos da ocupação histórica deste território por maioria inca e que posteriormente foi ocupado por caçadores que vieram pela América do Norte e América Central. É sabido que também houve a ocupação por parte dos europeus, que atravessaram oceanos a fim de conquistar novos territórios.

A busca pelas riquezas minerais foi uma das causas da destruição e até mesmo aniquilamento da civilização inca do território sul-americano. Essa invasão dos povos do norte do planeta também implicou em um genocídio da população indígena.

As variadas formas de paisagens são um destaque a parte da América do Sul, região em que podem ser encontradas montanhas, praias, florestas, caatingas, desertos e até mesmo cordilheiras e geleiras, dentre outras paisagens. Também, nesse aspecto, ligado a natureza, há exploração. Esses recursos são retirados muitas das vezes sem respeitar a possibilidade de seu esgotamento e sem a devida pactuação ou consentimento da população local.

O clima também é variado na região, de frio de montanha e polar a temperado, mediterrâneo ou tropical, que é um dos mais predominantes. Esta variação climática influencia e é influenciada pelos tipos de vegetação existentes na América do Sul, que contem florestas tropicais, florestas equatoriais, estepes, savanas, tundras e outras.

Com relação ao desenvolvimento, o continente americano como um todo tem uma relação de servir ao capital internacional, muito especialmente a região sul que, como apontado acima, foi explorada desde as ocupações que expulsaram e exterminaram as primeiras populações nativas. Por certo que essas questões influenciaram na economia da América do Sul, impactando sobretudo nas políticas sociais.

Vale lembrar que a história da escravidão também foi marcante na região, tanto dos indígenas quanto dos africanos trazidos de seu continente em condições degradantes. Tudo isso para explorar madeira, tabaco, cana-de-açúcar, algodão, café e outras riquezas ao longo da história sul-americana.

Por tudo isso, somadas a questões mais atuais como episódios de governos ditatoriais em alguns dos países sul-americanos, não é difícil nem incomum atrelar a região ao subdesenvolvimento ou ao crescimento tardio. A desigualdade é um aspecto transversal às nações ao sul das Américas, em que pese o fato de que alguns desses países terem alcançado um desenvolvimento mais amplo, inclusivo e qualitativo nas últimas décadas, como foi o caso do Brasil.

Os países da América do Sul que, de alguma forma, alçaram um patamar diferenciado nas exportações, seja por conta de avanços na agricultura ou na indústria, são tidos como menos subdesenvolvidos que aqueles que ainda não alcançaram maior diversidade nesses setores.

Devido ao contexto sócio-histórico-cultural, a América do Sul possui grandes entreves em suas cidades, podendo citar as grandes favelas como por exemplo: Rocinha e Sol Nascente no Brasil; La Villa 31 na Argentina; La Chacarita no Paraguai; Población Callampa no Chile; ou La Comuna 13 na Colômbia. As cidades fronteiriças, que contornam os países da América do Sul também possuem estado crítico, com relação à falta de segurança, estrutura urbana, saneamento básico etc, assim como as favelas. O velho discurso para a América do Sul é o da Integração territorial, no entanto, está cada vez mais difícil assegurá-la devido à conjuntura socioeconômica e a dimensão territorial extensa, visto que só o Brasil, por si só possui dimensões continentais – dessa forma a integração territorial acaba se transformando em utopia.

Por outro lado, possui uma cultura bastante intensa e acolhedora, terra fértil em termos de agricultura, grande biodiversidade em recursos naturais, e rico patrimônio histórico-cultural; de certa forma, é possível destacar traços fortes deixados pela colonização. A América do Sul possui grande potencial ainda a ser explorado e precisa de políticas de incentivo voltadas à promoção de seus recursos, além disso, de conjunturas mais estratégicas, arranjos mais eficazes e outras conexões a fim de descobrir novas possibilidades.

Diferente dos outros países, o Brasil possui como língua oficial a Língua Portuguesa, e os demais têm como língua materna o Espanhol, talvez a linguagem seja um empecilho para comunicação na América do Sul, o que deixa, de certa forma, o Brasil em situação de exclusão, embora o que é mais

evidente é a assimetria entre seus países. Apesar dos grandes problemas em comum, alguns índices são díspares tendo em vista a peculiaridade de cada país.

Em termos de turismo, o cenário entre as Américas é totalmente discrepante. Opta-se pela América do Sul especificamente por pensar que a compreensão seria mais entendível e se aplicaria de melhor forma. No entanto, não excluímos a conexão com outros continentes, principalmente a América central.

A cultura é um grande atrativo da região sul-americana. E sua pluralidade, bem como sua abundância, são marcadas especialmente pelas tradições. Nesse aspecto, a herança europeia também deixou frutos, sobretudo, nas festas e em parte da alimentação, assim como os africanos também deixaram um legado importante, seja nas iguarias, nos costumes e nas crenças. A cultura é um dos aspectos mais utilizados para aproximar os países da América do Sul entre si, tendo em vista que ela é um dos traços mais marcantes da identidade, do pertencimento, da representação social.

Segundo Schlüter (1998) em “Desenvolvimento do Turismo: As perspectivas na América Latina”, a região tem uma peculiaridade de destaque, que é o fato de manter contato com a Europa há mais de meio século. A autora lembra que, à exceção do Brasil, o restante do território sul-americano foi colonizado pela Espanha.

Um outro dado que remonta questões históricas e que tem igual relevância para a autora é que os movimentos de independência na região datam do final do século XVIII e início do século XIX e, por isso, relações dos países daqui com os Estados Unidos e Grã-Bretanha “não foram de dominação aberta” (SCHLÜTER, 1998, p. 231).

Com a exposição a seguir, a respeito do turismo e desenvolvimento no território sul-americano, essas e outras questões serão melhor exploradas.

1.4.2 Contextualização do Turismo na América do Sul

Se tratando de América Latina, Leal e Padilha (2008, p. 175 e 176) apontam que “a pesquisa em turismo se tornou um tópico muito analisado nas publicações especializadas e nas conferências e discussões acadêmicas de todo mundo. Mais uma vez, a América Latina não recebeu a atenção dos pesquisadores, e até o momento nenhuma publicação internacional importante abordou o tópico em relação à região.”

Assim, pode-se constatar que esse território recebe pouca atenção em termos de estudo. De certo modo, então, a pesquisa sobre os Multidestinos, por mais que não tenha como objetivo principal ou acessório impulsionar as investigações acerca da região, acaba por fazê-lo, justamente pelo fato de focar nas questões que envolvem a parte sul das Américas.

Do ponto de vista do setor privado, de acordo com Schlüter (1998), os governos tentaram incentivar investimentos de grandes corporações e não obtiveram sucesso. Então, eles próprios tiveram que fazer tais investimentos e, para isso, em parte recorreram a empréstimos em instituições internacionais como Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e Banco Mundial, dentre outros.

O reflexo disso é uma certa imposição dos países mais industrializados na construção de estâncias como as de Bariloche, por exemplo, a fim de proporcionar lazer aos nativos dos países industrializados, segundo narra a autora. Assim como, no início da década de 50, aconteceu com as praias que não estavam localizadas na América do Norte. Havana atraía considerável número de turistas e depois, com a revolução cubana, esse número decaiu e o fluxo turístico norte-americano migrou para Porto Rico.

República Dominicana e México também se tornaram grandes receptores de visitantes, vindos dos Estados Unidos e Canadá e de países da Europa, que vinham sobretudo em busca de sol e mar.

Os governos dos países perceberam as possibilidades de crescimento econômico que a exploração do turismo poderia alavancar. No caso do México, Schlüter (1998) relata que, a partir de 1970, o país consolidou alguns balneários e criou outros, além de implantar medidas nas áreas de transportes,

serviços e publicidade. Essas iniciativas, dentre outras, segundo a autora, levaram o México a conquistar a décima posição entre os principais destinos do mundo no ano de 1994. Interessante notar que não foi o aspecto da riqueza cultural que primeiro chamou a atenção no país, mas sim as suas praias.

Mais especificamente na América do Sul, ainda com relação ao trio sol, praias e mar, o Brasil no foi o primeiro a competir no mercado nos primeiros anos da década de 70, com destaque para as cidades do Rio de Janeiro e de Santos, onde os primeiros balneários foram criados e atraíram muitos turistas argentinos. Em seguida, a região nordeste do país passou a investir em projetos semelhantes, atraindo um número maior de turistas norte-americanos e europeus.

Venezuela e Colômbia seguiram o Brasil a partir da década de 90. Argentina e Chile tentaram emplacar suas praias no mercado internacional a partir de 1970, porém as condições impostas por sua latitude não permitiram. Assim, o mercado de estações construídas na neve para o uso e prática de esquis atraiu mais turistas da própria região sul-americana.

Uma das características do turismo sul-americano é que mais de 70% das chegadas internacionais se originaram nas sub-regiões. Sol, praias e mar figuram em primeiro lugar como os produtos mais procurados entre os consumidores latino-americanos, que imitam os modelos de férias dos grandes mercados europeus (SCHLÜTER, 1998, p. 235).

A cultura, pensando mais em termos de América Latina, foi percebida como um excelente produto turístico. Porém, os países também perceberam que era preciso manter os locais onde estavam os tesouros arqueológicos praticamente intactos. Schlüter (1998) comenta que foi muito difícil para as nações se privarem de avanços tecnológicos para garantir o lazer nesses cenários, e assim, segundo ela, “no final dos anos 1960, os países resolveram apelar para a ‘autenticidade encenada’, até mesmo em áreas remotas” (SCHLÜTER, 1998, p. 236).

Um outro tipo de turismo presente nos países da América Latina é o ecológico, haja vista a potencialidade natural da região. A preocupação com o meio ambiente teve um crescimento na década de 70, o que culminou, dez

anos depois, na ideia e em um movimento mundial em prol da sustentabilidade do planeta. Países como a Costa Rica passaram a desenvolver o turismo ecológico.

Na América do Sul, a maior notoriedade nessa área é da região amazônica. Quando a preocupação com o meio ambiente passa pela população local, há uma possibilidade maior de serem rejeitados grandes projetos turísticos que provoquem degradação. Um exemplo dado por Schlüter (1998) nesse caso é a Costa Rica, onde a população não permitiu tais projetos.

A autora apresenta os balneários integrados do México como um sucesso no que se refere a iniciativas planejadas na área do turismo, graças ao Fundo Nacional do Turismo, que foi implementado para criar novos centros turísticos, além de consolidar os já existentes.

Sobre planejamentos que fracassaram, Schlüter (1998) descreve algumas das causas, como o mandato político, em detrimento de conhecimentos técnicos da área, de autoridades nomeadas para trabalhar com o turismo nos governos dos países. Como consequência disso, da política imperar, interesses outros são passados à frente das reais necessidades locais, conseqüentemente, impacta na realidade do eixo sul.

“O futuro do turismo na América Latina provavelmente será mais promissor quando os eleitores (...) passarem a exercer uma influência maior na tomada de decisões” (SCHLÜTER, 1998, p. 244), conclui a autora, mencionando a importância da mobilização local em cada país.

Murphy (1998) trata dessa questão, quando cita algumas mudanças de valores que pautaram os indivíduos e, somados a esses, os esforços de empresas e governos, foi possível um debate ampliado em junho de 1992 na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, que ocorreu no Rio de Janeiro e ficou conhecida como ECO 92. Para o autor, é preciso, cada vez mais, um “esforço maior para unificar o interesse acadêmico e governamental na busca de um desenvolvimento mais sustentado do setor envolvendo os seus principais operadores (...) e os seus imprescindíveis clientes” (MURPHY, 1998, p. 188).

Para Leal e Padilha, os investimentos em turismo foram feitos de forma muito tardia pelos governos na América do Sul, e, ao mesmo tempo, um turismo que atende ao mercado externo também apresenta uma relação com a escassez de força de trabalho qualificada, especialmente no que se refere aos conhecimentos extremamente necessários de língua estrangeira, tecnologia da informação e *marketing*. Por sua vez, essa questão está intimamente ligada à educação em turismo. A ausência de investimento nesse segmento pedagógico pode ser considerada uma questão problemática na região e um dos motivos fundamentais da falta de recursos humanos qualificados no setor. Tanto empregadores quanto organizações nacionais de turismo consideram o conteúdo ensinado na educação em turismo irrelevante para as necessidades reais nessa “indústria” (2008, p. 176).

Portanto, na maioria dos países latino-americanos, é preciso ampliar a expectativa de crescimento do turismo, e, com ela, um crescimento da percepção de necessidade de educação e treinamento de qualidade para o setor. (2008, p.185).

Os autores ainda alegam que “o possível fortalecimento dos vínculos entre a “indústria” e as instituições de educação pode levar ao desenvolvimento adicional da pesquisa aplicada”. Além disso, a melhoria das comunicações, possibilitada pelos recentes avanços tecnológicos, sobretudo a internet, facilitou o acesso à pesquisa de ponta internacional, e os pesquisadores latino-americanos estão começando a integrar a comunidade acadêmica internacional de turismo, tanto atualizando-se em termos de conhecimento do desenvolvimento em turismo quanto publicando as próprias obras” (2008, p. 185).

Relacionando a este trabalho onde a ideia é apresentar breves evidências no que concerne ao campo turístico da região. Como observado, se faz uso de dados referente à América Latina, tendo em vista o pouco estudo que existe se tratando especificamente de América do Sul, referente ao estudo do Turismo. Além disso, a região sul americana recebe pouco destaque se tratando de estudos no campo turístico. Dessa forma, recorre-se ao conteúdo relativo à América Latina.

Por mais que sejam escassos os estudos acerca do território sul-americano, “desde o início da década de 1990, a existência de publicações de referência sobre turismo na região indica a maturidade crescente da área em alguns países latino-americanos, como Argentina e Brasil.” (PIZAM, 1999, p. 177).

É evidente que essa situação educacional no turismo contribua para o cenário turístico. Problemas como a falta de conexão entre academia e mercado e a baixa qualificação de mão de obra são perceptíveis. Para minimizar tais questões, uma saída seria um retorno ao princípio da sustentabilidade e de suas dimensões no âmbito do turismo, visto que, segundo Murphy (1998), ao citar Slater, economia e meio ambiente são dois lados de uma mesma moeda.

O processo já está em andamento, conforme indicam os esforços empreendidos pela OMT. Algumas pessoas e organizações começam a difundir a mensagem de que o turismo sustentado implica em uma combinação de experiência, entretenimento e educação. Essa mudança de ênfase exigirá um marketing mais eficiente, um tipo de marketing que comunique e eduque a fim de reunir os interessados principais em um foro funcional para o desenvolvimento sustentado do turismo. Esperemos que tais estratégias permitam que a mensagem do desenvolvimento sustentado do turismo chegue até as linhas de frente, onde ela precisa ser implementada (MURPHY, 1998, p. 203).

Antenada com essa análise de Murphy (1998) é a fala de Cruz (2006), que discorre acerca do planejamento governamental na área do turismo. Ela afirma que

Duas características intrínsecas ao turismo o diferenciam, fundamentalmente, de outras atividades econômicas ou produtivas. Uma delas é o fato de o turismo ser, antes de qualquer coisa, uma prática social. A outra é o fato de ser o espaço seu principal objeto de consumo.

Como prática social, a atividade do turismo tem o turista como principal protagonista e isso implica reconhecer que, mesmo diante da hegemonia de agentes de mercado e do estado, o ‘mundo do turismo’ não se restringe às ações hegemônicas de atores hegemônicos (CRUZ, 2006, p. 338).

Nesse sentido, portanto, é preciso que os territórios estejam compatíveis com os desejos e necessidades desses turistas. Os países sul-americanos necessitam, então, de infraestrutura adequada para o recebimento desses

viajantes. Isso implica em investimentos, essencialmente por parte dos governos, nos seus territórios. Os lugares, segundo a geógrafa, precisam ter abastecimento de água, energia elétrica, coleta de lixo e destino correto para os resíduos sólidos, tratamento de esgoto e outros. Há, portanto, necessidade de um planejamento que passa pela questão territorial.

Partindo do princípio de que os lugares turísticos são construções culturais, a autora aponta que potencialmente, então, todos os lugares podem ser turísticos. E isso, segundo ela, confere ao turismo “uma competência, maior que de qualquer outra atividade econômica, de distribuir espacialmente a riqueza” (CRUZ, 2006, p. 339). Por isso, ela chama a atenção para o tipo de desenvolvimento que deve ser praticado, com olhar para o social, com enfoque em uma sociedade mais justa. Para tanto, há que se pensar em um planejamento em turismo que abarque interesses coletivos, a serem colhidos na fonte. Ou seja, “o desenvolvimento do turismo deve ser um projeto construído coletivamente e não uma resposta a interesses particulares, de grupos sociais específicos” (CRUZ, 2006, p. 342).

A autora expõe seu pensamento mais especificamente para o contexto nacional brasileiro, dizendo que é preciso planejamentos nacional, regional e municipal. Porém, essa reflexão pode ser espelhada para o cenário da América do Sul e, nesse enredo, a presente pesquisa tem o condão de colaborar, tendo em vista a necessidade de planejamentos (precedidos de diagnósticos), como já foi aqui sugerido, no âmbito de cada país, mas também em bloco, ou seja, para um conjunto de países sul-americanos.

Porém, vale ressaltar que a proposta não é “inventar a roda”, tendo em vista que muito já se caminhou.

A criação da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL), em 2008, foi um importante passo. Somada ao Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e a outras iniciativas como a Comunidade Andina (CAN) e a Aliança Bolivariana para os Povos da Nossa América (ALBA), dentre outras, forma um importante espaço onde podem acontecer os debates em torno de desenvolvimento e turismo que culminem com propostas concretas nas diversas áreas que dialogam com o turismo, dentre elas o transporte. E, dentre os tipos de

transporte, o aéreo, na perspectiva dos Multidestinos, que é objeto dessa pesquisa.

Em seu artigo “Construindo a América do Sul: identidades e interesses na formação discursiva da Unasul”, Isabel Meunier e Marcelo de Almeida Medeiros (2013), analisam a dimensão da identidade coletiva sul-americana e sua influência na construção da cooperação na região.

De maneira preliminar, é preciso situar que há uma complexidade em implementar uma integração entre os países sul-americanos, tendo em vista os distintos contextos (político, econômico, social, comercial, cultural, ambiental e outros), em que se apresentam cada uma dessas nações. Porém, as já mencionadas instituições que precederam a UNASUL refletem os passos que já foram dados nesse sentido. Os autores sugerem a necessidade de “um ponto focal que embase a convergência de objetivos, para que o argumento identitário se apresenta como possível alternativa” (MEUNIER e MEDEIROS, 2013).

Por certo, não cabe aqui fazer um debate aprofundado acerca da temática da identidade. Porém, é fundamental apresentar a ideia dos autores, mesmo que de forma resumida, tendo em vista sua relevância no contexto do objeto da pesquisa e da conexão que existe entre o pensamento de Meunier e Medeiros e as sugestões nesta pesquisa apresentadas, de realização de diagnóstico e planejamento das questões relativas ao transporte aéreo na América do Sul. O que se deseja salientar, então, é que ambas etapas, diagnóstico e planejamento, não podem dispensar a observação às questões de identidade apresentadas pelos autores em seu artigo.

Acerca das identidades, Meunier e Medeiros resumem da seguinte forma sua análise:

Em resumo, sob uma perspectiva neoinstitucionalista discursiva, instituições são locus de práticas sociais e discursivas que moldam as representações que os atores fazem de si, dos outros e do mundo, seja por constituir uma formação discursiva que socializa ao fornecer um conjunto de práticas discursivas e significados, seja pela atuação proativa dos agentes socializando, persuadindo ou mimetizando. Nesse sentido, instâncias de integração regional como a Unasul podem atuar como formação discursiva de mediação entre os interesses nacionais e o discurso identitário regional - no caso em estudo, sul-americano (...) De fato, o corpo discursivo da Unasul

(cujos componentes examinados serão adiante precisados) se caracteriza pela tendência geral a referir-se aos "povos sulamericanos" como uma coletividade, ao modo de tratamento mútuo como países ou presidentes "irmãos", e a utilizarem-se termos de caráter emocional como "carinho" e "amor". Percebe-se, ainda, a regularidade de remeter-se a argumentos e terminologia identitária, normalmente ligando-os a "valores comuns", "futuro comum" e "paz". No intuito de examinar essa formação discursiva, passa-se ao exame empírico dos dados (MEUNER e MEDEIROS, 2013).

Percebe-se, assim, que é possível avançar nos debates no âmbito das entidades, que, na América do Sul, tem como maior referência a UNASUL. Porém, é preciso observar as questões apontadas pelos autores em sua conclusão

Percebe-se assim que a integração sul-americana compreende divergências e conflitos que se instauram em um contexto no qual unidades compartilham uma identidade coletiva, mas seguem preservando sua individualidade, com sua própria identidade nacional e seus interesses. Nesse sentido, embora a União de Nações Sul-Americanas represente a institucionalização de uma visão de continente historicamente esboçada desde Simón Bolívar, essa visão representa espectro de diferentes nuances, sendo prudente realçar-se a pluralidade de percepções e visões nacionais (MEUNER e MEDEIROS, 2013).

O turismo, na medida que proporciona o encontro com o outro e, dentro desse contexto, o protagonismo do sujeito viajante, é um pujante ambiente que oportuniza, no cenário da América do Sul, o encontro das diversas identidades regionais e pode ser um grande conciliador no caminho da convergência das mesmas em prol da inauguração dos Multidestinos Turísticos no território sul-americano.

Além disso, pela característica do turismo de ser retrátil, uma conjuntura com maior equilíbrio e estabilidade são necessárias para a melhor prática do fenômeno. Nesse sentido, ele também pode servir como um bom termômetro desse encontro de identidades.

1.4.3 Análise Prospectiva do Cenário Turístico Regional

Segundo o estudo "Perspectivas de Mercado 2014 - 2033", elaborado pela Boeing, há uma previsão de longo prazo para os volumes de tráfego aéreo

e a estimativa de demanda de aeronaves. Este estudo auxilia no planejamento e na tomada de decisões, a longo prazo, dos *stakeholders* do modal aéreo como companhias aéreas, fornecedores e afins.

Entende-se como necessário apresentar os dados a seguir, tendo em vista a forma sólida que as viagens aéreas incidem no turismo e os impactos reais causados pelo fluxo global.

De acordo com esse documento da Boeing, há uma constante adaptação da indústria da aviação ao movimento que rege o mercado, sobretudo o preço dos combustíveis, legislação ambiental, questões de infraestrutura, crescimento e desenvolvimentos econômicos, demais meios de transporte, execução de modelos de negócios e estudo acerca de mercados emergentes. Além disso, especificamente acerca do combustível, aponta que “é o maior componente da estrutura de custos de uma companhia aérea”, e isso é um incentivo na busca de melhores tecnologias para a fabricação de aeronaves que tenham maior eficiência, bem como outras formas de aperfeiçoar custos driblar os altos custos dos combustíveis.

Outro fator importante é sobre o atual e, pelo visto, futuro domínio de mercado de aeronaves com corredor único. “Serão necessárias aproximadamente 25.680 novas aeronaves de corredor único nos próximos 20 anos”. Entende-se que esta estimativa leva em consideração a capacidade e infraestrutura dos aeroportos. Sabe-se que o *know-how* para construção de aeronaves de grande porte com ampla acomodação de passageiros já existe, todavia não é conveniente às empresas tendo em vista a limitação da infraestrutura aeroviária para receber grandes aeronaves e, principalmente, um alto fluxo de passageiros simultaneamente.

As operadoras de baixo custo, em franco crescimento, e as operadoras de grandes malhas aéreas precisarão substituir aeronaves mais antigas, estimulando a demanda de modelos de corredor único. A frota de fuselagem larga (*widebody*) precisará de 8.600 novas aeronaves. A nova geração de eficientes aeronaves *widebody* está ajudando as companhias aéreas a chegar a novos mercados, que não teriam sido economicamente viáveis no passado.

Uma análise prospectiva para o turismo da região envolve uma quantidade considerável de variáveis. Neste estudo, algumas delas já foram mencionadas e tratadas com a profundidade adequada para o fórum em que estão inseridas, a saber, uma pesquisa de mestrado. Assim, transitaram por aqui aspectos econômicos, culturais, sociais, ambientais, geográficos, políticos e outros no contexto ora da América Latina, ora da América do Sul.

Importante salientar que esta pesquisa objetiva apresentar subsídios em termos de prospecção que, de fato, podem consolidar-se na forma de um planejamento ou plano de ação, por exemplo. Portanto, este estudo não visa apresentar a prospecção em si, mas os caminhos e ferramentas a serem utilizados na elaboração dessa prospecção.

Para além das questões de diagnóstico, planejamento e de políticas públicas, vale trazer mais um pouco da conjuntura nacional, especialmente pelo fato do Brasil ser, tanto no âmbito continental quanto em outros, um grande representante sul-americano. Portanto, como já foi mencionado, as questões abordadas nacionalmente impactam de forma diferenciada na região como um todo, o que não necessariamente implica em dizer que o país deva assumir uma posição de líder.

Uma Nota Técnica elaborada no âmbito do Executivo nacional há alguns anos já indicava que “o transporte aéreo é o segundo meio de transporte mais importante no turismo mundial, perdendo apenas para o transporte terrestre (...) Nas Américas o transporte aéreo tem um papel ainda mais relevante, sua participação representa 53,1% do turismo internacional, superando inclusive o transporte terrestre” (BRASIL, s.d., p. 5). Os obstáculos apresentados como entraves ao desenvolvimento do turismo com base nesse tipo de modal foram, à época, a falta de competitividade das empresas aéreas nacionais com relação à carga tributária, ao custo dos combustíveis, bem como de capital, manutenção, peças, seguros e outros praticados nas empresas internacionais.

Há a visão, com base em dados concretos, de que as questões econômicas influenciam fortemente na procura pelo transporte aéreo. Deste modo, em épocas de crises ou de aumento brusco no preço do barril do petróleo (que diretamente impacta no custo do combustível que abastece as aeronaves), ou acontecimentos como o 11 de setembro nos Estados Unidos,

há um resfriamento da demanda. Assim como o contrário dessa situação, ou seja, o aquecimento da demanda, surge de picos de recuperação industrial, crescimento do PIB e mudanças nas taxas de câmbio. Por fim, em suas considerações iniciais, o estudo aponta que nos países em desenvolvimento como o Brasil, há um crescimento da demanda por transporte aéreo maior que nos países desenvolvidos.

Com relação aos custos, vale aqui transcrever o que a Nota Técnica apurou como integrantes destes.

Os custos do setor incluem encargos com pessoal (tripulantes técnicos, comissários de bordo), combustível, depreciação dos equipamentos de vôo, manutenção e revisão, seguro dos aviões, arrendamento de aviões, taxas de pouso e auxílio à navegação, os custos relacionados à organização terrestre, serviços ao passageiro e aqueles associados às despesas comerciais com passageiros, a administração e a carga.

O transporte aéreo é intensivo em capital, em tecnologia, em energia e em mão-de-obra e, por esta razão, estes são os principais componentes dos custos deste setor. Ao analisar os dados do DAC sobre os custos do segmento doméstico e internacional do transporte aéreo brasileiro no período de 1992 a 2004, constatamos que os seus principais componentes são o combustível, as despesas corrigidas pela variação cambial, as despesas comerciais e os encargos com pessoal.

No caso das despesas atreladas ao câmbio, podemos citar como exemplos o leasing de aeronaves, a manutenção e a revisão dos equipamentos, o seguro dos aviões, o combustível e o treinamento de funcionários. Os passivos das companhias aéreas também sofrem as conseqüências de alterações no câmbio, posto que os seus investimentos são freqüentemente financiados por capital estrangeiro.

Até 1998, os encargos com pessoal e as despesas comerciais eram os componentes mais importantes do custo e representavam, respectivamente, 23% e 17% do total dos custos da indústria nesse ano. Em seguida, estavam as despesas associadas ao câmbio (15,6%) e ao combustível (13%).

A redução da participação destes dois componentes do custo (a partir de 1999 no caso dos encargos com pessoal e de 2000 com relação às despesas comerciais), é resultado da crise financeira enfrentada pelas companhias aéreas brasileiras nesse período que se estende até os dias atuais. Com o aumento dos gastos relacionados à variação do câmbio e ao combustível, as companhias aéreas brasileiras buscaram racionalizar seus custos, reduzindo estas despesas (Estudos da Competitividade do Turismo Brasileiro, p. 11-12-13).(neste trecho transcrito, o documento cita várias fontes que não estão aqui. É necessário também as transcreves? (BRASIL, s.d., p. 11-12).

É possível que, com as recentes alterações legais votadas no legislativo nacional e sancionadas pelo atual presidente no campo da legislação trabalhista, haja uma diminuição nos custos ligados aos recursos humanos das companhias aéreas brasileiras. Mas até então, era um dos mais altos. O estudo aponta que atingem 35% das despesas das empresas, enquanto que na Europa e Estados Unidos alcançavam 16% e 7,5%, respectivamente.

Além disso, em caso de empréstimos, as companhias aéreas no Brasil lidam com juros bancários mais altos que em outras regiões. Por fim, a Nota Técnica traz outros custos que envolvem o transporte aéreo no Brasil e que tem mais relação com o usuário: “marketing, bilhetagem, lojas/balcões, para atendimento, sistemas de bônus, serviço de bordo” (BRASIL, s.d., p. 14) e outros.

Um outro aspecto interessante do estudo institucional é sobre o grau de atuação das companhias aéreas nos terminais, que tem relação com o acesso a *slots* e *gates*, sendo os primeiros regulamentados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e caracterizados pelo tempo disponibilizado para chegadas e partidas de cada aeronave. Os segundos caracterizam-se pelos portões de embarque e desembarque de passageiros que as companhias aéreas possuem acesso e, segundo a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), são distribuídos por demanda, ou seja, de acordo com a quantia de partidas de cada companhia aérea.

Também nesse viés de infraestrutura aeroportuária, o tipo de rota influencia na competitividade entre as companhias aéreas. A organização em forma de *hub-and-spoke*⁶ ou em *point-to-point*⁷ pode definir a procura por determinadas companhias.

No Brasil, até a década de 1990 vigorava no setor aéreo uma regulamentação mais rígida. Em março desse mesmo ano, inspirado nos modelos dos Estados Unidos e Europa, foi instituído o Programa Federal de Desregulamentação, visando dar maior eficiência para o setor via concorrência

⁶ “centraliza primeiramente os vôos dos aeroportos secundários de uma região em um aeroporto central e então, redistribui os passageiros para outros aeroportos centrais” (BRASIL, s.d., p. 16).

⁷ “todos os aeroportos se conectam entre si” (BRASIL, s.d., ,p. 16).

entre as empresas. Houve, assim, uma maior flexibilização. Em 2003, por conta de uma crise no segmento, o governo retomou a questão da regulamentação.

Especificamente com relação a América do Sul, na Nota Técnica consta que “pode-se afirmar que a conquista do mercado sul americano foi e continua sendo o primeiro passo para a internacionalização das companhias aéreas nacionais” (BRASIL, s.d., p. 51). Após a saída da Varig do mercado, o estudo aponta que as empresas estrangeiras acabaram ocupando mais as rotas do que as empresas brasileiras. Transferindo essa questão para os Multidestinos, é preciso que esse tipo de situação conste do diagnóstico sugerido para que, desta forma, integre o planejamento, seja nas possibilidades de retomada desse mercado por empresas nacionais, que já atuem no segmento, ou até mesmo na previsão acerca de novas situações semelhantes que possam acontecer.

Após análise qualificada e abrangente sobre o tema, o estudo conclui que

é importante formular estratégias para garantir o atendimento aos passageiros que pretendem voar para estes destinos, criando incentivos para a operação destas rotas por empresas brasileiras ou, em casos excepcionais, através da atuação de companhias aéreas estrangeiras. Mas é fundamental que as rotas aéreas internacionais não sejam apenas mantidas, mas também ampliadas, pois este é o principal canal de entrada dos turistas estrangeiros no país (BRASIL, s.d., p. 54).

Por último, constam dos Estudos propostas para a implementação ou ampliação das políticas públicas que perpassam pelo setor. São listadas iniciativas gerais, tais como: incentivos para utilização eficiente de *slots*; maior celeridade com relação a questões regulatórias mais adequadas ao modal aéreo; modernização do controle de tráfego aéreo; integração de outros tipos de transporte com o aéreo; diminuição da volatilidade do preço dos combustíveis do setor, e outros.

Do ponto de vista mais específico, ou seja, com relação ao transporte aéreo internacional, as propostas de políticas públicas vão no sentido de melhoria de infraestrutura de aeroportos centrais (o que acabou acontecendo com os grandes eventos no Brasil, quando os principais terminais passaram

por processo de concessão e, com isso, puderam sofrer importantes e estruturantes reformas); ampliação da participação das empresas nacionais no mercado aéreo internacional (o que também, de certo modo, já vem acontecendo por meio das fusões como a da brasileira Tam com a chilena Lan, em 2013, criando uma *holding*, a Latam Airlines Group) e incentivo aos turistas estrangeiros para viajarem para o Brasil.

CAPÍTULO II – CAMINHOS METODOLÓGICOS: A RELAÇÃO COM O OBJETO DE PESQUISA

Para construção da metodologia de pesquisa, elenca-se a seguir, alguns pressupostos que servirão para nortear a contextualização e a realização do trabalho, com o intuito de afinar as discussões que permeiam a pesquisa:

Para a formatação da pesquisa, se faz necessário a identificação de pressupostos: 1. O deslocar-se é um elemento de grande importância para o fazer turismo, conseqüentemente, os transportes também são essenciais para a prática turística; 2. Vê-se que as viagens multidestinos podem alavancar o desenvolvimento turístico na América do Sul, levando em consideração sua oportuna articulação e capacidade de conectar e integrar destinos de maneira estratégica; 3. O transporte aéreo é propício para a América do Sul, já que a dimensão territorial é bastante extensa. Estes pressupostos estão embasados em estudos posteriores e na concepção dos transportes como propulsor de desenvolvimento territorial e turístico a partir das viagens multidestinos.

Além destes pressupostos, tem-se como hipótese de pesquisa que dentro dos sistemas de transporte, as rotas e operações do modal aéreo são incipientes, tendo em vista possibilidades que podem ser pensadas para a América do Sul como forma de desenvolvimento do turismo na região.

Ou seja, os sistemas de transportes, em específico o modal aéreo e outros aspectos relativos ao desenvolvimento territorial sul americana são ainda considerados rudimentares e se mostra deficitário, conseqüentemente, é um desafio tratar de transportes aéreo na América do Sul. O contexto dos transportes é deficitário, conseqüentemente aéreo também, ou seja, calcula-se que existem entraves tanto nos transportes de uma forma global, quanto aéreo.

Para destacar os caminhos metodológicos, apresenta-se uma análise de dados secundários a partir de pesquisa documental exploratória. Caracterizada como base empírica mista, ou seja, quantitativa e qualitativa. Além disso, inclui-se a técnica da triangulação de dados, visando apresentar um cenário turístico na América do Sul, bem como, para melhor compreensão dos fatos identificados na pesquisa.

2.1 Triangulação de Dados

Se tratando dos caminhos metodológicos, entende-se que a triangulação de dados é propícia para esta pesquisa, já que para Triviños (1987, p.138): “a técnica da triangulação tem por objetivo básico abranger a máxima amplitude na descrição, explicação e compreensão do foco em estudo.” Além disso: “parte de princípios que sustentam que é impossível conceber a existência isolada de um fenômeno social, sem raízes históricas, sem significados culturais e sem vinculações estreitas e essenciais com uma macro realidade social.”

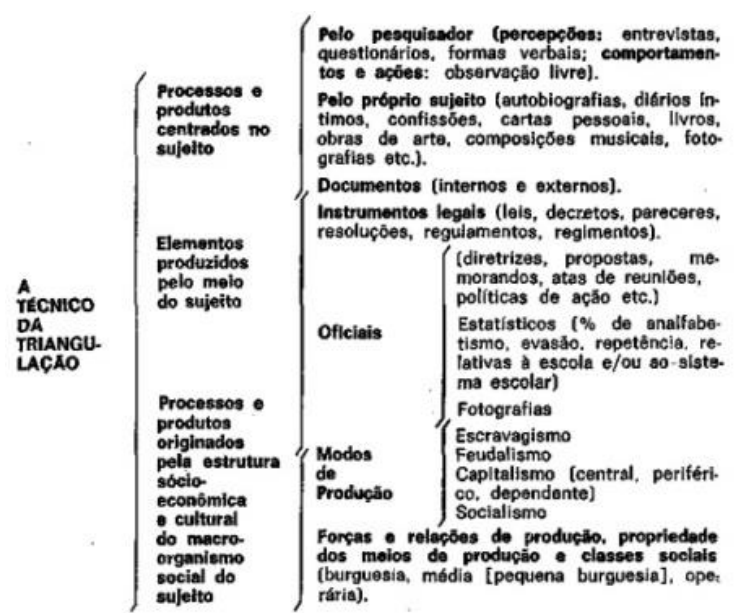
Dessa forma, a aplicação da técnica de triangulação de dados se torna favorável ao estudo do turismo tendo em vista que o próprio campo do Turismo é amplo, multifacetário e complexo. A triangulação de dados poderá compreender e alcançar uma totalidade dentro do objeto pesquisado no Turismo.

Ela é trabalhada em três perspectivas diferentes que se integram na busca pela compreensão de um todo:

- Processos e Produtos centrados no sujeito;
- Processos e Produtos pelo meio do sujeito;
- Processos e Produtos originados pela estrutura socioeconômica e cultural e macro-organismo social no qual está inserido o sujeito.

De forma a complementar, a Triangulação de dados pode combinar métodos e fontes de coletas de dados tanto qualitativas quanto quantitativas. Busca compilar informações e dados para obter uma totalidade, partindo do sujeito, do meio e de fatores influentes. Técnica bastante integrada e de retroalimentação constante.

Figura 3 - Triangulação de dados



Fonte: TRIVIÑOS, 1987.

Segundo pesquisas realizadas por Duarte (2009, p. 21), o conceito de “triangulação” não surgiu nas ciências sociais, mas nas áreas da navegação e da topografia, ciências estas que se baseiam cientificamente, em seu maior número, nas pesquisas quantitativas. É um conceito importado e apropriado por Norman Denzin, professor da *College of Communications Scholar*, nos Estados Unidos, e considerado uma das maiores autoridades em pesquisa qualitativa e crítica natural no meio acadêmico. Duarte (2009, p.11-12) apresenta que a triangulação é considerada por Denzin como sendo dividida em quatro tipos diferentes:

- a) a “triangulação de dados”: refere-se à escolha de dados recorrendo a diferentes fontes;
- b) a “triangulação do investigador”: os investigadores recolhem dados, independentemente, uns dos outros sobre o mesmo fenômeno estudado e procedem à comparação dos resultados;
- c) a “triangulação teórica”: são usadas diferentes teorias para interpretar um conjunto de dados de um estudo, verificando-se a sua utilidade e capacidade; e por fim, d) a “triangulação metodológica”: onde são utilizados

múltiplos métodos para se estudar um determinado problema de investigação ou a utilização de um único método em diferentes ocasiões.

A triangulação constitui, dessa forma, de novas perspectivas no campo metodológico para se pesquisar um fenômeno, o que possibilita a combinação de vários métodos entre si, qualitativos ou quantitativos. Duarte ainda acrescenta que na técnica de triangulação:

[...] mais do que testar teorias, procura-se descobrir novas teorias empiricamente enraizadas; a seleção dos casos privilegia a sua importância para o tema em estudo ao invés da sua representatividade; a complexidade é aumentada pela inclusão do contexto, e não reduzida (DUARTE, 2009, p. 7).

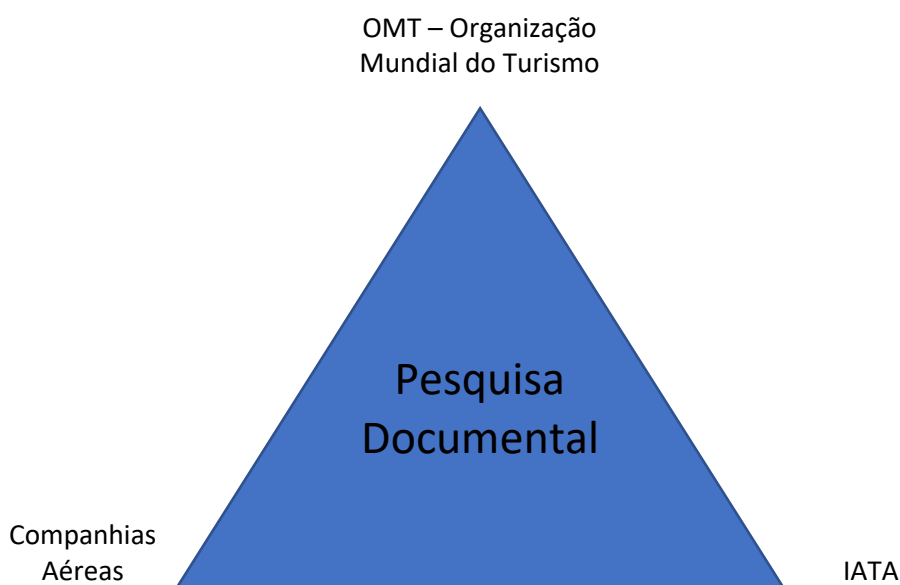
A utilização dessa técnica visa, conforme Triviños (2012), abranger a máxima amplitude na compreensão e descrição do objeto ou fenômeno a ser pesquisado, tendo como princípio a impossibilidade de conceber a existência isolada de um fenômeno social, por exemplo, sem raízes históricas, significados culturais e vinculações estreitas e essenciais com a macro realidade social.

Após todo conteúdo exposto, entende-se que a triangulação de dados contribui com a pesquisa, tendo em vista a possibilidade de apresentar outras perspectivas, por englobar mais de uma fonte de dados. Acredita-se que tal metodologia poderá auxiliar nos estudos referente às viagens multidestinos na América do Sul, tendo em vista o arcabouço de dados que proporciona.

2.2 Coleta dos Dados

A técnica de triangulação de dados tem a capacidade de compilação de dados e informações, buscando contemplar um todo. No caso desta pesquisa, ela ocorre em três perspectivas diferentes, sendo relativo a dados extraídos da OMT – Organização Mundial do Turismo, IATA – Associação Internacional de Transporte Aéreo e ABEAR - Associação Brasileira de Empresas Aéreas. Nestes aspectos, é possível captar e cruzar informações tanto do panorama turístico quanto do transporte aéreo, tanto internacional quanto regional.

A partir de todo o exposto, aplicando os caminhos metodológicos à pesquisa, entende-se que será realizado o cruzamento de dados no sentido de identificar fluxos, empresas aéreas ativas e informações de turismo.



Assim, a triangulação dos dados ocorrerá nas seguintes escalas: OMT – Organização Mundial do Turismo, IATA – Associação Internacional de Transporte Aéreo e Companhias Aéreas Brasileiras, representado pela ABEAR - Associação Brasileira de Empresas Aéreas.

A OMT é agência das Nações Unidas que cuida das pautas de turismo a nível mundial, apesar de possuir um caráter quantitativo e mais voltado ao econômico, é uma das poucas organizações que tratam do turismo de forma global, sendo muito importante a nível de planejamento, gestão e desenvolvimento sustentável, para o campo turístico; dessa forma a OMT reflete e representa o turismo. Foram coletados dados e mapas referente aos anos de 2016 e 2017.

A IATA, Associação Internacional de Transporte Aéreo, é a organização que promove e representa as companhias de transporte aéreo, de forma geral, busca trazer inovações, segurança e desenvolvimento para o transporte aéreo.

Apresenta-se nesta pesquisa, dados referentes ao cenário do transporte aéreo em alguns países da América do Sul, onde foram produzidos estudos em conjunto com a Oxford Economics, como se explicitará adiante.

Com o intuito de representar algumas companhias aéreas, cita-se a ABEAR – Associação Brasileira de Empresas Aéreas, que a partir de empresas associadas, visa melhorar e qualificar o setor aéreo no Brasil.

Apesar de ser muito pertinente a discussão, não se entrará na questão da distorção e posição dos continentes e regiões no globo. Embora, busque-se nesta pesquisa tratar do turismo não somente a partir de números, focados em meramente em fluxo e receitas.

Os objetivos da pesquisa estão intimamente ligados à problemática, tendo em vista que são componentes especiais do objeto de pesquisa. Para tanto e, portanto, é importante atrelar o caráter dos objetivos a este ensaio, de forma a caracterizar e formatar a o trabalho. Por sua vez, a problemática aqui apresentada, em conjunto com os objetivos, fará parte da composição do objeto de pesquisa, de forma a orientar e solidificar os métodos e técnicas, além do próprio embasamento teórico, como já exposto anteriormente. De forma a concretizar os aspectos afirmados e atingir os objetivos apresentados.

CAPÍTULO III – VIAGENS MULTIDESTINOS: A OPORTUNIDADE DE DESENVOLVIMENTO DA PRÁTICA TURÍSTICA NA AMÉRICA DO SUL

O autor Mário Carlos Beni trouxe a discussão sobre o desenvolvimento do turismo na América do Sul no início da década de 1990; traçando perspectivas e previsões a partir da realidade da época. Para destrinchar sobre o assunto, Beni se embasa em três pontos de grande importância, sendo estes:

- a) Contextualizar o setor de Turismo como sendo um dos maiores na mobilização de capitais, e compartilhar nossa visão otimista do seu futuro a longo prazo. Uma questão fundamental para investimentos;
- b) Oferecer sugestões sobre porquê os governos deveriam dar prioridade ao estímulo dos investimentos neste setor, e indicar o tipo de política a ser seguida objetivando o êxito dos programas;
- c) Mostrar que as pessoas do setor precisam fazer para poder desempenhar seus respectivos papéis no compromisso existente entre os setores público e privado, e para gerar investimentos. Inicia-se pela Economia (BENI, 1993, p. 95 e 96).

É evidente que o cenário mudou. Apesar da evolução (ainda que pequena, mas notável) do Turismo na realidade sul-americana, consegue-se ainda apontar obstáculos que existem desde o final do século passado - sendo possível identificar pautas e agenda similares na atualidade. Beni (1993) apontou que a resolução dos entraves e amarras relacionados ao desenvolvimento do Turismo na América do Sul “está diretamente ancorado na implantação, consolidação, atualização e regionalização das rotas aéreas de longa distância” (p. 102). Levando em consideração essa premissa, entende-se que o desenvolvimento regional, no caso da América do Sul, pode ser embasado na solidificação do transporte aéreo, muito embora seja de extrema importância a melhoria nos transportes como um todo, atendendo o fator de multimodalidade e logística.

Isso ocorre pelo fato de que a América do Sul possui um território extremamente extenso. O Brasil, por si só, possui dimensões continentais, o que modifica totalmente as formas, táticas e ações voltadas para planejamento, sem contar a questão da integração como um todo, não tão somente se tratando de Turismo. Na América do Sul, por exemplo, o deslocamento pela

área territorial do Brasil e da Argentina equivale a uma milhagem por toda Comunidade Europeia (BENI, 1993, p. 103).

Dessa forma, se faz o desafio posto a uma região com grandes dimensões em busca da integração territorial. Beni sugere que seja o modal aéreo, tendo em vista suas facilidades em relação tempo/espço. Não é necessário excluir os outros modais, tendo em vista a importância de se pensar a mobilidade multimodal.

E nesta perspectiva, Beni (1993, p.102) esclarece que

é axioma que sem deslocamento não existe Turismo e, sem rotas aéreas bem – planejadas e estruturadas no Atlântico Sul, o Turismo não poderá se desenvolver. Ressalta-se, novamente, a prioridade de implantação, consolidação, atualização e regionalização das rotas aéreas de longa distância na América do Sul contendo, em seu próprio bojo, a competitividade tarifária aliada à oferta de recursos e atrativos turísticos, equipamentos e serviços.

Dado às tarifas aéreas mais acessíveis, praticadas em outros países (principalmente países europeus e norte-americanos, com as companhias *low cost*), a demanda é muito maior e contribui para o fluxo nas grandes potências turísticas. No geral, as pessoas preferem viajar para destinos *high lights* que destinos menos procurados, ou seja, preferem países mais procurados ao invés de países do entorno. Existe um cabedal de variáveis que podem ser elencados nesta questão, dentre eles: alimento do *status quo*, relação preço – produto, complexo vira – lata, e o marketing boca-boca. Estes são fatores que influenciam e impulsionam no turismo de massa.

Cabe, dessa forma, mudar também o pensamento de que a região sul-americana não possui destinos atrativos para se conhecer. Primeiramente, é necessário aderir a uma outra mentalidade, além de se buscar formas de integração para a América do Sul, o povo sul-americano deve, antes de tudo, se sentir parte do todo e reconhecer suas origens.

Beni (1993, p. 104) defende que “[...] quando se atingir a consciência de que não se pode vender a Argentina ou o Brasil isoladamente, mas todo o Cone Sul, o caminho estará pronto para seguir rumo à verdadeira integração regional”. Convém lembrar que o Cone Sul, além de se encontrar

desfavorecido pela grande distância em relação aos polos emissores tradicionais de turistas, sofre ainda os efeitos do cartel das empresas aéreas, que mantêm elevadas as tarifas do Atlântico Sul, ao contrário das praticadas no Atlântico Norte, onde essa política acirrou a concorrência entre as companhias aéreas e, conseqüentemente, promoveu a redução das tarifas (BENI, 1993, p. 103-104).

Vale a pena apontar que o aumento do fluxo turístico entre destinos não é exatamente o que se deve levar em consideração, tendo em vista que a prática do turismo é muito mais complexa. No entanto, pode ser a porta para o desenvolvimento e a abertura para conquista de novos mercados. Por conseguinte, fluxo turístico não é a ponta do processo, mas pode ser um meio. Além disso, consegue-se a descentralização e desigualdade do fluxo turístico mundial, decorrido do turismo de massa.

Há de se convir que a dimensão da América do Sul é bastante extensa, se comparada ao outros. Outro ponto importante a ser abordado é a relação tempo-espço aplicado à América do Sul, sendo o modal aéreo o mais interessante para a ligação de destinos longínquos. Dessa forma, pensar em viagens multidestinos, embasadas no modal aéreo, se faz propício tendo em conta os aspectos levantados.

Existe pouco a respeito da conceitualização de viagens multidestinos e multidestinos turísticos. Na tentativa de conceitualizar as viagens multidestinos, entende-se que é a possibilidade de viajar de um destino próximo, em um curto espaço de tempo e sem dificuldade; no transporte aéreo se traduz à voos diretos.

Por tanto, é preciso pensar em viagens multidestinos para poder discutir sobre multidestinos turísticos. Com uma visão mais ampla e profissionalizada, os Multidestinos Turísticos são um conjunto de destinos, vizinhos e/ou próximos que se articulam e possibilitam o fluxo de turistas de maneira plena e organizada entre os destinos. Levando em consideração e de maneira integral, os aspectos para o desenvolvimento do turismo.

Além disso, de uma forma geral, o estudo de viagens multidestinos implica em conciliar a oferta e buscar um mercado para ela, na região sul americana, deve-se traduzir principalmente no transporte aéreo.

Pode-se entender que as viagens multidestinos englobam: **Do ponto de vista do destino:** aptidão para o deslocar-se, integração com outros destinos, vantagens e desvantagens do turismo na localidade. **Do ponto de vista do viajante/turista:** opções de escolha em termos de rotas e destinos, conforto e acessibilidade, melhor relação custo-benefício. **Do ponto de vista do planejamento:** estabelecimento de estratégias, identificação e possibilidade de melhorias voltadas ao turismo.

Outros pontos importantes a se considerar:

- Muitas vezes, os turistas têm de voltar várias vezes aos mesmos aeroportos para seguir em direções diferentes, porque não há ligações nem interconexões. Isto encarece muito os pacotes turísticos e desmotiva o turista.
- Não embasa somente nos transportes, mas também na comunidade receptora, estrutura básica e estrutura turística; serviços; marketing turístico, qualificação profissional; gestão e planejamento do turismo.
- Muito menos embasa somente nos transportes aéreos, já que se entende a importância de todos os modais, e inclusive a importância da multimodalidade.

A princípio, em termos de impactos positivos as viagens multidestinos:

- Gera demanda e aumenta o fluxo;
- Estrutura e consolida o destino;
- Leva a técnicas de gestão e qualificação profissional;
- Aponta o surgimento de novos destinos.

Aprofundando no contexto das relações internacionais, o MERCOSUL (Mercado Comum do Sul) pode ser um possibilitador do Modelo de Multidestinos Turísticos na América do Sul, tendo em vista sua estrutura e sua influência em termos globais. Apesar da institucionalização da proposta, nesse aspecto a ideia seria ter uma organização que pudesse funcionar como carro-

chefe do turismo na América do Sul. O Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) é um bloco econômico composto por Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Venezuela (temporariamente fora do bloco). Os demais países da América do Sul são associados. Criado em 1991, por meio do Tratado de Assunção, o MERCOSUL congrega ações de promoção de seus países e visa garantir um bom funcionamento de acordos e tratados por meio de interesses comuns. Inclusive traz propostas de políticas governamentais para educação, recursos naturais, serviços e produtividade, além de livre circulação de bens e pessoas.

A questão do Turismo no MERCOSUL ainda precisa ser mais debatida em outras escalas, tendo em vista o potencial de seus países no que se refere ao turismo. Nota-se, a partir de uma pesquisa previamente realizada, que já houve esforços e tentativas relacionadas ao Turismo de Fronteira como forma de incentivo ao turismo na região. No entanto, não se encontra resultados mais concretos a respeito da temática de forma mais ampla ou integrada. A RET – Reunião Especializada de Turismo do MERCOSUL trata das principais pautas dos países membros, levadas semestralmente por seus responsáveis, embora haja ressalvas no que realmente é discutido e pensado nessas reuniões e sua prática em si.

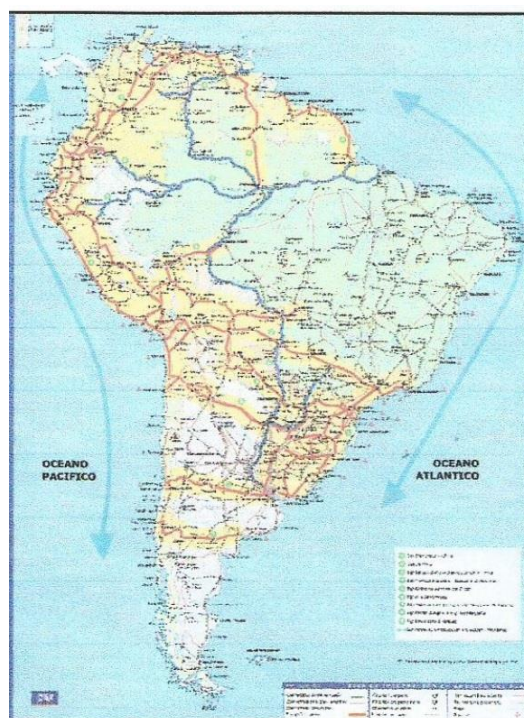
Existe uma grande discussão em torno da questão de o porquê não haver efetividade nas ações e estratégias voltadas para o desenvolvimento do turismo na América do Sul. Embasa-se na ideia de que o MERCOSUL pode funcionar como um ator que proponha estratégias e ações de modo a desenvolver o Turismo em seus países membros, e inclusive ampliar a efetivação de políticas a nível macro. E que, de maneira geral, busque apontar incentivos estratégicos de modo a desenvolver destinos de uma forma integrada para o turismo na América do Sul, no caso, as viagens multidestinos turísticos.

Com o intuito de apresentar as viagens multidestinos como propulsoras de desenvolvimento turístico na região sul americana, a partir da melhoria e intensificação do transporte aéreo, discute-se a seguir aspectos que englobam o tema proposto

3.1. Delimitação das bacias turísticas na América do Sul

Com relação à integração e desenvolvimento econômico, pode-se dizer que se apesar de pouco tratado, existem estudos que abordam a temática. Alvear (2003) tratou da integração da América do Sul com um enfoque específico em transportes e desenvolvimento econômico, para isso, identificou processos setoriais que constatou como importantes para tal integração, sendo: sistemas operativos de transporte multimodal; facilitação de trajetos fronteiriços; transporte aéreo; sistemas operativos de transporte marítimos; harmonização de políticas regulatórias de interconexão, de espectro, padrões técnicos e de universalização da internet; além de instrumentos para o financiamento de projetos de integração física e regional.

Figura 4 - Integração da América do Sul



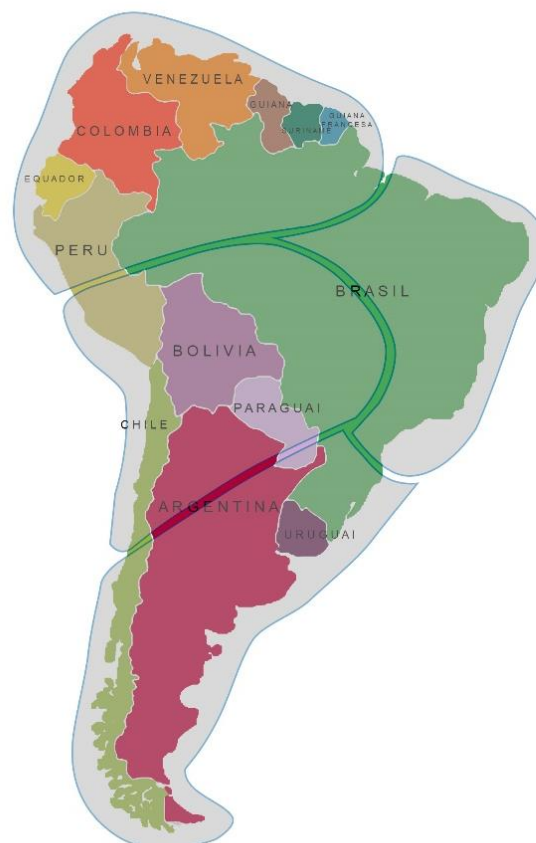
Fonte: Alvear, 2003.

Esta proposta se dá a partir da identificação de eixos: Eixo Mercosul – Chile (São Paulo, Montevideo, Buenos Aires e Santiago); Eixo Andino (Caracas, Bogotá, Quito, Lima e La Paz); Eixo interoceânico Brasil, Bolívia, Paraguai, Peru e Chile (São Paulo – Campo – Santa Cruz – La Paz – Ilo

Matarani – Arica Iquique); Eixo Venezuela - Brasil Guiana e Suriname; Eixo multimodal Orinoco Amazonas – Plata. Eixo multimodal do Amazonas (Brasil, Colômbia, Equador, Peru); Eixo Talcahuano – Concepción, Neuquén Bahia Branca; Eixo Porto Alegre – Jujuy – Antofagasta; Eixo Peru – Brasil (Acre - Rondônia) Bolívia. Na tentativa de replicar o estudo com um enfoque turístico, busca-se identificar as bacias turísticas na América do Sul. Entende-se que estas bacias foram estabelecidas a partir de características comuns e proximidade buscando equilíbrio entre os destaques turísticos e levando em consideração a atratividade turística, tendo em vista a necessidade de delimitar o território turístico sul-americano.

Figura 5 – Bacias turísticas na América do Sul

BACIAS TURÍSTICAS DA AMÉRICA DO SUL



Fonte: do autor, 2018.

- **Bacia Amazônica e Civilizações Pré-Colombianas:** Destaque para Amazônia e Monte Roraima. No Brasil: Rio Amazonas e o Festival Folclórico de Parintins no Amazonas, em Belém, no Pará, têm-se O Mercado Ver – o – Peso e Círio de Nazaré. Cartagena, San Andrés, Bogotá e Medellín na Colômbia. Na Venezuela têm-se Parque Nacional Canaima, Caracas, Ilha de Margarita e Arquipélago de Los Roques; Caiena na Guiana Francesa; Paramaribo no Suriname e Georgetown na Guiana. No território do Equador: Quito, Cuenca e além disso, Otavalo e Ilha Galápagos. Em parte do Peru: Bacia do Alto Amazonas e Extremos da Cordilheira dos Andes.

- **Bacia Grandes Metrôpoles, Sol, Praia e Carnaval:** Destaque para as grandes cidades e o litoral brasileiro. Rio de Janeiro, São Paulo e Recife, Salvador e Fortaleza. Ouro Preto, Tiradentes em Minas Gerais, Capital brasileira: Brasília; Jalapão no Tocantins; No Maranhão têm-se os Lençóis Maranhenses, no Piauí: Parque Nacional da Serra da Capivara; Jericoacoara no Ceará; Dunas de Natal, no Rio Grande do Norte; em Pernambuco têm-se as Praias de Fernando de Noronha e Porto de Galinhas, Recife e Olinda; Festa de São João em Campina Grande na Paraíba. No Estado da Bahia: Pelourinho em Salvador, Itacaré, Praia do Forte e Trancoso. Rio de Janeiro: na cidade carioca tem-se o Corcovado e Pão de Açúcar, além disso, destaque para Búzios, Parati, Festas de Carnaval e Ano Novo; Em São Paulo: MASP, Parque Ibirapuera e Av. Paulista.

- **Bacia Central:** Destaque para Lago Titicaca, Pantanal, populações indígenas, extensão da Cordilheira dos Andes e deserto do atacama, Mato Grosso: Chapada dos Guimarães; Mato Grosso do Sul Refúgio Ecológico Caiman, Bonito, Na Argentina: Salta Trem Das Nuvens , No Peru, destaca-se Machu Picchu, Cuzco, Lima, Arequipa, Lago Titicaca e Linhas de Nazca; Bolívia: La Paz, Salar de Uyuni, Sucre e Potosi; Paraguai a capital Assunção, Ciudad del Leste e Encarnación.

- **Bacia Extremo Sul – Ecoturismo, Enoturismo e Neve:** Destaque para a Tríplice Fronteira (Argentina, Brasil e Paraguai), Parque do Iguazu; Missões Jesuíticas, Patagônia. Região sul do Brasil: Cataratas do Iguazu; Serra Gaúcha, São Miguel das Missões no Rio Grande do Sul. No território

argentino: Buenos Aires – Cemitério da Recoleta, Teatro Colón e Obelisco; Neuquén, Bariloche, Mendoza e Terra do Fogo. Chile: Santiago do Chile, Puerto Montt, Ilha de Páscoa, Valparaíso, Valle Nevado, Parque Nacional de Torres del Paine e Extremos da Cordilheira dos Andes. No Uruguai: Montevideo, Punta del Este e Colônia do Sacramento.

A partir disso, entende-se que a definição das bacias turísticas na América do Sul pode auxiliar as sub-regiões a encontrarem seus pontos em comum, sendo em termos de potencialidade ou de atratividade, além de poder definir estratégias mais concentradas para o Turismo da região como um todo; por conseguinte, que se busque consolidar o modal aéreo, visando definir as viagens multidestinos.

3.2 Identificação de dados e informações de fluxo turístico global

Seguindo este pensamento, apresentam-se alguns mapas com o intuito de mostrar os fluxos turísticos regionais e globais. Posteriormente, serão apresentados os estudos de alguns países no que tange ao modal aéreo.

Figura 6 – Fluxo Turístico Internacional



Fonte: OMT, 2017.

Em termos de América do Sul, o Turismo representa uma parcela pequena se comparado com América do Norte, principalmente por considerar que Estados Unidos e México recebem um fluxo considerável.

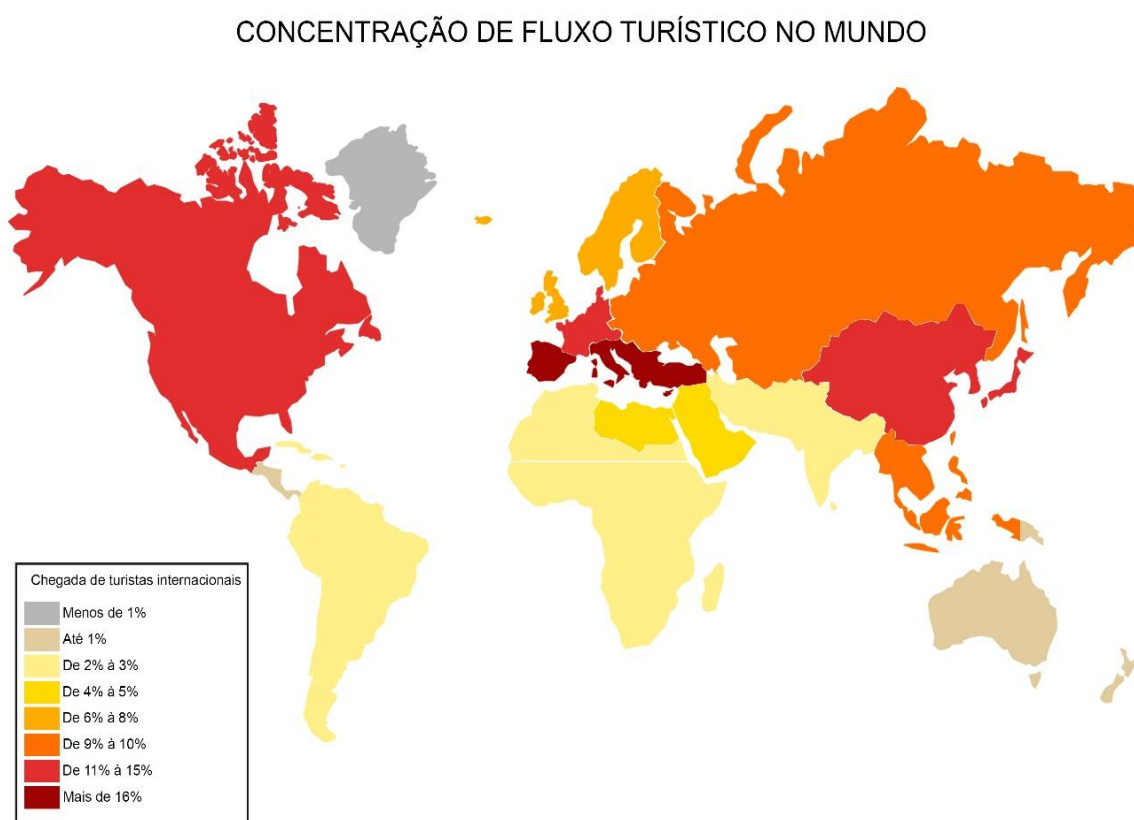
Figura 7 - Turismo Internacional nas Américas



Fonte: OMT, 2016.

A partir dos dados sobre o Turismo Internacional da OMT 2016, apurados em 5 grandes regiões, (sendo Europa, Ásia e o Pacífico, Américas, Oriente Médio e África) apuraram as porcentagens equivalentes às receitas do turismo internacional e chegadas internacionais a nível de globo, último esse que se levou em consideração para elaborar o Mapa da Concentração de Fluxo Turístico no Mundo, o qual se apresenta-se abaixo:

Figura 8 - Concentração do Fluxo Turístico no Mundo



Fonte: do autor, 2018.

Com o intuito de se fazer a releitura do mapa apresentado, nota-se que a Europa Setentrional tem 6% do total, o Sudeste Asiático 9%, logo em seguida, a Europa Central com 10%, a América do Norte com 11% e posteriormente, o Nordeste Asiático representando 12% de todo fluxo. As regiões que detêm a maior parte do fluxo global são a Europa Ocidental e Europa Meridional, com 15% e 18% respectivamente.

Em contrapartida, o Oriente Médio possui 4% do fluxo global, a América do Sul e África Subsaariana possuem cada uma 3%; O Caribe, Norte Africano e Sul Asiático atingem a marca dos 2%, por sua vez, América Central e Oceania em torno de 1%. Levando os dados em consideração, existe uma discrepância aparente entre a distribuição do fluxo e o fator que mais contribui para tal, é o turismo de massa.

É evidente que a concentração do fluxo turístico está nos países do centro. A Europa leva consigo metade do fluxo global, enquanto outros uma parcela bastante inferior; de forma geral, devido à esta disparidade, o fluxo turístico global se concentra no hemisfério norte, comparando com o hemisfério sul.

No que se refere ao transporte e fluxo aéreo, o estudo elaborado pela IATA em conjunto com a Oxford Economics sobre a América Latina, apresenta uma dimensão de como o setor aéreo se compõe na região. Seleciona-se 6 países sul americanos com porcentuais mais expressivos para análise, sendo estes: Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru.

A IATA ainda aponta que “o número de pessoas que quer viajar via modal aéreo para a América Latina deverá aumentar significativamente nos próximos 10 - 15 anos” (IATA 2017). Embora, a partir de estudos e relatórios, a associação contata-se que sem infraestrutura não é possível receber a demanda esperada. Além disso, os voos adicionais necessários para atender a demanda esperada também podem encontrar barreiras sem infraestrutura aeroportuária suficiente.

Para a América Latina, espera-se que, até 2025, os números dos passageiros sejam de 113 milhões a menos, caso não haja infraestrutura suficiente. Deixa claro que “são 113 milhões de pessoas que querem voar, mas não podem” (IATA 2017).

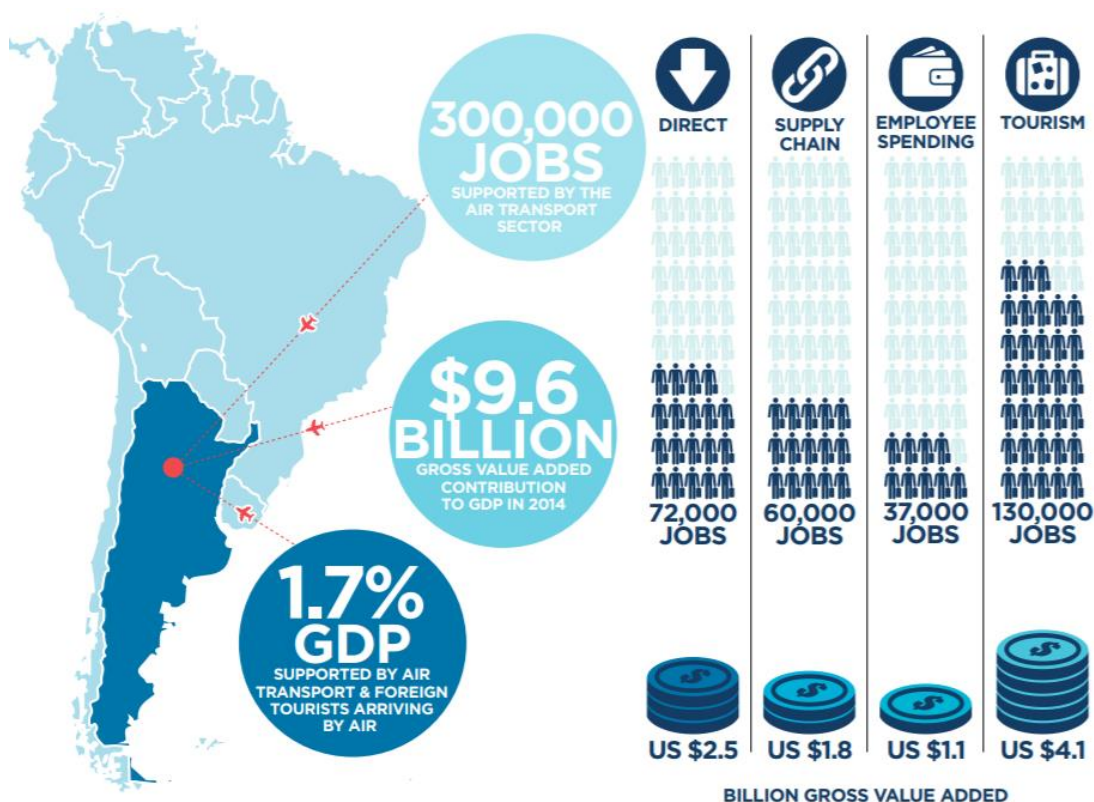
Somente na América Latina e no Caribe, a indústria aérea gera US \$ 167 bilhões no PIB, enquanto liga 385 cidades da região por via aérea. Todos os anos, 2,6 milhões de voos operam na América Latina e no Caribe e a indústria aérea suporta 5,2 milhões de empregos. A aviação é uma força para o bem nas Américas, como é no resto do mundo.

O transporte aéreo desempenha um papel fundamental no bem-estar econômico dos países latinos. Seguindo este pensamento, o presidente da IATA, Alexandre de Juniac descreve que “o desafio da infra-estrutura também inclui aeroportos. Em princípio, nossas demandas são bastante simples. Precisamos de capacidade para encontrar a demanda”. Os aeroportos devem estar alinhados com as necessidades dos usuários de qualidade e especificações técnicas. E a acessibilidade é a chave.

A seguir, apresentam-se dados equivalentes ao modal aéreo na América do Sul:

- **Argentina**

Figura 9 - Contribuições do Transporte Aéreo na Argentina



Fonte: IATA, 2016.

Na Argentina o transporte aéreo contribui com 300 mil empregos dentre diretos e indiretos, 9,6 bilhões de contribuições de valor agregado bruto para o PIB em 2014, por sua vez tem participação de 1,7% do PIB argentino relativo ao transporte aéreo e o aos turistas estrangeiros via modal aéreo.

Em termos de chegadas de estrangeiros, a Argentina é a que possui voos diretos mais populares da América do Sul, dando destaque para Brasil, Chile e Uruguai, que estão nas primeiras posições.

Outros números que podem ser mencionados são 47 aeroportos ativos, 40 companhias aéreas operantes e aproximadamente 300 mil pousos e decolagens por ano. Destaque para os aeroportos: Jorge Newbery, Ministro Pistarini, Pajas Blancas, El Plumerillo e San Carlos Bariloche Internacional.

O mesmo estudo sugere que se alinhe investimentos nos aeroportos no quesito infraestrutura para atender demanda de tráfego internacional. Além disso, revise a estrutura de custos e atividades para ser mais competitiva e por fim, busque consultorias para regular o quadro atual à padrões internacionais.

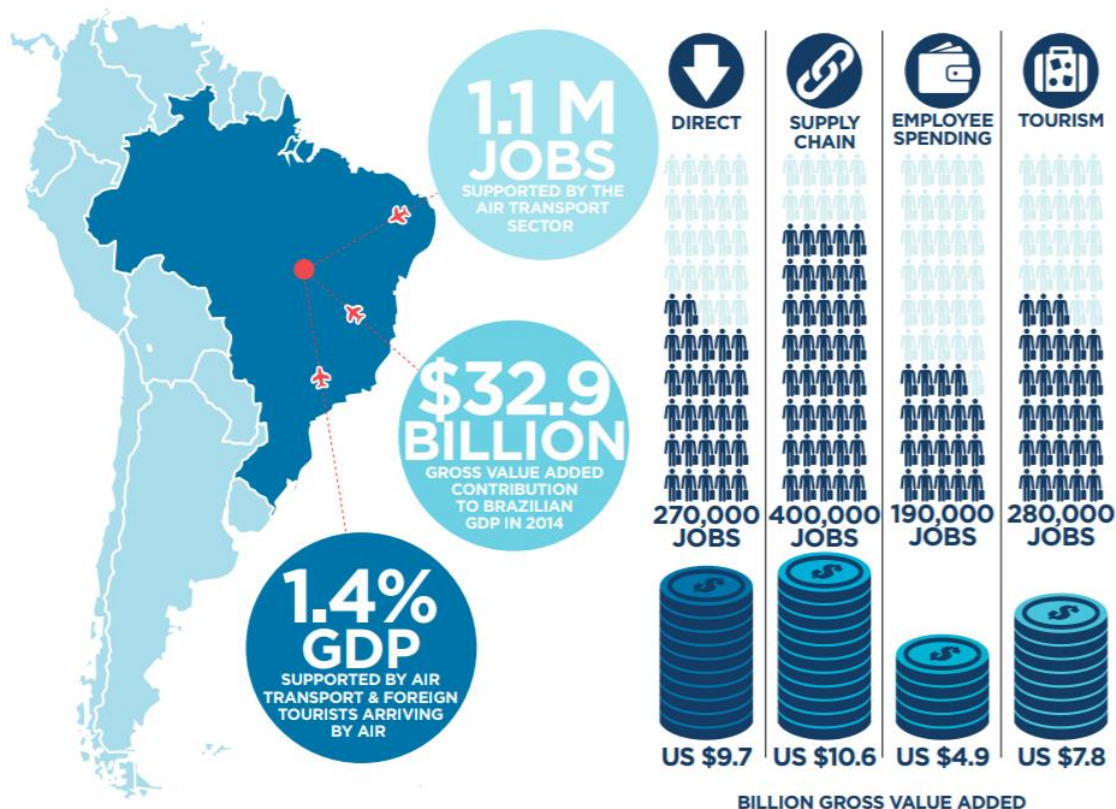
- **Brasil**

O impacto que o transporte causa na economia brasileira é bastante significativa, pode-se apontar a participação de 1,4% no PIB brasileiro, geração de mais de 1 mi de empregos (diretos e indiretos) e coparticipação com 32,9 bilhões no PIB de 2014.

Os voos mais populares provêm em sua maioria de países da Europa, tendo em vista que na América do Sul, o Brasil é uma porta de entrada para estrangeiros pelo Atlântico. Por outro lado, em um ranking de 10 países com voos populares, são poucos os países sul americanos.

Conta com 128 aeroportos, sendo que três deles integram a lista dos 100 aeroportos mais importante do mundo; em seus aeroportos, em torno de 62 companhias aéreas estão operantes, e possui cerca de 2 mi cursos entre pousos e decolagens por ano.

Figura 10 - Contribuições do Transporte Aéreo no Brasil



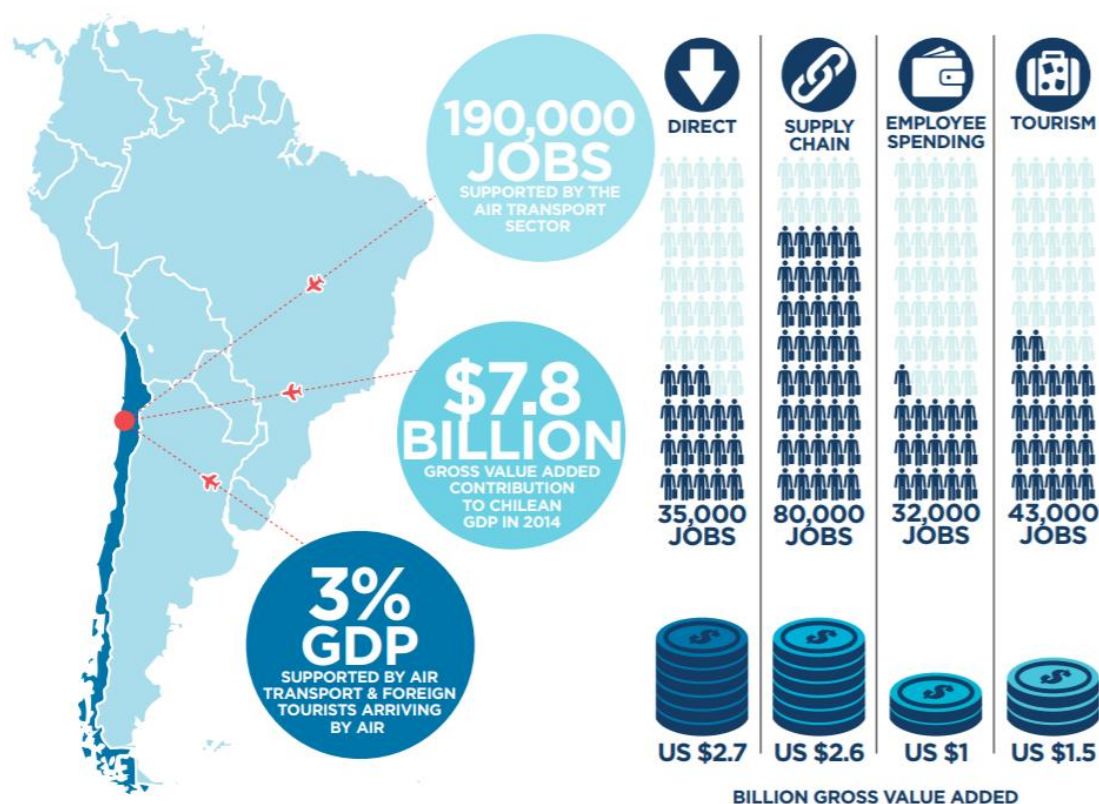
Fonte: IATA, 2016.

Destaque para os aeroportos de Guarulhos Internacional, Juscelino Kubitschek Internacional, Aeroporto de Congonhas, Galeão – Antônio Carlos Jobim Internacional e Tancredo Neves Internacional, todos estes importantes hubs para o país e a região sul americana. Embora seja considerado rígido na exigência de vistos para estrangeiros.

As recomendações pós estudo são: alinhar o quadro regulamentar de acordo com as melhores práticas globais; adotar os padrões da indústria para o consumidor, em termos de direitos de proteção, além disso, revisar estruturas de custos comparado à médias globais para ser competitivo.

- Chile

Figura 11 - Contribuições do Transporte Aéreo no Chile



Fonte: IATA, 2016.

O transporte aéreo ocupa 3% de todo o PIB do país chileno, desta receita 7,8 bilhões de valor agregado bruto. Em termos de geração de empregos o Chile possui 190 mil a cargo do transporte aéreo.

O Chile possui uma grande quantidade de voos diretos provindos da América do Sul, no entanto, poderia ter mais voos via Pacífico. Em termos de fatores extras, o Chile possui bom ranqueamento em infraestrutura de qualidade e custo em competitividade de mercado.

São 30 companhias aéreas que operam cerca de 222 mil de voos por ano e 20 aeroportos em seu território, dentre estes Arturo M Benitez, Cerro Moreno, Diego Aracena, El Tepual e El Loa.

Tendo em vista o cenário, se indica que demonstrem o valor da aviação para o governo chileno e melhorem a infraestrutura aeroportuária e reveja a

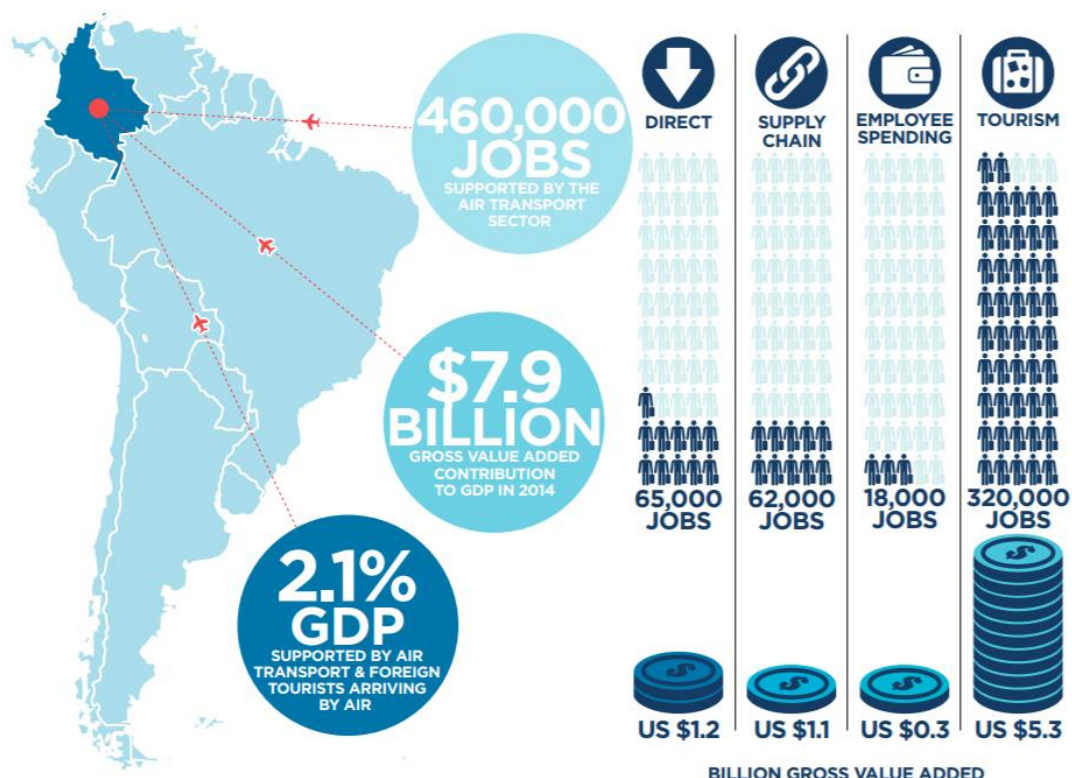
composição de custos das companhias aéreas na capital para se manter competitivo.

- **Colômbia**

Relativo à Colômbia, pode-se notar a participação de 7,9 bilhões em um PIB que compõe 2,1% da economia colombiana. Entre empregos diretos e indiretos, o modal aéreo emprega cerca de 460 mil dos quais grande parte turismo.

Dentre 53 aeroportos em território do país, 1 está os 100 mais importantes do mundo, além disso, 34 empresas aéreas comandam aproximadamente 550 mil voos entre chegadas e partidas. Comparado com outros países da América do Sul, é mais flexível com exigência de vistos para estrangeiros.

Figura 12 - Contribuições do Transporte Aéreo na Colômbia



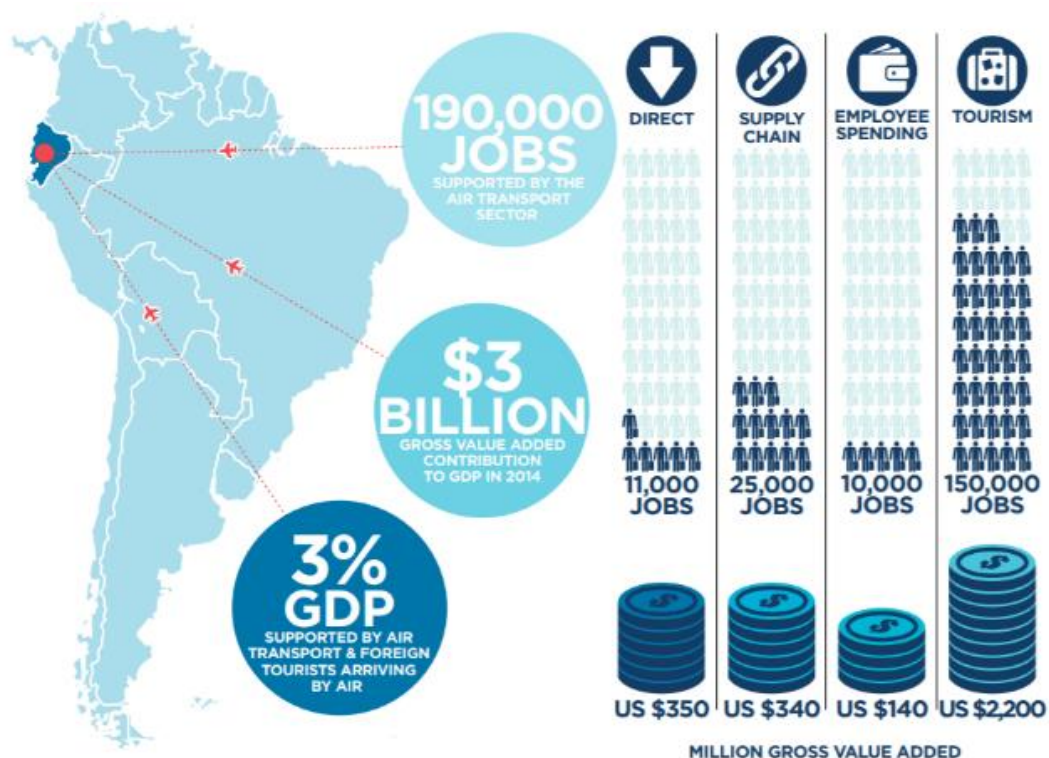
Fonte: IATA, 2016.

Os aeroportos mais importantes são: El Dorado Internacional, Ose Marie Cordova, Alfonso B Aragon Internacional, Rafael Nunez Internacional, Ernesto Cortissoz Internacional.

Sugere alinhar o quadro regulamentar com as melhores práticas globais, garantir a transparência e participação da indústria em planejamento de infraestrutura de aeroporto, além de formatar separadamente uma abordagem de segurança e política em termos técnicos.

- **Equador**

Figura 13 - Contribuições do Transporte Aéreo no Equador



Fonte: IATA, 2016.

Com uma das participações mais importantes no PIB, o transporte aéreo e os turistas que chegam via aéreo possuem um total de 3%. São gerados ao redor de 190 mil empregos, nestes aspectos de impactos do transporte aéreo no Equador é bastante similar ao Chile.

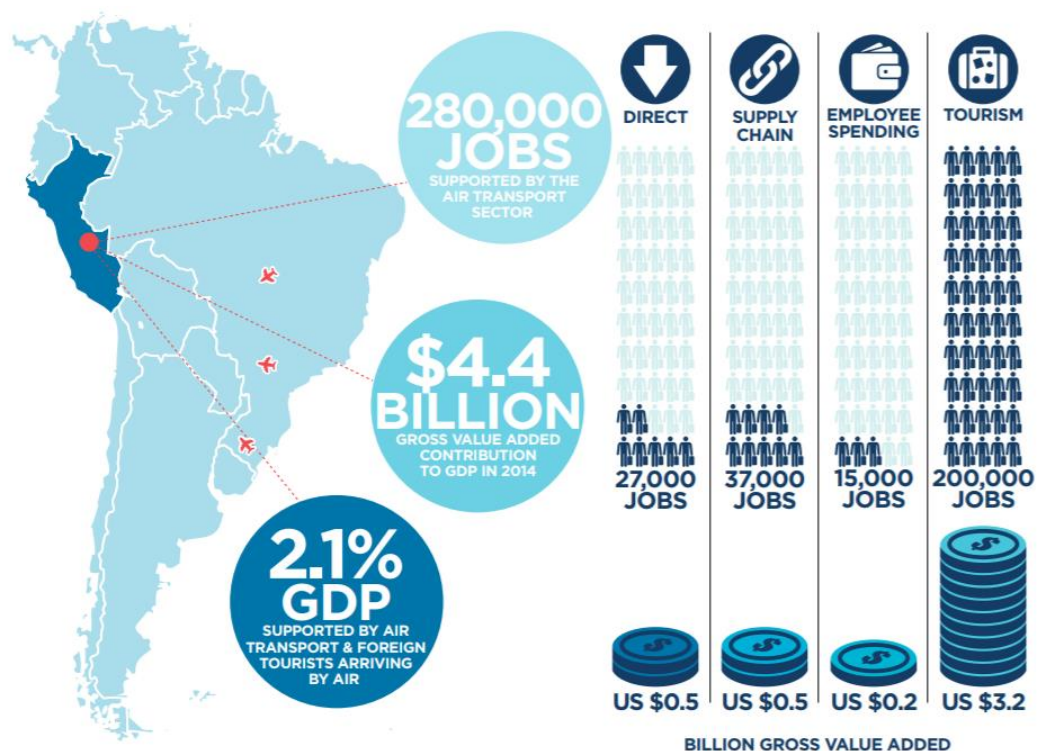
Embora juntamente com Brasil, receba poucos voos populares da América do Sul, tendo público voltado à América Central e do Norte em sua maioria. São 16 aeroportos com uma estimativa de 120 mil pousos e decolagens por ano. Neste estudo feito pela IATA, o Equador é o país que menos possui aeroportos, a levar em consideração a dimensão o território equatoriano.

Destaca-se Mariscal Sucre Internacional, Jose Joaquin de Olmedo, Mariscal Lamar Internacional, Seymour Airport e Eloy Alfaro são uns dos mais importantes aeroportos do país em termos de números de passageiros.

Algumas das sugestões são alinhar o quadro regulamentar com as melhores práticas globais. Garantir a transparência e participação da indústria em planejamento de infra-estrutura e o desenvolvimento e promover uma agenda de conectividade e inovações.

- Peru

Figura 14 - Contribuições do Transporte Aéreo no Peru



Fonte: IATA, 2016.

Com relação ao Peru, a contribuição para o PIB é de 4,4 bilhões, que por sua vez, representa 2,1% de toda economia. Dos 280 mil empregos que são gerados entre diretos e indiretos, uma parte muito significativa está atrelada ao turismo.

Possui em torno de 23 aeroportos com 32 companhias aéreas operantes, por ano existe cerca de 230 mil voos entre chegadas e saídas.

Alguns dos principais aeroportos são Jorge Chavez Internacional, A. Velasco Astete Internacional, Rodriguez Ballon Internacional, F. Secada Vignetta e G. Concha Iberico Internacional.

Em termos de sugestões, o estudo aponta alinhando a infraestrutura do aeroporto estratégia para aumentar competitividade do LIM como hub. Revise as estruturas de custos e tributação para médias regionais para seja competitivo. adotar os padrões da indústria na área do consumidor leis de proteção.

No geral, o estudo aponta para melhoria na infraestrutura aeroportuária, regulamentação e atenção aos padrões internacionais, além de redução de custos e estratégias para aquilatar a competitividade. Isto se pode ver em comum em todos os países citados.

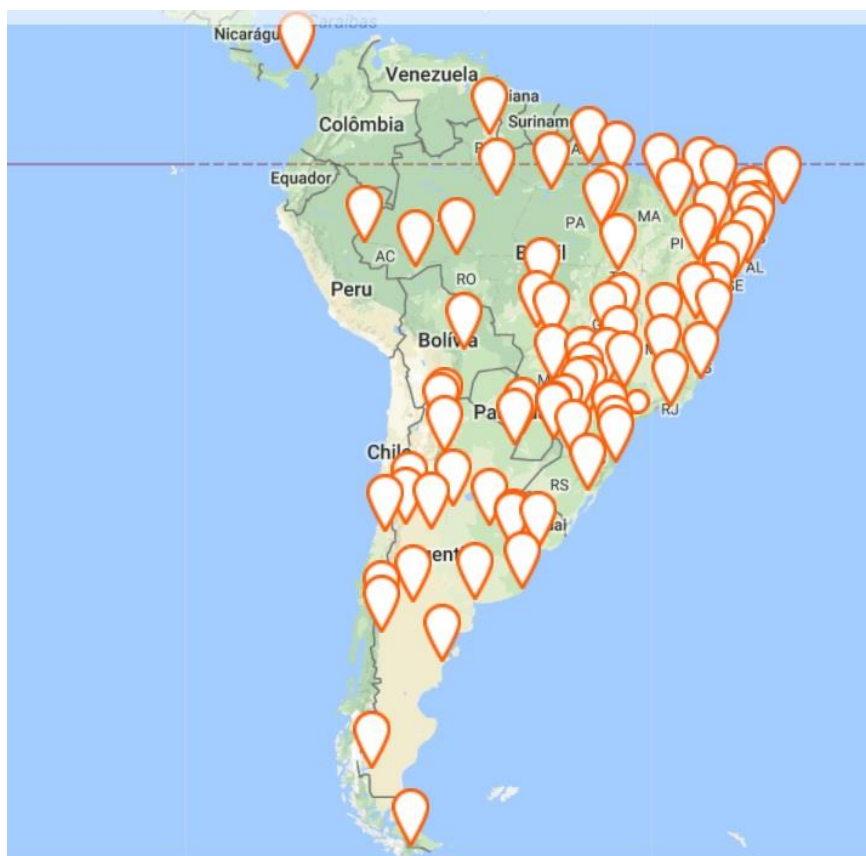
3.3 Rotas e Malhas Aéreas

A seguir, apresenta-se a malha aérea e rotas pertencentes ao transporte aéreo na região sul americana, a partir da perspectiva brasileira. Apresentação de dados extraídos dos sites das próprias companhias e da ABEAR – Associação Brasileira de Empresas Aéreas, tendo em vista que suas associadas representam 99% dos voos no Brasil. São as companhias: GOL – Linhas Aéreas Inteligentes, LATAM Airlines, Azul – Linhas Aéreas Brasileiras e Avianca Brasil.

- GOL – Linhas Aéreas Inteligentes

Em termos de rotas internacionais operadas pela GOL, destaca-se Santa Cruz de La Sierra na Bolívia; Assunção no Paraguai; Formosa, Salta, San Salvador de Jujuy, San Miguel de Tucumán, San Luís, Mendoza, Córdoba, Rosário, Buenos Aires, Mar del Plata, Neuquén, Bahia Blanca, Bariloche, San Martin de los Andes, Trelew, El Calafate e Ushuaia na Argentina; Montevideo no Uruguai e Santiago do Chile no Chile.

Figura 15 - Rotas Aéreas Companhia GOL



Fonte: GOL, 2018.

Apesar da grande quantidade de rotas, a Companhia Gol trabalha com code share, tendo não somente suas rotas, mas operando em parceria com outras companhias aéreas. Pode-se notar um fluxo relativamente forte entre Brasil e Argentina, embora deixe a desejar conexões com os países mais acima. A pouco tempo, a empresa lançou um voo direto de São Paulo para Jericoacoara, no estado do Ceará; apesar de ser um voo doméstico a expectativa é grande para atração de estrangeiros.

- LATAM Airlines

A Latam é a companhia que mais vem expandindo suas rotas em termos de América do Sul. Possui de forma estratégica, pacotes voltados para comercialização na região sul americana. Outra tática é interligar as capitais destes países, que possibilita, de certa forma, melhor opção de escolha. Após a fusão (Lan Chile e Tam) a empresa tem se consolidado e uma das apostas para o próximo ano, é estender sua rotas para a Europa.

Figura 16 - Rotas Aéreas Companhia LATAM



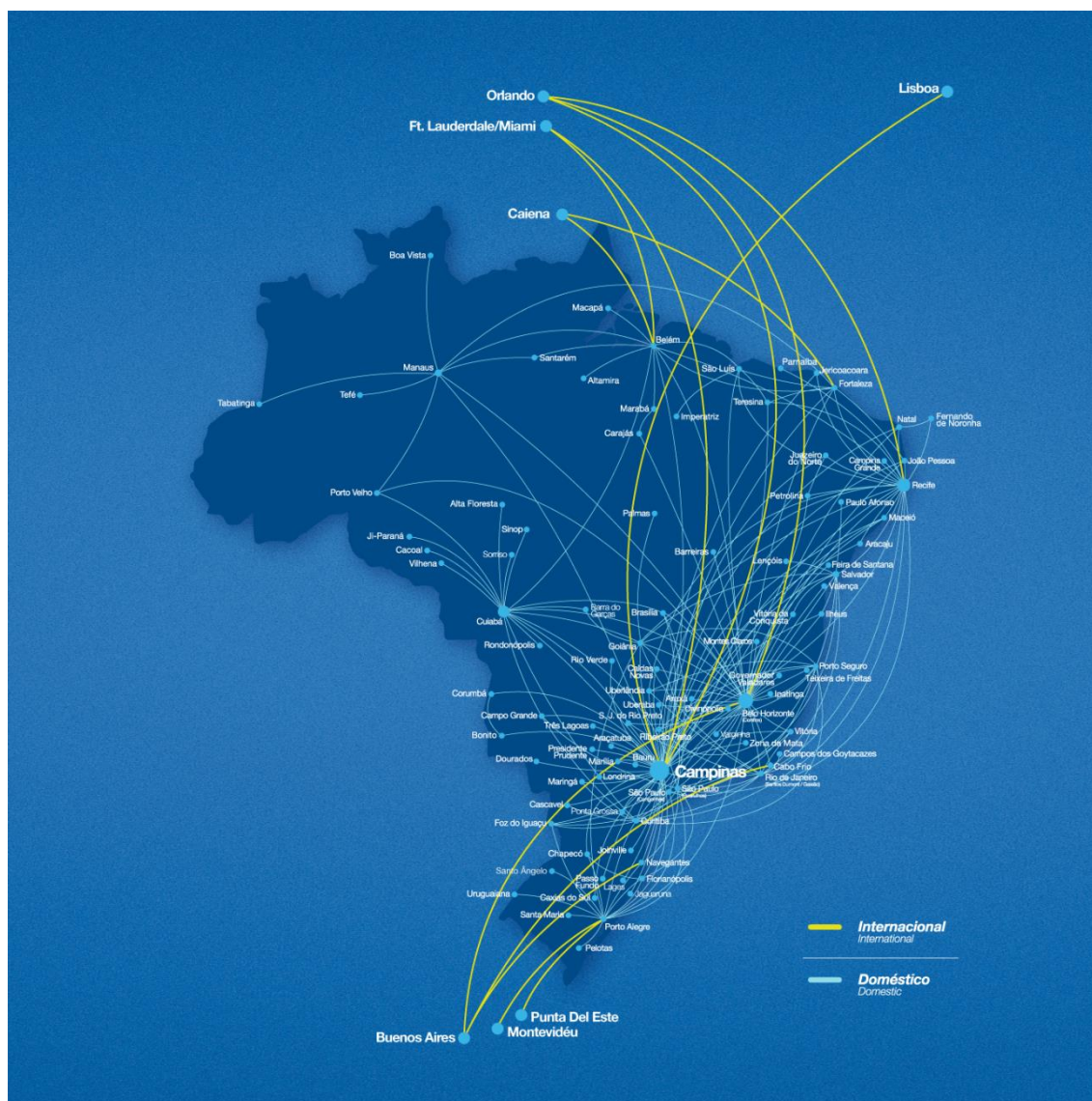
Fonte: LATAM, 2018.

Merece atenção para destinos como Santiago do Chile, Buenos Aires, Montevideo, Lima, Bariloche, Mendoza e Tucumán, sendo Chile, Argentina e Uruguai; outra vez as rotas ficam concentradas ao extremo Sul. Além disso, a empresa possui algumas rotas interligadas à América do Norte, que de forma estratégica, possibilita identificar um fluxo estável, que antigamente era mais difícil.

- Azul – Linhas Aéreas Brasileiras

Com relação aos voos internacionais para América do Sul, a companhia possui voos para Caiena, na Guiana Francesa, Punta del Leste e Montevideo no Uruguai e Buenos Aires na Argentina. São poucas rotas tendo em vista que seu foco é voltado ao fluxo doméstico aqui no Brasil.

Figura 17 - Rotas Aéreas Companhia AZUL



Fonte: AZUL, 2018.

Começa aos poucos definir voos para destinos ainda não conectados, como é o caso dos voos de Recife BR para Rosário e Córdoba AR. A empresa visa construir um hub na capital nordestina, tendo em vista os argentinos como forte público – alvo.

- Avianca Brasil

Dentre as companhias citadas, a Avianca é a que possui menos voos integrados com o Brasil no que se refere aos destinos sul americanos, podendo citar Santiago do Chile e Bogotá, embora haja voos em uma frequência mais alta para Nova York e Miami.

Figura 18 - Rotas Aéreas Companhia AVIANCA



Fonte: AVIANCA, 2018.

EVIDÊNCIAS FINAIS

Entende-se que, no panorama do turismo global, a América do Sul recebe uma parcela irrisória comparada com países do centro. A delimitação de políticas e, inclusive, o acompanhamento destas políticas são essenciais para poder alcançar o desenvolvimento de uma forma geral. No turismo, uma relação sólida entre os países sul americanos possibilita estimular o fluxo de turistas em escala regional (fluxo entre os países da América do Sul) e global (entrada de turistas provindos de outros continentes) – de forma a divulgar e promover os países da América do Sul.

Há de se convir que a dimensão da América do Sul é bastante extensa, como por exemplo o Brasil, que por si só possui dimensões continentais. Outro ponto importante a ser abordado é a relação tempo-espaço aplicada à América do Sul, sendo o modal aéreo o mais interessante para a ligação de destinos longínquos.

É importante reportar que fluxo turístico não é a ponta do processo, se pensando em um turismo mais emancipado e complexo, no entanto, em termos de atração de turistas ele é um meio. Olhar o turismo e os transportes para além do mercado além de buscar apresentar questões mais concretas que se relacionam à crítica ao reducionismo do turismo.

O transporte aéreo é um elemento essencial para a atração de turistas na América do Sul, tendo em vista sua dimensão territorial. Entende-se que conexões diretas provocam e geram maior interesse do potencial turista, seja doméstico ou internacional, que geralmente busca fatores como preço, conforto e opções.

Outra evidência constatada no estudo é que a incipiência de rotas aéreas na América do Sul prejudica o desenvolvimento do fenômeno de forma direta, tendo em vista que dificulta o processo de escolha de um potencial turista.

Deve-se deixar claro que a intenção não seria transformar a América do Sul em um destino massificado como a Europa ou a América do Norte, mas equilibrar o fluxo e, principalmente, apontar que existe um potencial muito rico a ser explorado e desenvolvido.

A criação de políticas públicas que incentivem e promovam a melhoria do transporte aéreo na região se faz muito importante. Olhar o turismo e os transportes para além do mercado além de buscar apresentar questões mais concretas que se relacionam à crítica ao reducionismo do turismo.

Cabe responder que em termos de transporte aéreo, as estruturas e aeroportuárias e a oferta em geral, afetam o desenvolvimento de viagens multidestinos na América do Sul a partir da perspectiva do turismo.

Não existem dúvidas que o transporte aéreo possui diversas vantagens em seu arcabouço, embora exista ao mesmo nível, preocupações como segurança, qualidade e formas de minimizar custos (por ser um meio de transporte relativamente caro). É importante ressaltar que o transporte aéreo contribui sem dúvidas nos aspectos relativos ao desenvolvimento turístico territorial, levando em consideração estas mesmas vantagens.

Se feito uma breve análise prospectiva do cenário turístico da América do Sul, nota-se, cronologicamente falando, que existe evolução e desenvolvimento, mas de forma arrastada e acanhada. Acaba sendo muito trabalho para poucos resultados, dessa forma, é necessário apostar em estratégias focalizadas mais eficazes, identificando e definindo o papel dos principais atores e sua relação com o meio.

A partir disto, deve-se apresentar prospecções e estimativas para o Turismo na América do Sul e casos de sucesso. Além de citar as agências e organizações dos países que promovem o turismo no âmbito global, levando em consideração que tratam de forma isolada, cada um por si. O turismo, na região, é tratado de forma que as estratégias e planos ficam mais à cargo de cada estado. O planejamento do Turismo na América do Sul tem se mostrado incipiente, já que grande parte das políticas são pensadas para curto prazo,

havendo muitas vezes descontinuidade de ações que, a priori, poderiam ser desencadeadoras de melhorias e avanço do Turismo.

Destaca-se que a incipiência de rotas, se deve muitas vezes à falta de estrutura; em termos de distribuição, os hubs na América do Sul acabam de sobrecarregando. É necessário também, tratar sobre o esgotamento e colapso não somente dos aeroportos, mas também de destinos turísticos; Cabe então, apontar gargalos para a ascensão do transporte aéreo e desenvolvimento do turismo na América do Sul, dentre estes: deve-se discutir custo da viagem, tarifa, e principalmente infraestrutura, que evidentemente interfere na ascensão do transporte aéreo e conseqüentemente no desenvolvimento do Turismo na América do Sul.

Outros pontos a serem discutidos, e que possuem fundamental importância, partindo de um pensamento mais amplo é destacar o marketing turístico voltado para a América do Sul, buscando compreender mais sobre imagem e atratividade da região. Além de, políticas públicas e gestão de destinos integrados, atrelados ao desenvolvimento sustentável.

REFERÊNCIAS

ABEAR – Associação Brasileira de Empresas Aéreas - Disponível em: <http://www.agenciaabear.com.br/> Acesso em: 11 de março de 2018.

ALVEAR, Guillermo Vega. La nueva visión integrada de América del Sur: um paso firme hacia la integración americana. Lima – Peru, 2003.

A CHAVE para o Mercosul é o Equilíbrio. Disponível em: <http://www.guiamaritimo.com.br/noticias/mercado/a-chave-para-o-mercosul-e-o-equilibrio>. Acesso em: 11 de março de 2018.

AMÉRICA do Sul. Disponível em: <https://www.todoestudo.com.br/geografia/america-do-sul>. Acesso em: 08 de março de 2018.

AVIANCA Brasil. Disponível em: <https://www.avianca.com.br/>. Acesso em: 08 de março de 2018.

AZUL Linhas Aéreas Brasileiras. Disponível em: <https://www.voeazul.com.br/conheca-a-azul/mapa-rotas>. Acesso em: 11 de março de 2018.

BENI, Mário Carlos. **Globalização do turismo: megatendências do setor e a realidade brasileira**. 3 ed. São Paulo: Aleph, 2011.

BENI, Mario Carlos. Competitividade das destinações turísticas a longa distância: Realidade e perspectivas de desenvolvimento na América do Sul. **Turismo em Análise**, São Paulo, v. 4, n. 2, p. 95-108, 1993.

BOITEUX, Bayard. WERNER, Maurício. **Promoção, entretenimento e planejamento turístico**. Editora Aleph. São Paulo, 2002.

BRUYNE, Paul de; HERMAN, Jaques; SCHOUTHEETE, Marc de. **Dinâmica da pesquisa em Ciências Sociais**. 3º ed. Tradução de Ruth Joffily. Rio de Janeiro: F. Alves, s.d.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **PDC 776/2017**. Projeto de Decreto Legislativo de Acordos, tratados ou atos internacionais. Brasília/DF, 2017. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2151829>. Acesso em: 08 de março de 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Estudos da Competitividade do Turismo Brasileiro**. s.d. Disponível em: https://www3.eco.unicamp.br/neit/images/stories/arquivos/O_TRANSPORTE_A

[EREO NO BRASIL PANORAMA GERAL AVALIACAO DA COMPETITIVIDADE E PROPOSTAS DE POLITICAS PUBLICAS PARA O SETOR.pdf](#).

Acesso em 12 de março de 2018.

CNT – Confederação Nacional de Transporte. **Transporte aéreo de passageiros**. Transporte e Economia, Brasília: CNT, 2015.

COOPER, Chris; HALL, C Michael; TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Turismo Contemporâneo**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

CRUZ, Rita C. A. Planejamento governamental do turismo: convergências e contradições na produção do espaço. In: LEMOS, Amália I. G.; ARROYO, Mônica; SILVEIRA, Maria L. América Latina: cidade, campo e turismo. São Paulo: Clacso, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2006. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/19cruz.pdf>. Acesso em: 08 de março de 2018.

DUARTE, Teresa. A possibilidade da investigação a três: reflexões sobre triangulação (metodológica). **CIES – Centro de Investigação e estudos de Sociologia. CIES e-Working Paper**, n.º 60/2009. Lisboa / Portugal, 2009.

GO, Frank M. **A Globalização e os problemas educacionais do turismo emergente**. IN: THEOBALD, William F. Turismo Global. 3 ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2009.

GOL Linhas Aéreas Inteligentes. Disponível em: <https://www.voegol.com.br/pt>. Acesso em: 08 de março de 2018.

IANNI, Octavio. **Teorias da Globalização**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

INTERNATIONAL Single Aviation Market Airlines. Disponível em: <http://www.transport.govt.nz/air/internationalairservices/internationalairlinelicensing/samairlines-openaviationmarketlicences/>. Acesso em 06 de março de 2018.

IATA – International Air Transport Association – Disponível em: <http://www.iata.org/policy/promoting-aviation/pages/index.aspx?tab=2>. Acesso em 06 de março de 2018.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do Turismo**: para uma nova compreensão do lazer e das viagens. 3ªed. São Paulo: Aleph, 2003.

LADRIÈRE, Jean. **Filosofia e práxis científica**. Tradução de Maria José J. G. de Almeida. Rio de Janeiro: F. Alves, 1978.

LATAM Airlines. Disponível em: https://www.latam.com/pt_br/voos-destinos/america-do-sul/buenos-aires/ Acesso em 06 de março de 2018.

LEAL, Sérgio; PADILHA, Maria Auxiliadora. Brasil e América Latina. IN: TRIBE, John; AIREY, David (ORG). **Educação Internacional em Turismo**, São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008 p.175 – 186.

MEUNER, Isabel; MEDEIROS, Marcelo de Almeida. Construindo a América do Sul: identidades e interesses na formação discursiva da Unasul. **Dados – Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, Vol. 56, n. 3, 2013, pp. 673-712. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0011-52582013000300007. Acesso em: 11 de março de 2018.

MOESH, Marutschka M. **A Produção do Saber Turístico**. São Paulo: Contexto, 2002.

MURPHY, Peter E. **Turismo e Desenvolvimento Sustentado**. Turismo Global. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 1998.

OMT – Organização Mundial do Turismo. Disponível em: <http://www2.unwto.org/> Acesso em: 11 de março de 2018.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos**. 2º ed. São Paulo: Aleph, 2002.

PALHARES, Guilherme Lohmann. Transporte Aéreo e Turismo. São Paulo: Aleph, 2001.

PANOSSO NETTO, Alexandre. TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi (org). **Turismo na América Latina: casos de sucesso**. Assis – SP: Triunfal, 2016.

PIZAM, Abraham. The state of Travel and Tourism Human Resources in Latina America. **Tourism Management**, 20 (5), 1999.

RELAÇÕES Exteriores aprova novo marco legal para transporte aéreo no Mercosul. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/RELACOES-EXTERIORES/547609-RELACOES-EXTERIORES-APROVA-NOVO-MARCO-LEGAL-PARA-TRANSPORTE-AEREO-NO-MERCOSUL.html>. Acesso em: 08 de março de 2018.

RONÁ, Ronaldo Di. **Transportes no Turismo**. Barueri – São Paulo: Manole, 2002.

SCHLÜTER, Regina G. **Desenvolvimento do Turismo: As Perspectivas na América Latina**. Turismo Global. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 1998.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. NETTO, Alexandre Panosso. **Reflexões sobre um novo turismo: política, ciência e sociedade**. São Paulo: Aleph, 2003.

TRIVIÑOS, Augusto N. S. **Introdução à pesquisa em Ciências Sociais:** a pesquisa qualitativa em educação – o Positivismo, a Fenomenologia o Marxismo. São Paulo: Atlas, 1987.

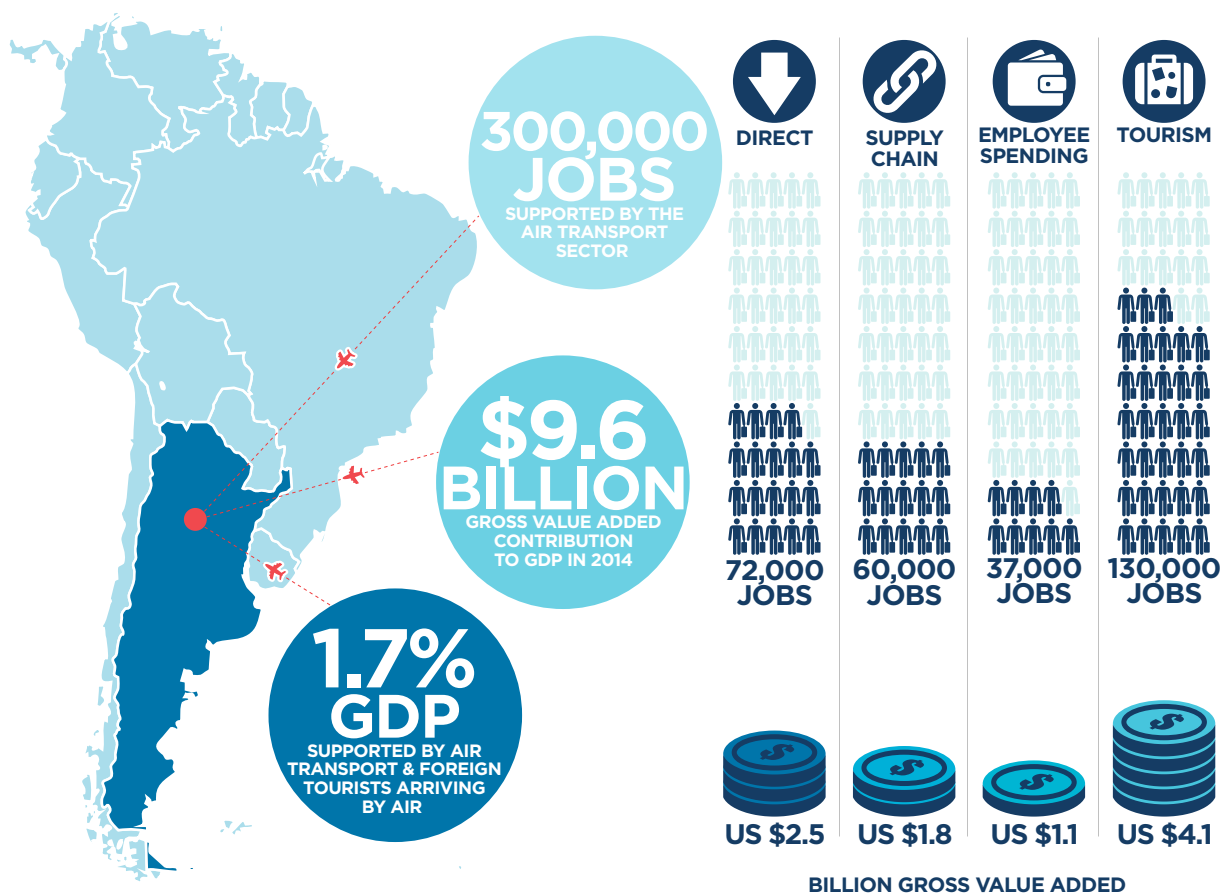
VOOS diretos da América Latina para o Brasil crescem 21,64%. Disponível em: [http://www.embratur.gov.br/piembratur-new/opencms/salalmprensa/noticias/arquivos/Voos direto da America Latina para o Brasil crescem 2164.html](http://www.embratur.gov.br/piembratur-new/opencms/salalmprensa/noticias/arquivos/Voos_direto_da_America_Latina_para_o_Brasil_crescem_2164.html). Acesso em: 11 de março de 2018.

ANEXOS



THE IMPORTANCE OF AIR TRANSPORT TO ARGENTINA

The air transport sector makes a major contribution to the Argentinian economy



It creates jobs...

Airlines, airport operators, airport on-site enterprises (restaurants and retail), aircraft manufacturers, and air navigation service providers employed 72,000 people in Argentina in 2014. In addition, by buying goods and services from local suppliers the sector supported another 60,000 jobs. On top of this, the sector is estimated to have supported a further 37,000 jobs by paying wages to its employees, some

or all of which are subsequently spent on consumer goods and services. Foreign tourists arriving by air to Argentina, who spend their money in the local economy, are estimated to have supported an additional 130,000 jobs in 2014.

...and generates wealth

The air transport industry is estimated to have supported a \$5.4 billion gross value added contribution to GDP in Argentina in 2014. Spending

by foreign tourists supported a further \$4.1 billion gross value added contribution to the country's GDP. This means that 1.7 percent of the country's GDP is supported by the air transport sector and foreign tourists arriving by air.



Air transportation facilitates exports, foreign direct investment, and tourism

The ten most popular direct flight links:

1. Brazil
2. Chile
3. Uruguay
4. United States
5. Peru
6. Spain
7. Paraguay
8. Panama
9. Bolivia
10. Ecuador



The scale of investment, exports, and inbound spending in Argentina

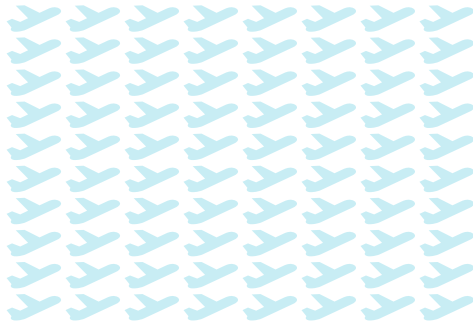
Air transport brings tourists and investment into Argentina, and helps businesses trade their goods and services around the world. In 2014, foreign tourists spent US \$4.6

billion in Argentina, supporting restaurants, hotels, transport providers, and others who cater to tourists. In addition, Argentina exported US \$81.2 billion worth of goods and services in 2014. Over time, the country has accumulated US \$82.2 billion in foreign direct investment.

The air transport sector connects people around the world

Number of direct flight destinations in the ten fastest growing countries

- India
- Bangladesh
- Vietnam
- Pakistan
- China
- Indonesia
- Philippines
- Kazakhstan
- Angola
- Nigeria

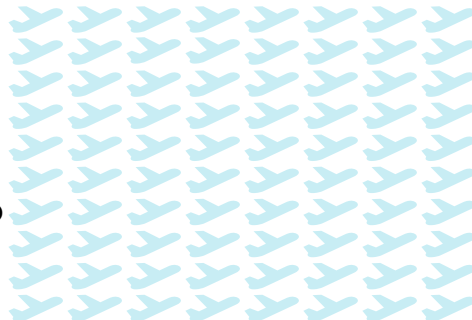


0
DIRECT FLIGHT DESTINATIONS IN THE 10 FASTEST GROWING COUNTRIES

The air transport sector's ability to connect Argentina to emerging countries and fast growing cities can help drive economic growth. There are no direct flight destinations among the ten fastest growing countries in the world as measured by GDP growth but there are 2 direct flight destinations among the 20 fastest growing countries.¹

Number of direct flights to the top ten fastest growing cities

- Surat
- Ahmedabad
- Ho Chi Minh City
- Hà Noi
- Delhi
- Bengaluru
- Hyderabad (India)
- Kinshasa
- Dhaka
- Lagos

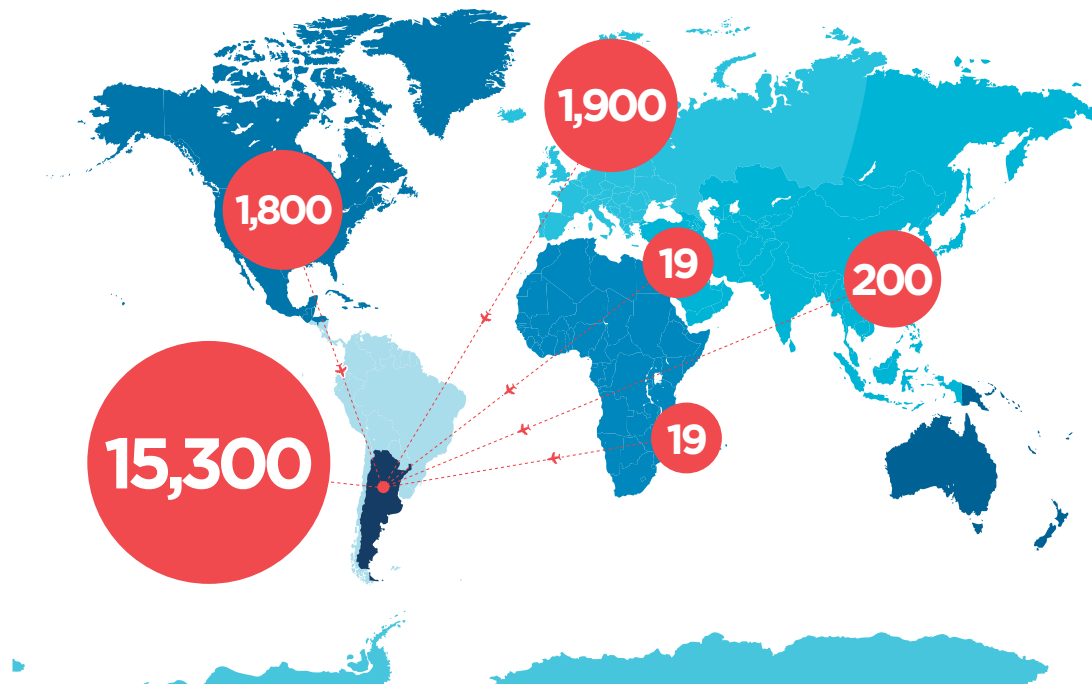


0
DIRECT WEEKLY FLIGHTS TO THE TOP 10 FASTEST GROWING CITIES

Arrivals by continent

Europe and North America are the largest sources of arrivals to Argentina after Latin America and the Caribbean. In 2014, 1.9 million passengers arrived to Argentina from Europe (9.9 percent of the total) and 1.8 million passengers arrived from North America (9.4 percent).

Arrivals by continent, number of passengers (000s)



¹ Fastest growing countries are Ranked by Oxford Economics' forecasted real GDP growth 2015-2030, with a threshold of >US \$100 million GDP. Fastest growing cities are ranked by Oxford Economics' forecasted real GDP growth 2015-2030, with a minimum city size of 5 million.

Ease of travel, cost competitiveness, and infrastructure are vitally important

Survey evidence of infrastructure and ease of travel

Executives surveyed by the World Economic Forum suggest that Argentina's air transport infrastructure quality ranks 18th out of 23 countries included in the survey in Latin America and the Caribbean and 106th globally. Argentina ranks 13th out of 23 in Latin America and the Caribbean for visa openness and 20th for cost competitiveness.

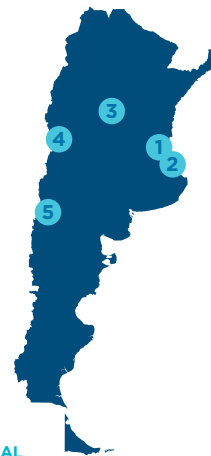


Key infrastructure facts about Argentinian air transport

Around 300,000 aircraft land or take off from Argentina every year. The country has no airports that are in the top 100 in the world (ranked by passenger numbers). Jorge Newbery airport carried the most passengers - 10.4 million - in 2014.



Number of passengers travelling annually through the five busiest airports in the country (000s)



3 priorities to advance the aviation agenda:

- 1 Align investment in airport infrastructure needed to meet international traffic demand.
- 2 Review cost structure and productivity to be competitive, special focus on monopolistic activities such as ground handling and cargo terminal.
- 3 Promote consultative processes to align regulatory framework with international standards.

December 2016

Oxford Economics prepared this report with IATA's support.

This report is one of several that examine the air transport sector's importance around the world. Access them all from IATA's website.



For more information, please visit IATA.org/Americas or contact:

Ian Saxon

isaxon@oxfordeconomics.com
Tel: +44 (0)20 7803 1418

London

Broadwall House, 21 Broadwall, London, SE1 9PL, UK
www.oxfordeconomics.com

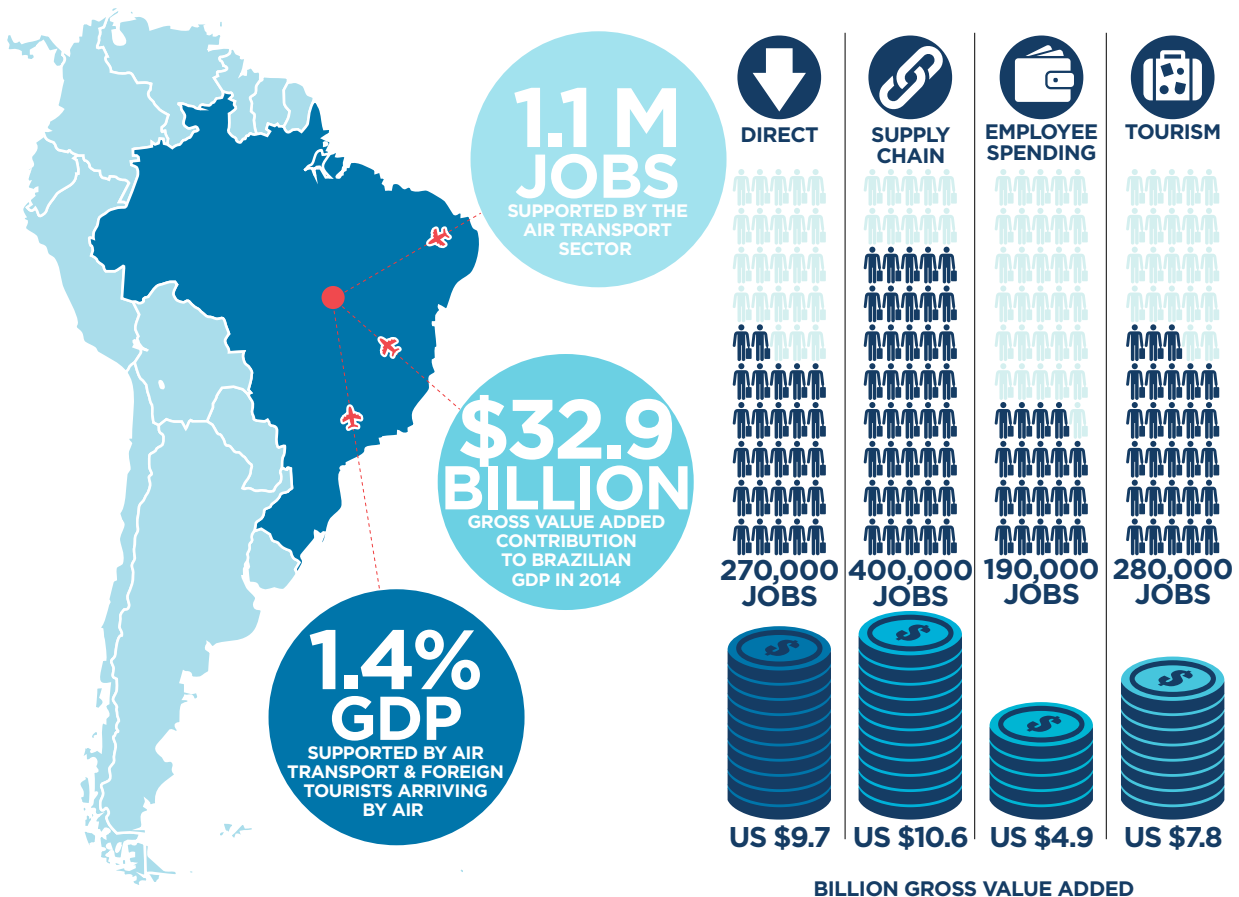
Sources: IATA, Oxford Economics, International Monetary Fund, and national statistics.

² Entry visa requirements for a tourism visit from worldwide source markets (10 = no visa required for visitors from all source markets, 0 = traditional visa required for visitors from every source market).

³ Based on ticket taxes, airport charges, and VAT (10=low cost, 0=high cost).

THE IMPORTANCE OF AIR TRANSPORT TO BRAZIL

The air transport sector makes a major contribution to the Brazilian economy



It creates jobs...

Airlines, airport operators, airport on-site enterprises (restaurants and retail), aircraft manufacturers, and air navigation service providers employed 270,000 people in Brazil in 2014. On top of this by buying goods and services from local suppliers, it supported another 400,000 jobs, and when these people spend their wages, it supported a further 190,000 jobs in 2014.

Foreign tourists arriving by air to Brazil, who spend their money in the local economy, are estimated to have supported an additional 280,000 jobs in 2014.

...and generates wealth

The industry also supported a \$25.1 billion gross value added contribution to GDP in Brazil. Spending by foreign tourists supported a further \$7.8 billion gross value added contribution to the country's GDP. This

means that 1.4 percent of the country's GDP is supported by the air transport sector and foreign tourists arriving by air. Aviation-supported jobs and gross value added were buoyed in 2014 by Brazil hosting the football World Cup.



Air transportation facilitates exports, foreign direct investment, and tourism

The ten most popular direct flight links:

1. United States
2. Argentina
3. Chile
4. Panama
5. Portugal
6. Uruguay
7. Peru
8. Spain
9. France
10. Germany



The scale of investment, exports, and inbound spending in Brazil

Air transport brings tourists and investment into Brazil, and helps businesses trade their goods and services around the world. In 2014, foreign tourists

spent US \$6.8 billion in Brazil, supporting restaurants, hotels, transport providers, and others who cater to tourists. In addition, Brazil exported US \$270 billion worth of goods and services in 2014. Over time, the country has accumulated US \$620 billion in foreign direct investment.

The air transport sector connects people around the world

Number of direct flight destinations in the ten fastest growing countries

- India
- Bangladesh
- Vietnam
- Pakistan
- China
- Indonesia
- Philippines
- Kazakhstan
- Angola
- Nigeria

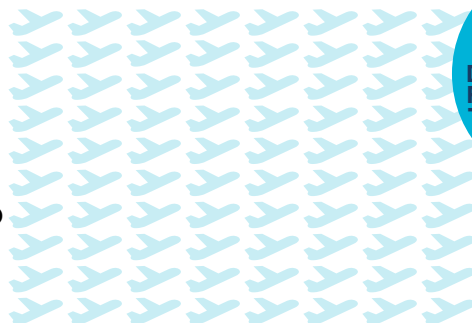


1
DIRECT FLIGHT DESTINATION IN THE 10 FASTEST GROWING COUNTRIES

The air transport sector's ability to connect Brazil to emerging countries and fast growing cities can help drive economic growth. There is 1 direct flight destination among the ten fastest growing countries in the world as measured by GDP growth and 6 direct flight destinations among the 20 fastest growing countries. There are no direct weekly flights among the ten fastest growing cities in the world as measured by GDP growth but there are 7 direct weekly flights among the 100 fastest growing cities.¹

Number of direct flights to the top ten fastest growing cities

- Surat
- Ahmedabad
- Ho Chi Minh City
- Hà Noi
- Delhi
- Bengaluru
- Hyderabad (India)
- Kinshasa
- Dhaka
- Lagos

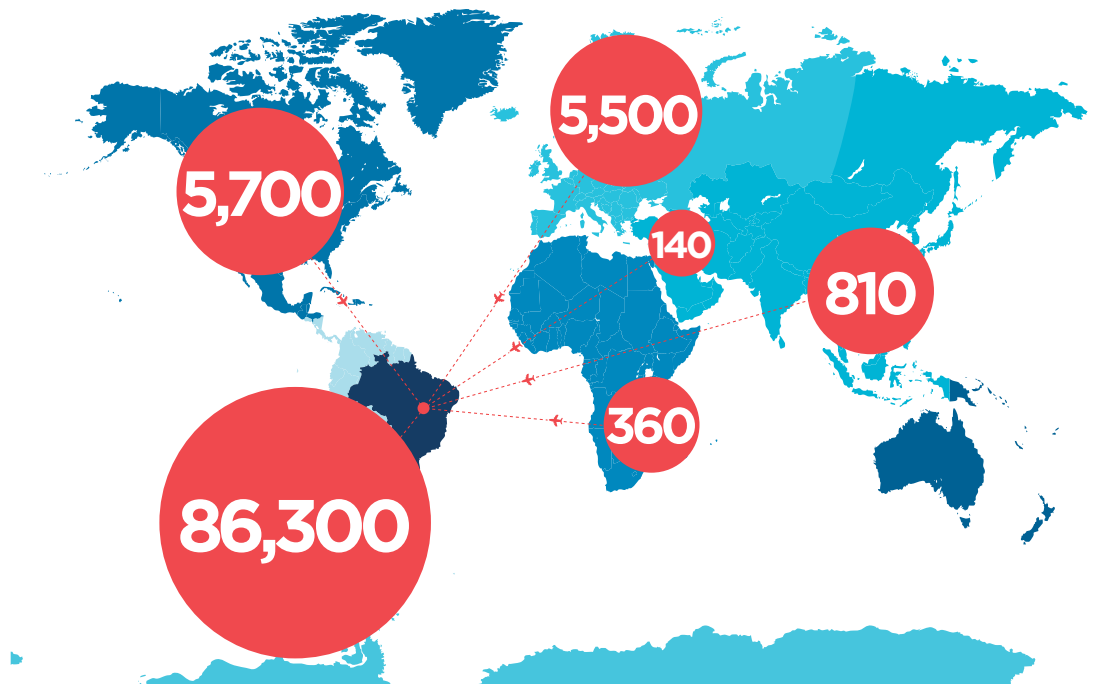


0
DIRECT WEEKLY FLIGHTS TO THE TOP 10 FASTEST GROWING CITIES

Arrivals by continent

North America and Europe are the largest sources of arrivals to Brazil after Latin America and the Caribbean. In 2014, 5.7 million passengers arrived to Brazil from North America (5.8 percent of the total) and 5.5 million passengers arrived from Europe (5.5 percent).

Arrivals by continent, number of passengers (000s)



¹ Fastest growing countries are Ranked by Oxford Economics' forecasted real GDP growth 2015-2030, with a threshold of >US \$100 million GDP. Fastest growing cities are ranked by Oxford Economics' forecasted real GDP growth 2015-2030, with a minimum city size of 5 million.

Ease of travel, cost competitiveness, and infrastructure are vitally important

Survey evidence of infrastructure and ease of travel

Executives surveyed by the World Economic Forum suggest that Brazil's air transport infrastructure quality ranks 19th out of 23 countries included in the survey in Latin America and the Caribbean and 112th globally. Brazil ranks 21st out of 23 in Latin America and the Caribbean for visa openness and 14th for cost competitiveness.



Key infrastructure facts about Brazilian air transport

Around 2 million aircraft land or take off from Brazil every year. The country has 3 airports that are in the top 100 in the world (ranked by passenger numbers). Guarulhos Intl airport carried the most passengers—39.5 million—in 2014.



Number of passengers travelling annually through the five busiest airports in the country (000s)



3 priorities to advance the Brazilian aviation agenda:

- 1 Align regulatory framework with global best practices.
- 2 Adopt industry standards in the area of consumer protection rights.
- 3 Review cost structures to global averages to be competitive.

December 2016

Oxford Economics prepared this report with IATA's support.

This report is one of several that examine the air transport sector's importance around the world. Access them all from IATA's website.



For more information, please visit www.IATA.org or contact:

Ian Saxon

isaxon@oxfordeconomics.com
Tel: +44 (0)20 7803 1418

London

Broadwall House, 21 Broadwall, London, SE1 9PL, UK
www.oxfordeconomics.com

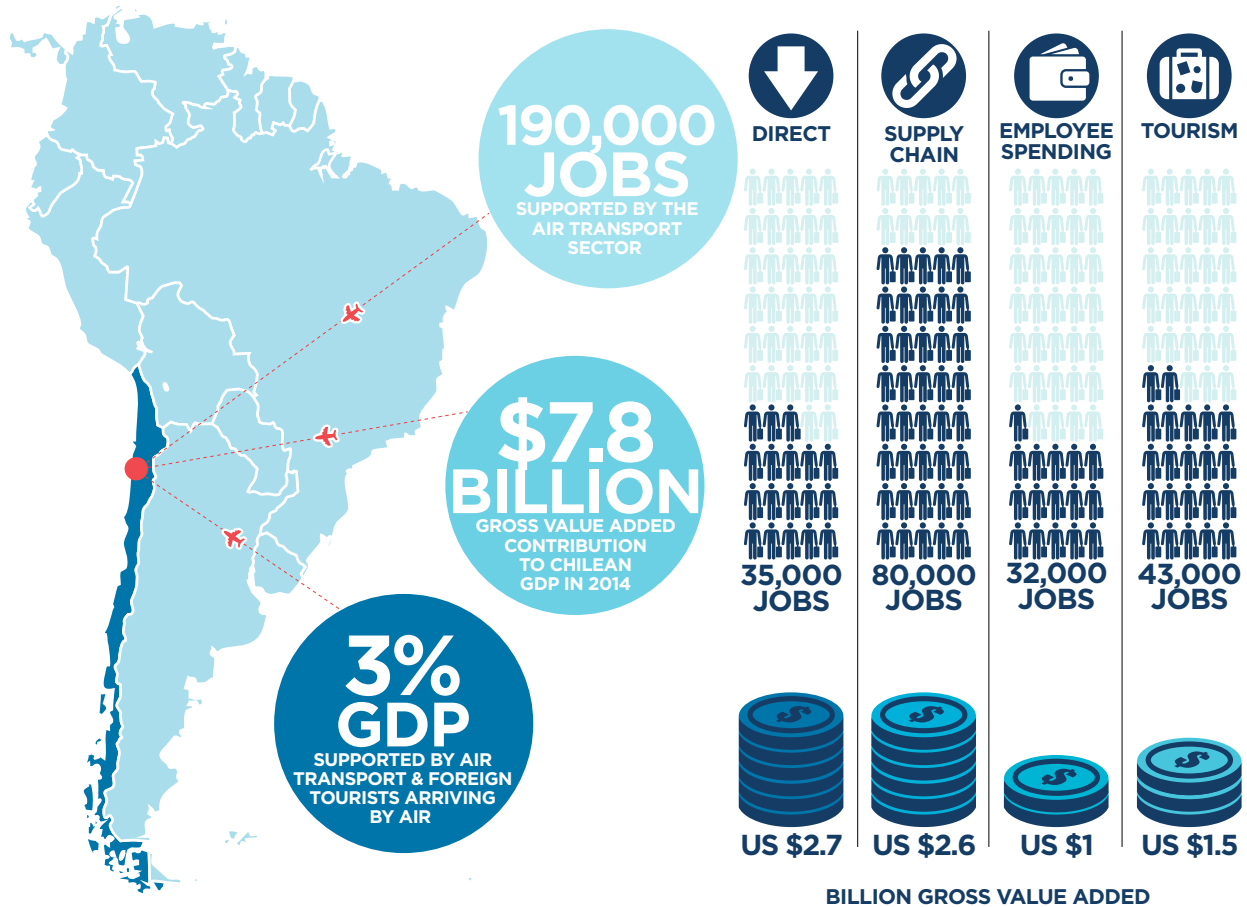
Sources: IATA, Oxford Economics, International Monetary Fund, and national statistics.

² Entry visa requirements for a tourism visit from worldwide source markets (10 = no visa required for visitors from all source markets, 0 = traditional visa required for visitors from every source market).

³ Based on ticket taxes, airport charges, and VAT (10=low cost, 0=high cost).

THE IMPORTANCE OF AIR TRANSPORT TO CHILE

The air transport sector makes a major contribution to the Chilean economy



It creates jobs...

Airlines, airport operators, airport on-site enterprises (restaurants and retail), aircraft manufacturers, and air navigation service providers employed 35,000 people in Chile in 2014. In addition, by buying goods and services from local suppliers the sector supported another 80,000 jobs. On top of this, the sector is estimated to have supported a further 32,000 jobs by paying wages to its employees, some or all of which

are subsequently spent on consumer goods and services.

Foreign tourists arriving by air to Chile, who spend their money in the local economy, are estimated to have supported an additional 43,000 jobs in 2014.

...and generates wealth

The air transport industry is estimated to have supported a \$6.3 billion gross value added contribution to GDP in Chile in 2014. Spending by

foreign tourists supported a further \$1.5 billion gross value added contribution to the country's GDP. This means that 3 percent of the country's GDP is supported by the air transport sector and foreign tourists arriving by air.



Air transportation facilitates exports, foreign direct investment, and tourism

The ten most popular direct flight links:

1. Argentina
2. Brazil
3. Peru
4. United States
5. Panama
6. Uruguay
7. Colombia
8. Spain
9. Bolivia
10. Mexico



The scale of investment, exports, and inbound spending in Chile

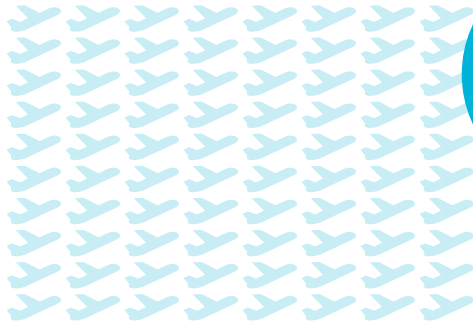
Air transport brings tourists and investment into Chile, and helps businesses trade their goods and services around the world. In 2014, foreign tourists

spent US \$2.2 billion in Chile, supporting restaurants, hotels, transport providers, and others who cater to tourists. In addition, Chile exported US \$86.6 billion worth of goods and services in 2014. Over time, the country has accumulated US \$210 billion in foreign direct investment.

The air transport sector connects people around the world

Number of direct flight destinations in the ten fastest growing countries

- India
- Bangladesh
- Vietnam
- Pakistan
- China
- Indonesia
- Philippines
- Kazakhstan
- Angola
- Nigeria

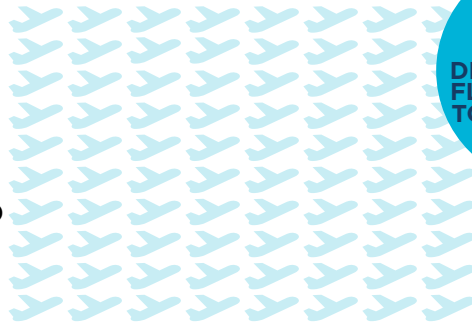


0
DIRECT FLIGHT DESTINATIONS IN THE 10 FASTEST GROWING COUNTRIES

The air transport sector's ability to connect Chile to emerging countries and fast growing cities can help drive economic growth. There are no direct flight destinations among the ten fastest growing countries in the world as measured by GDP growth but there are 2 direct flight destinations among the 20 fastest growing countries.¹

Number of direct flights to the top ten fastest growing cities

- Surat
- Ahmedabad
- Ho Chi Minh City
- Hà Noi
- Delhi
- Bengaluru
- Hyderabad (India)
- Kinshasa
- Dhaka
- Lagos

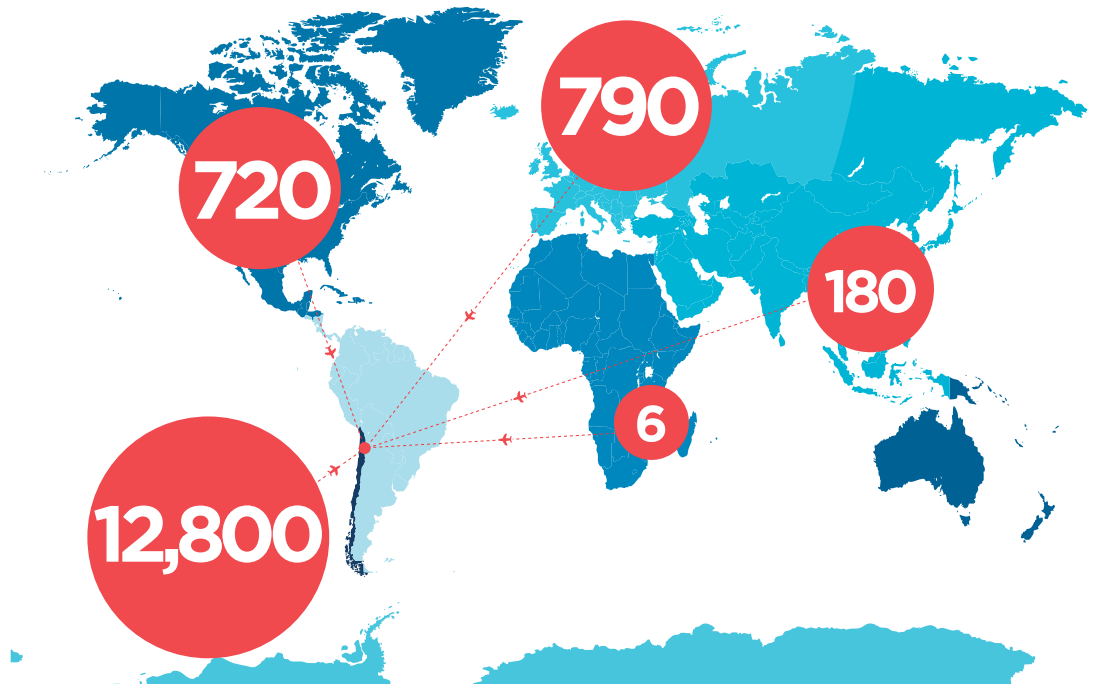


0
DIRECT WEEKLY FLIGHTS TO THE TOP 10 FASTEST GROWING CITIES

Arrivals by continent

Europe and North America are the largest sources of arrivals to Chile after Latin America and the Caribbean. In 2014, 800,000 passengers arrived to Chile from Europe (5.5 percent of the total) and 700,000 passengers arrived from North America (5 percent).

Arrivals by continent, number of passengers (000s)

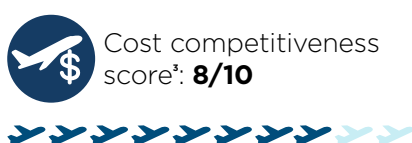


¹ Fastest growing countries are Ranked by Oxford Economics' forecasted real GDP growth 2015-2030, with a threshold of >US \$100 million GDP. Fastest growing cities are ranked by Oxford Economics' forecasted real GDP growth 2015-2030, with a minimum city size of 5 million.

Ease of travel, cost competitiveness, and infrastructure are vitally important

Survey evidence of infrastructure and ease of travel

Executives surveyed by the World Economic Forum suggest that Chile's air transport infrastructure quality ranks 3rd out of 23 countries included in the survey in Latin America and the Caribbean and 45th globally. Chile ranks 10th out of 23 in Latin America and the Caribbean for visa openness and 4th for cost competitiveness.



Key infrastructure facts about Chilean air transport

Around 222,000 aircraft land or take off from Chile every year. The country has no airports that are in the top 100 in the world (ranked by passenger numbers). Arturo M Benitez airport carried the most passengers - 15 million - in 2014.



Number of passengers travelling annually through the five busiest airports in the country (000s)



3 priorities to advance the aviation agenda:

1 Demonstrate value of aviation to Chilean government and create vision for the country.

2 Improve airport infrastructure at SCL to remain competitive.

3 Review airlines' cost structures for operating in SCL.

December 2016

Oxford Economics prepared this report with IATA's support.

This report is one of several that examine the air transport sector's importance around the world. Access them all from IATA's website.



For more information, please visit www.IATA.org or contact:

Ian Saxon

isaxon@oxfordeconomics.com
Tel: +44 (0)20 7803 1418

London

Broadwall House, 21 Broadwall, London, SE1 9PL, UK
www.oxfordeconomics.com

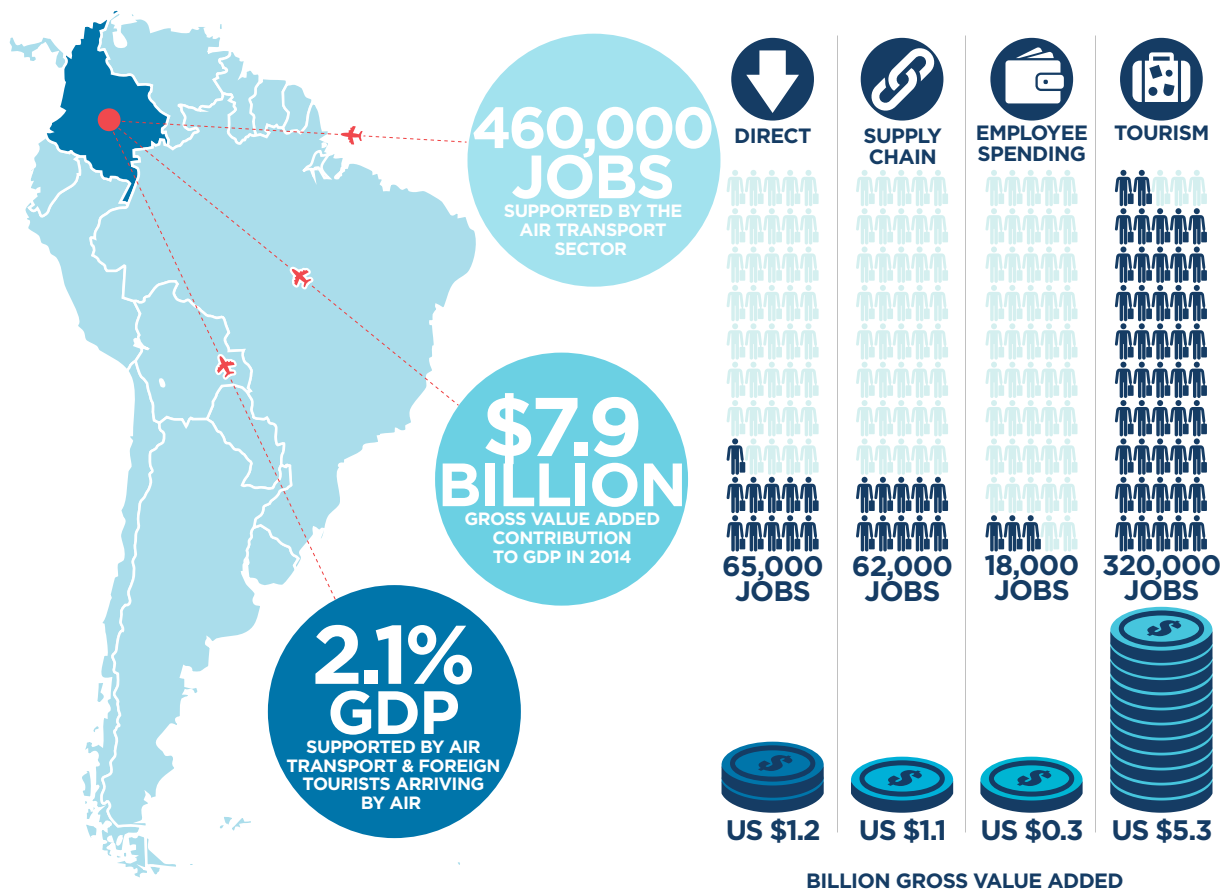
Sources: IATA, Oxford Economics, International Monetary Fund, and national statistics.

² Entry visa requirements for a tourism visit from worldwide source markets (10 = no visa required for visitors from all source markets, 0 = traditional visa required for visitors from every source market).

³ Based on ticket taxes, airport charges, and VAT (10=low cost, 0=high cost).

THE IMPORTANCE OF AIR TRANSPORT TO COLOMBIA

The air transport sector makes a major contribution to the Colombian economy



It creates jobs...

Airlines, airport operators, airport on-site enterprises (restaurants and retail), aircraft manufacturers, and air navigation service providers employed 65,000 people in Colombia in 2014. In addition, by buying goods and services from local suppliers the sector supported another 62,000 jobs. On top of this, the sector is estimated to have supported a further 18,000 jobs by paying wages to its employees, some

or all of which are subsequently spent on consumer goods and services. Foreign tourists arriving by air to Colombia, who spend their money in the local economy, are estimated to have supported an additional 320,000 jobs in 2014.

...and generates wealth

The air transport industry is estimated to have supported a \$2.6 billion gross value added contribution to GDP in Colombia in 2014. Spending

by foreign tourists supported a further \$5.3 billion gross value added contribution to the country's GDP. This means that 2.1 percent of the country's GDP is supported by the air transport sector and foreign tourists arriving by air.



Air transportation facilitates exports, foreign direct investment, and tourism

The ten most popular direct flight links:

1. United States
2. Panama
3. Ecuador
4. Mexico
5. Peru
6. Venezuela
7. El Salvador
8. Spain
9. Brazil
10. Chile



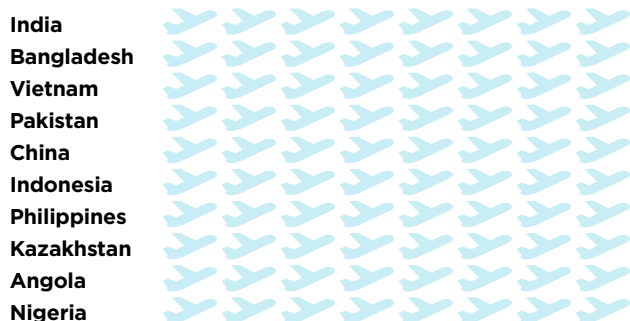
The scale of investment, exports, and inbound spending in Colombia

Air transport brings tourists and investment into Colombia, and helps businesses trade their goods and services around the world. In 2014, foreign tourists

spent US \$3.9 billion in Colombia, supporting restaurants, hotels, transport providers, and others who cater to tourists. In addition, Colombia exported US \$60.4 billion worth of goods and services in 2014. Over time, the country has accumulated US \$140 billion in foreign direct investment.

The air transport sector connects people around the world

Number of direct flight destinations in the ten fastest growing countries



0
DIRECT FLIGHT DESTINATIONS IN THE 10 FASTEST GROWING COUNTRIES

The air transport sector's ability to connect Colombia to emerging countries and fast growing cities can help drive economic growth. There are no direct flight destinations among the ten fastest growing countries in the world as measured by GDP growth but there are 52 direct flight destinations among the 20 fastest growing countries.¹

Arrivals by continent

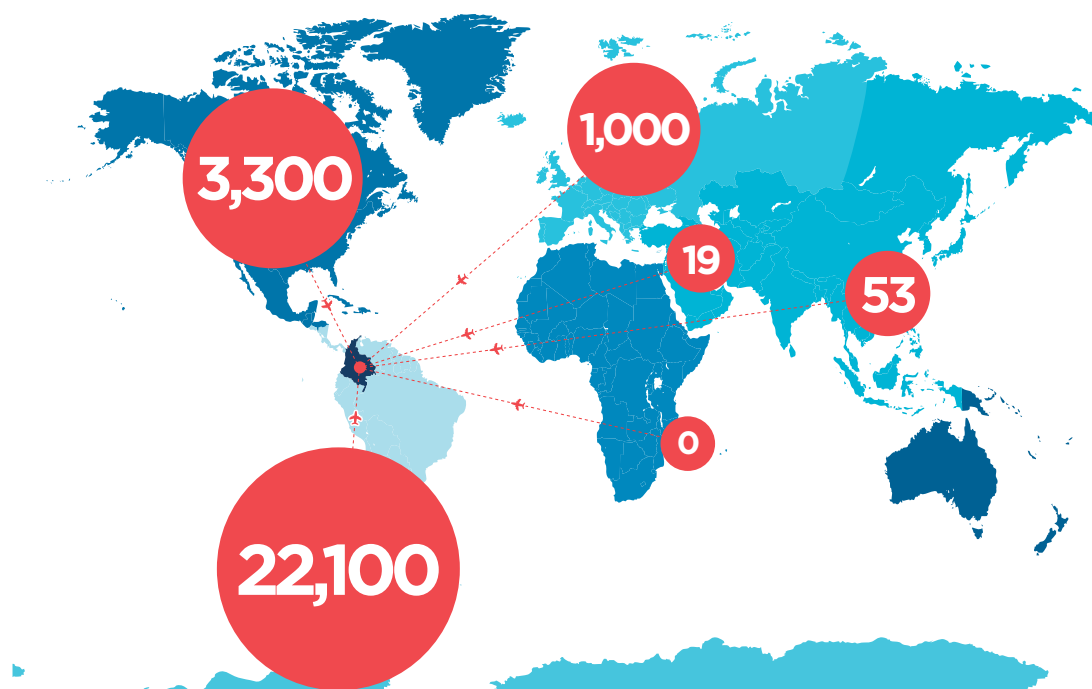
Number of direct flights to the top ten fastest growing cities



0
DIRECT WEEKLY FLIGHTS TO THE TOP 10 FASTEST GROWING CITIES

North America and Europe are the largest sources of arrivals to Colombia after Latin America and the Caribbean. In 2014, 3.3 million passengers arrived to Colombia from North America (12.5 percent of the total) and 1 million passengers arrived from Europe (3.8 percent).

Arrivals by continent, number of passengers (000s)



¹ Fastest growing countries are Ranked by Oxford Economics' forecasted real GDP growth 2015-2030, with a threshold of >US \$100 million GDP. Fastest growing cities are ranked by Oxford Economics' forecasted real GDP growth 2015-2030, with a minimum city size of 5 million.

Ease of travel, cost competitiveness, and infrastructure are vitally important

Survey evidence of infrastructure and ease of travel

Executives surveyed by the World Economic Forum suggest that Colombia's air transport infrastructure quality ranks 10th out of 23 countries included in the survey in Latin America and the Caribbean and 78th globally. Colombia ranks 3rd out of 23 in Latin America and the Caribbean for visa openness and 21st for cost competitiveness.



Key infrastructure facts about Colombian air transport

Around 550,000 aircraft land or take off from Colombia every year. The country has 1 airports that are in the top 100 in the world (ranked by passenger numbers). El Dorado Intl airport carried the most passengers - 25.7 million - in 2014.



Number of passengers travelling annually through the five busiest airports in the country (000s)



3 priorities to advance the aviation agenda:

- 1 Align regulatory framework with global best practices.
- 2 Ensure transparency and participation of the industry in airport infrastructure planning and development at BOG.
- 3 Separate air safety discussion from the political arena taking it to a technical forum.

December 2016

Oxford Economics prepared this report with IATA's support.

This report is one of several that examine the air transport sector's importance around the world. Access them all from IATA's website.



For more information, please visit www.IATA.org or contact:

Ian Saxon

isaxon@oxfordeconomics.com
Tel: +44 (0)20 7803 1418

London

Broadwall House, 21 Broadwall, London, SE1 9PL, UK
www.oxfordeconomics.com

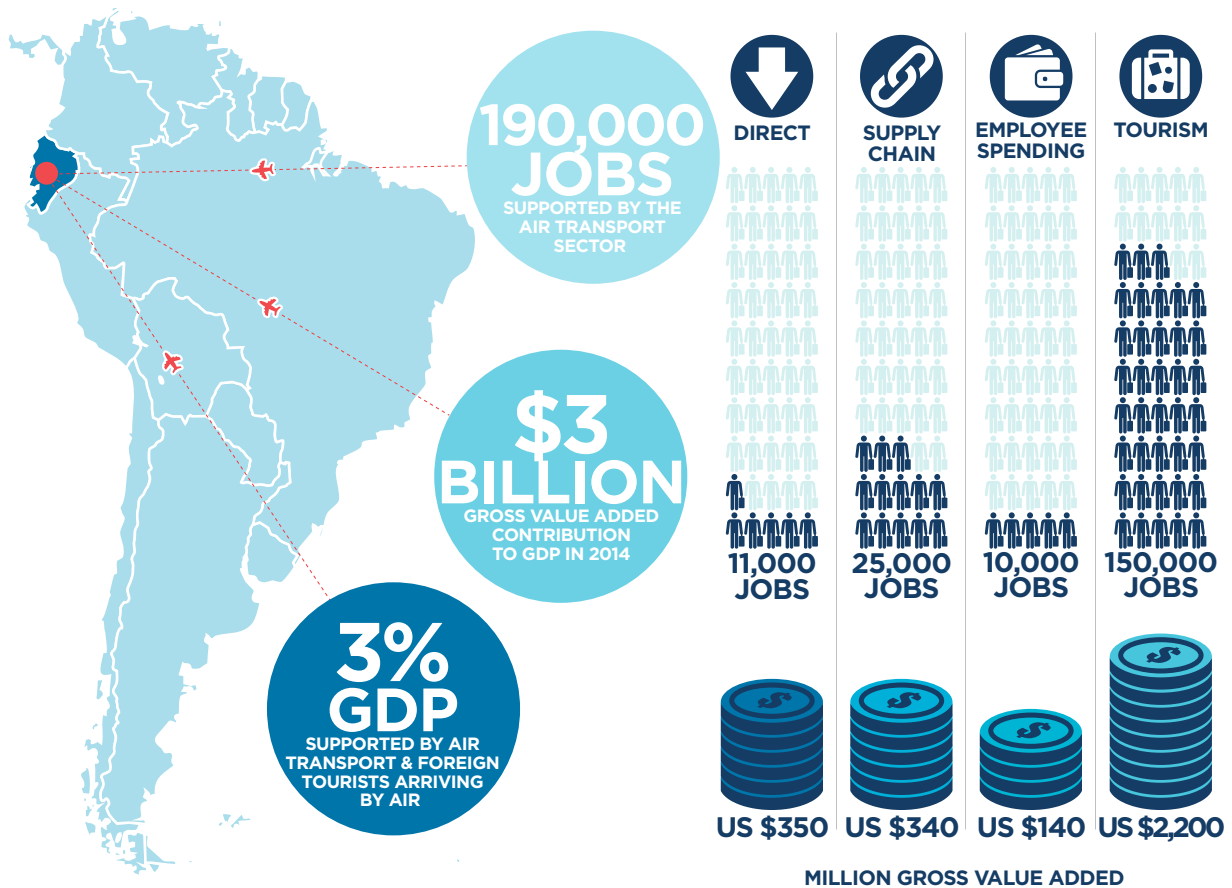
Sources: IATA, Oxford Economics, International Monetary Fund, and national statistics.

² Entry visa requirements for a tourism visit from worldwide source markets (10 = no visa required for visitors from all source markets, 0 = traditional visa required for visitors from every source market).

³ Based on ticket taxes, airport charges, and VAT (10=low cost, 0=high cost).

THE IMPORTANCE OF AIR TRANSPORT TO ECUADOR

The air transport sector makes a major contribution to the Ecuadorian economy



It creates jobs...

Airlines, airport operators, airport on-site enterprises (restaurants and retail), aircraft manufacturers, and air navigation service providers employed 11,000 people in Ecuador in 2014. In addition, by buying goods and services from local suppliers the sector supported another 25,000 jobs. On top of this, the sector is estimated to have supported a further 10,000 jobs by paying wages to its employees, some

or all of which are subsequently spent on consumer goods and services. Foreign tourists arriving by air to Ecuador, who spend their money in the local economy, are estimated to have supported an additional 150,000 jobs in 2014.

...and generates wealth

The air transport industry is estimated to have supported a \$828 million gross value added contribution to GDP in Ecuador in 2014. Spending by foreign

tourists supported a further \$2.2 billion gross value added contribution to the country's GDP. This means that 3 percent of the country's GDP is supported by the air transport sector and foreign tourists arriving by air.



Air transportation facilitates exports, foreign direct investment, and tourism

The ten most popular direct flight links:

1. Colombia
2. United States
3. Panama
4. Peru
5. El Salvador
6. Argentina
7. Spain
8. Chile
9. Mexico
10. Netherlands



The scale of investment, exports, and inbound spending in Ecuador

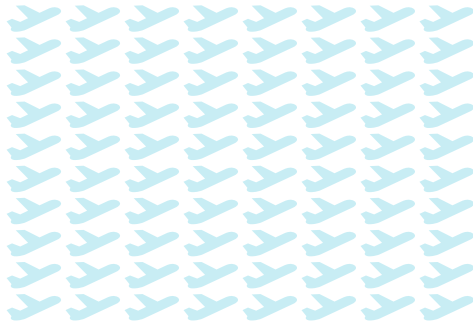
Air transport brings tourists and investment into Ecuador, and helps businesses trade their goods and services around the world. In 2014, foreign tourists

spent US \$1.5 billion in Ecuador, supporting restaurants, hotels, transport providers, and others who cater to tourists. In addition, Ecuador exported US \$28.8 billion worth of goods and services in 2014. Over time, the country has accumulated US \$14.6 billion in foreign direct investment.

The air transport sector connects people around the world

Number of direct flight destinations in the ten fastest growing countries

- India
- Bangladesh
- Vietnam
- Pakistan
- China
- Indonesia
- Philippines
- Kazakhstan
- Angola
- Nigeria

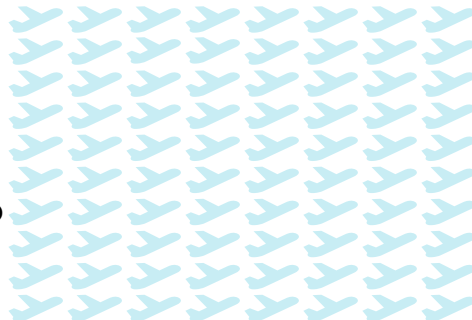


0
DIRECT FLIGHT DESTINATIONS IN THE 10 FASTEST GROWING COUNTRIES

The air transport sector's ability to connect Ecuador to emerging countries and fast growing cities can help drive economic growth. There are no direct flight destinations among the ten fastest growing countries in the world as measured by GDP growth but there are 4 direct flight destinations among the 20 fastest growing countries.¹

Number of direct flights to the top ten fastest growing cities

- Surat
- Ahmedabad
- Ho Chi Minh City
- Hà Noi
- Delhi
- Bengaluru
- Hyderabad (India)
- Kinshasa
- Dhaka
- Lagos

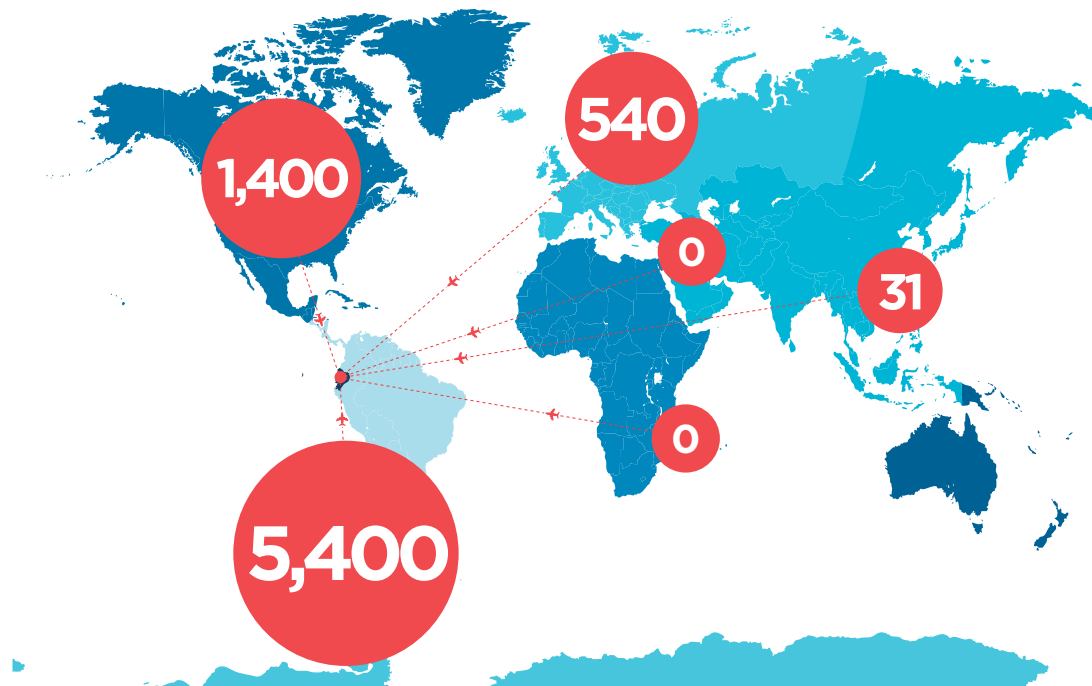


0
DIRECT WEEKLY FLIGHTS TO THE TOP 10 FASTEST GROWING CITIES

Arrivals by continent

North America and Europe are the largest sources of arrivals to Ecuador after Latin America and the Caribbean. In 2014, 1.4 million passengers arrived to Ecuador from North America (19 percent of the total) and 0.5 million passengers arrived from Europe (7.3 percent).

Arrivals by continent, number of passengers (000s)




¹ Fastest growing countries are Ranked by Oxford Economics' forecasted real GDP growth 2015-2030, with a threshold of >US \$100 million GDP. Fastest growing cities are ranked by Oxford Economics' forecasted real GDP growth 2015-2030, with a minimum city size of 5 million.

Ease of travel, cost competitiveness, and infrastructure are vitally important

Survey evidence of infrastructure and ease of travel

Executives surveyed by the World Economic Forum suggest that Ecuador ranks 2nd out of 19 countries included in the 2016/17 findings for Latin America and the Caribbean. The country ranks 39th globally.

 Infrastructure quality score: **5/7**

Key infrastructure facts about Ecuadorian air transport

Around 120,000 aircraft land or take off from Ecuador every year. The country has no airports that are in the top 100 in the world (ranked by passenger numbers). Mariscal Sucre Intl airport carried the most passengers - 5.5 million - in 2014.



Number of passengers travelling annually through the five busiest airports in the country (000s)



3 priorities to advance the aviation agenda:

1 Align regulatory framework with global best practices.

2 Ensure transparency and participation of the industry in infrastructure planning and development.

3 Promote connectivity agenda

December 2016

Oxford Economics prepared this report with IATA's support.

This report is one of several that examine the air transport sector's importance around the world. Access them all from IATA's website.



For more information, please visit www.IATA.org or contact:

Ian Saxon

isaxon@oxfordeconomics.com
Tel: +44 (0)20 7803 1418

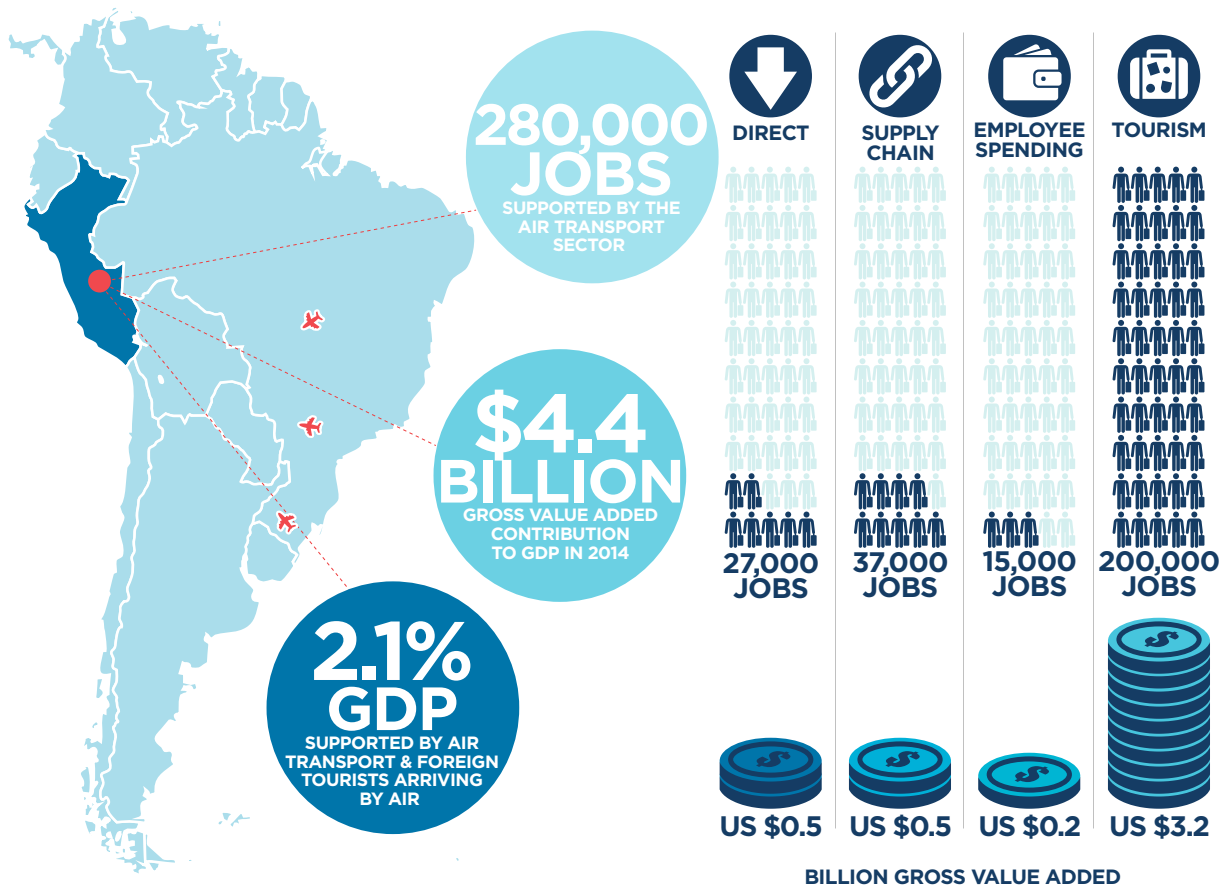
London

Broadwall House, 21 Broadwall,
London, SE1 9PL, UK
www.oxfordeconomics.com



THE IMPORTANCE OF AIR TRANSPORT TO PERU

The air transport sector makes a major contribution to Peruvian economy



It creates jobs...

Airlines, airport operators, airport on-site enterprises (restaurants and retail), aircraft manufacturers, and air navigation service providers employed 27,000 people in Peru in 2014. In addition, by buying goods and services from local suppliers the sector supported another 37,000 jobs. On top of this, the sector is estimated to have supported a further 15,000 jobs by paying wages to its employees, some

or all of which are subsequently spent on consumer goods and services. Foreign tourists arriving by air to Peru, who spend their money in the local economy, are estimated to have supported an additional 200,000 jobs in 2014.

...and generates wealth

The air transport industry is estimated to have supported a \$1.2 billion gross value added contribution to GDP in Peru in 2014. Spending by foreign

tourists supported a further \$3.2 billion gross value added contribution to the country's GDP. This means that 2.1 percent of the country's GDP is supported by the air transport sector and foreign tourists arriving by air.



Air transportation facilitates exports, foreign direct investment, and tourism

The ten most popular direct flight links:

1. United States
2. Chile
3. Colombia
4. Argentina
5. Brazil
6. Ecuador
7. Panama
8. Bolivia
9. Mexico
10. Spain



The scale of investment, exports, and inbound spending in Peru

Air transport brings tourists and investment into Peru, and helps businesses trade their goods and services around the world. In 2014, foreign tourists

spent US \$3 billion in Peru, supporting restaurants, hotels, transport providers, and others who cater to tourists. In addition, Peru exported US \$45.5 billion worth of goods and services in 2014. Over time, the country has accumulated US \$79.7 billion in foreign direct investment.

The air transport sector connects people around the world

Number of direct flight destinations in the ten fastest growing countries

- India
- Bangladesh
- Vietnam
- Pakistan
- China
- Indonesia
- Philippines
- Kazakhstan
- Angola
- Nigeria



0
DIRECT FLIGHT DESTINATIONS IN THE 10 FASTEST GROWING COUNTRIES

The air transport sector's ability to connect Peru to emerging countries and fast growing cities can help drive economic growth. There are no direct flight destinations among the ten fastest growing countries in the world as measured by GDP growth but there are 24 direct flight destinations among the 20 fastest growing countries.¹

Number of direct flights to the top ten fastest growing cities

- Surat
- Ahmedabad
- Ho Chi Minh City
- Hà Noi
- Delhi
- Bengaluru
- Hyderabad (India)
- Kinshasa
- Dhaka
- Lagos

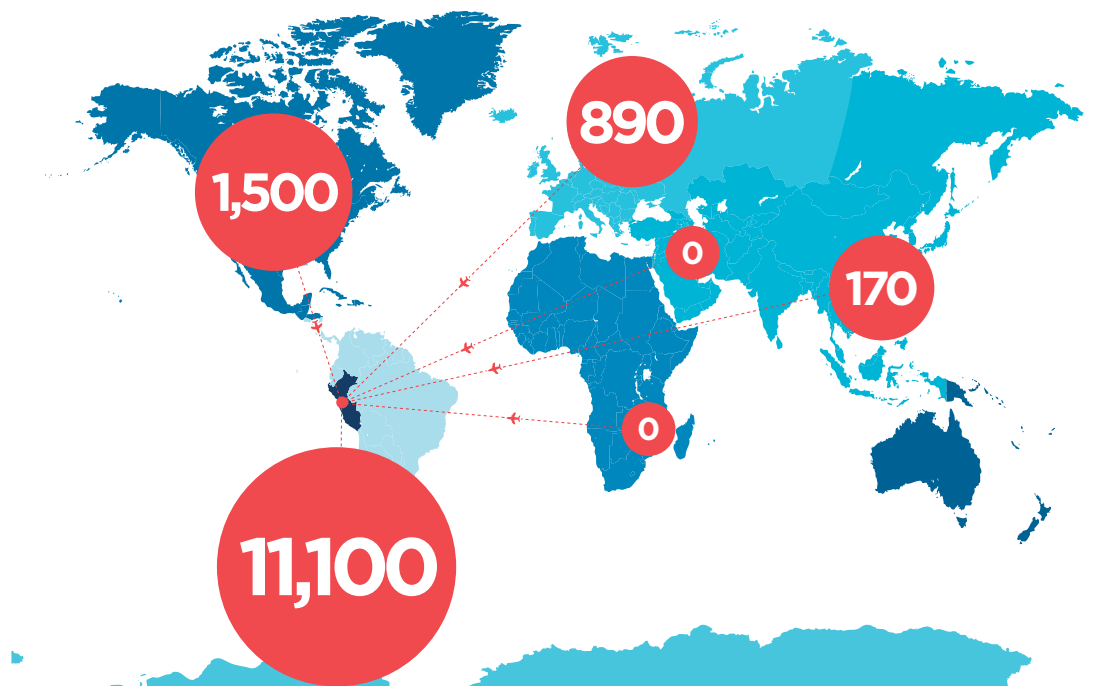


0
DIRECT WEEKLY FLIGHTS TO THE TOP 10 FASTEST GROWING CITIES

Arrivals by continent

North America and Europe are the largest sources of arrivals to Peru after Latin America and the Caribbean. In 2014, 1.5 million passengers arrived to Peru from North America (11 percent of the total) and 0.9 million passengers arrived from Europe (6.5 percent).

Arrivals by continent, number of passengers (000s)



¹ Fastest growing countries are Ranked by Oxford Economics' forecasted real GDP growth 2015-2030, with a threshold of >US \$100 million GDP. Fastest growing cities are ranked by Oxford Economics' forecasted real GDP growth 2015-2030, with a minimum city size of 5 million.

Ease of travel, cost competitiveness, and infrastructure are vitally important

Survey evidence of infrastructure and ease of travel

Executives surveyed by the World Economic Forum suggest that Peru's air transport infrastructure quality ranks 12th out of 23 countries included in the survey in Latin America and the Caribbean and 89th globally. Peru ranks 9th out of 23 in Latin America and the Caribbean for visa openness and 22nd for cost competitiveness.



Key infrastructure facts about Peruvian air transport

Around 230,000 aircraft land or take off from Peru every year. The country has no airports that are in the top 100 in the world (ranked by passenger numbers). Jorge Chavez Intl airport carried the most passengers - 16.1 million - in 2014.



Number of passengers travelling annually through the five busiest airports in the country (000s)



3 priorities to advance the aviation agenda:

- 1 Align airport infrastructure strategy to increase competitiveness of LIM as hub.
- 2 Review cost structures and taxation to regional averages to be competitive.
- 3 Adopt industry standards in the area of consumer protection laws.

December 2016

Oxford Economics prepared this report with IATA's support.

This report is one of several that examine the air transport sector's importance around the world. Access them all from IATA's website.



For more information, please visit www.IATA.org or contact:

Ian Saxon

isaxon@oxfordeconomics.com
Tel: +44 (0)20 7803 1418

London

Broadwall House, 21 Broadwall, London, SE1 9PL, UK
www.oxfordeconomics.com

Sources: IATA, Oxford Economics, International Monetary Fund, and national statistics.

² Entry visa requirements for a tourism visit from worldwide source markets (10 = no visa required for visitors from all source markets, 0 = traditional visa required for visitors from every source market).

³ Based on ticket taxes, airport charges, and VAT (10=low cost, 0=high cost).