

1. Introdução

A aviação comercial brasileira sempre teve um importante papel no cenário mundial. As maiores empresas brasileiras têm o reconhecimento mundial das autoridades do setor aéreo, respeito e aprovação da maior parte dos usuários brasileiros e estrangeiros desse tipo de transporte.

Além do alto mercado consumidor, o terceiro maior fabricante de aviões do mundo é uma empresa brasileira, a Embraer. Sediada em São José dos Campos - SP, seus aviões operam nos cinco continentes.

A aviação comercial brasileira é um dos fatores preponderantes no desenvolvimento econômico do país, não só pela movimentação doméstica mas, também, pela movimentação internacional de passageiros e carga. Esse mercado tão importante motivou o desenvolvimento deste trabalho que terá o foco no mercado do transporte de carga aérea.

Os últimos três anos da aviação comercial brasileira foram os mais conturbados de sua história, onde os dois maiores acidentes aéreos do país ocorreram num espaço inferior a um ano. Em 29 de setembro de 2006, a colisão no ar de um Boeing 737-800 da empresa Gol Linhas Aéreas que realizava o voo G3 1907 e um Jato Legacy da Embraer vitimou todos os 154 passageiros do Boeing que seguiam entre Manaus e Rio de Janeiro, com escala em Brasília. Já em 17 de julho de 2007, um Airbus A320 da TAM Linhas Aéreas que realizava o voo JJ 3054 que decolou de Porto Alegre rumo a São Paulo, Aeroporto de Congonhas, não conseguiu parar após o pouso na Pista 35L de Congonhas e atingiu a loja da divisão de cargas da empresa, na época chamada de Tam Express, do outro lado da avenida que passa ao lado do aeroporto, tornando-se o maior acidente aéreo do país com 199 mortos, dentre os quais os 187 passageiros do avião.

Não tão trágico quanto os acidentes descritos, mas também bastante relevante para tumultuar esse período foi a quebra da Varig. A maior e mais tradicional empresa aérea do país até o início dos anos 2000, foi aos poucos minando, perdendo espaço, rotas e aeronaves numa crise sem precedentes,

culminando na sua quase falência, deixando, entre várias conseqüências, vários funcionários desempregados. Seguindo o cronograma de sua crise, em 20 de julho de 2006 a Varig foi vendida. Em 9 de abril de 2007, a VRG Linhas Aéreas (nova Varig), autorizada a usar a marca VARIG, foi comprada pela Gol Linhas Aéreas Inteligentes.

Durante todo esse tempo, seu espaço ainda não foi totalmente preenchido. Para não perder a concessão das linhas internacionais, voltou a voar para alguns destinos na América do Sul e Europa. Porém, foi deixando de voar para a Europa retirando os destinos um por um. O último destino que a companhia está voando é Paris, na França. A companhia tem como meta se concentrar no mercado doméstico.

Com essa lacuna deixada pela Varig, novas empresas estão se fortalecendo como a Webjet, que já possui 7 aeronaves modelo Boeing 737-300, e a mais nova empresa brasileira, a Azul que começará a voar em 2009. Sua frota será baseada nos aviões Embraer 195.

Com todos os acontecimentos citados e uma greve dos Controladores de Tráfego Aéreo, os últimos meses de 2006 e o início de 2007 foram marcados com o rótulo de “Apagão Aéreo”. Era a crise aérea que se estabeleceu entre empresas aéreas, aeroportos e Governo. Os atrasos, cancelamentos, filas e tumultos tomaram conta dos noticiários quase que diariamente.

E tudo isso aconteceu justamente num período bastante promissor. Nunca havia se viajado tanto de avião. Passageiros de ônibus estavam pela primeira vez trocando o transporte rodoviário pelo aéreo, muitos viajavam pela primeira vez de avião. A idéia de que muitas pessoas tinham que viajar para o exterior era algo impensável, tornou-se real. A concorrência fez que, muitas vezes, os preços caíssem a níveis acessíveis a uma parcela maior da população.

Esse aquecimento do mercado na contramão da crise levou ao caos. A ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) tomou algumas medidas desesperadas, a maior parte delas sem fundamento operacional, para evitar o pior: diminuição de 48 para 33 pousos e decolagens a partir do Aeroporto de Congonhas, fim das escalas e conexões para vôos de Congonhas e restrição de alcance dos vôos a partir da Congonhas para 1000 Km, transferência de rotas para o Aeroporto de Guarulhos, também em São Paulo e, por fim, a não autorização de

vãos “charters” (fretamentos) a partir de Congonhas. Com o passar do tempo as medidas, por pressão externa, foram perdendo a força e algumas foram revogadas.

Quase que alheio no meio de tudo isso, um mercado prosperou nos últimos anos: o de transporte de carga aérea. Grande parte da carga aérea transportada no Brasil viaja a bordo dos porões dos aviões comerciais de passageiros. Por isso, é importante salientar um pouco das operações comerciais de passageiros no país e o que de importante refletiu no mercado de carga.

Assim como no mercado doméstico, no mercado internacional o transporte de carga é realizado por empresas não exclusivamente cargueiras. As empresas aproveitam os espaços não utilizados das aeronaves para transportarem cargas entre as origens e destinos de seus vôos comerciais de passageiros. Muitas vezes, as grandes empresas de aviação do mundo além de criarem uma divisão de cargas para manuseio e gerenciamento, contam com aviões exclusivos para o transporte.

O mercado doméstico e internacional está em franca expansão e a chegada de novos modelos de aeronaves cargueiras é vista com grande expectativa pelas companhias, aumentando, assim, a quantidade de toneladas quilômetros ofertados. Os novos modelos, com maior autonomia de vôo, além de aumentarem a frota das empresas, em alguns casos deverão substituir os antigos que consomem mais combustível.

Este trabalho visa ilustrar esse mercado tão promissor. O foco é o cenário brasileiro nos últimos três anos, de 2005 a 2007 e, quando possível, alguma informação deste ano, 2008. Obviamente, são citadas empresas internacionais que operam no Brasil e ajudam ainda mais o fortalecimento de nosso país no âmbito mundial.

O trabalho está dividido em quatro capítulos: primeiramente, falaremos da Carga Aérea no cenário atual, os fatores que mais influenciaram a atividade nesses últimos três anos, e as perspectivas para o setor.

Em seguida, abordaremos a movimentação da carga no Brasil. Dividindo-se entre o tráfego doméstico e internacional, veremos um pouco mais das localidades atendidas e como as empresas que detêm a liderança nesse transporte se comportaram nesse período estudado.

O capítulo seguinte aborda as empresas aéreas. Novamente divididas entre nacionais e estrangeiras, conheceremos um pouco mais dessas empresas que movimentam a carga aérea brasileira em território brasileiro e pelo mundo afora.

Finalizando o trabalho, acompanharemos a carga doméstica e internacional através de nossos aeroportos que a recebem para embarque ou desembarque em aviões ou veículos especializados para enviá-las aos Centros de Distribuição. Os quatro maiores aeroportos do país em operação de carga serão detalhados em seções.