

TURISMO DOMÉSTICO E MODAL AEROVIÁRIO: A CONTRIBUIÇÃO DOS VÔOS CHARTERS.

SILVA, Odair Vieira da.

Bacharelado e Licenciatura em Geografia – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), Campus Presidente Prudente.
Especialista em Ciências Humanas: Cidadania e Cultura – Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Especialista em Legislação Ambiental e Turismo – Associação Cultural e Educacional de Garça – ACEG. Docente do Curso de Bacharelado em Turismo - Faculdade de Ciências Humanas – FAHU/ACEG – Garça – São Paulo – Brasil.
E-mail: odairvieiras@professor.sp.gov.br

PARRA, Cecília de Souza.

Bacharel em Turismo – Faculdade de Ciências Humanas – FAHU/ACEG – Garça – São Paulo – Brasil.

RESUMO:

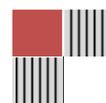
Com o presente estudo buscou-se verificar a relação existente entre a atividade turística, o modal aeroviário de transportes e os vôos charters, no turismo doméstico brasileiro. Como objetivo mais específico, procurou-se apresentar algumas características inerentes ao modal aeroviário no Brasil e no Mundo nos séculos XX e XXI, bem como as conseqüências do atual processo de liberalização econômica e desregulamentação do setor aéreo nacional.

Palavras-chave: Aviação. Economia. Turismo. Vôos Charters.

ABSTRACT:

With the present study sought-to verify the relationship between tourist activity, the modality aerial transport and the flights charters, domestic Brazilian tourism. As objective more specific, sought-present some inherent characteristics of modality aerial in Brazil and in the World in centuries XX and XXI, as well as the consequences the actual process of economic liberalisation and deregulation of national air sector.

Key-words: Aviation. Charter flights. Economy. Tourism.



1. INTRODUÇÃO

O crescimento da indústria aeronáutica impulsionou também a economia mundial estabelecendo vínculos entre os diversos segmentos econômicos e promovendo a integração econômica de diversas regiões e países em todo o mundo. O advento da aviação comercial, sobretudo após a Segunda Guerra Mundial, promoveu a integração de mecanismos econômicos, tais como: o comércio, a produção, os serviços e as finanças.

Para abordarmos a tênue relação entre o desenvolvimento aéreo e a integração econômica regional brasileira, não podemos deixar de lado a contribuição do turismo para o desenvolvimento econômico de diversas localidades. Devido ao desenvolvimento do turismo o fluxo de pessoas que viajam anualmente por lazer em visita a museus, parques temáticos, resorts e santuários ecológicos, tem aumentado consideravelmente.

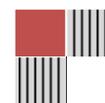
Dentre os “instrumentos” facilitadores deste crescimento podemos citar os vôos charters, também conhecido como vôos não regulares, ou charters flight. O objetivo desta modalidade de vôo é a de organizar uma viagem em que todos os passageiros vão para o mesmo destino, em que são vendidos o maior número de poltronas, e dessa forma, dividi-se o custo da aeronave entre todos os passageiros.

2. DESENVOLVIMENTO

Após a 2º Guerra Mundial (1939-1945), ocorreu um interesse dos países beligerantes, em estudar e criar novas aeronaves, conceitos e técnicas relacionadas ao sistema de aviação mundial. Um país que demonstrou grande interesse a este assunto, foi a França, por ter sido a pioneira na indústria aeronáutica, em 1906, tendo os irmãos Voisin. Como personagens importantes da história da aviação francesa. (MONTEJANO, 2001).

As décadas de 1910 e 1920, foram marcadas pelo surgimento de novas linhas comerciais regulares, entre algumas linhas importantes, cita-se a pioneira no assunto referente o trecho de Tampa Bay, localizada no Estados Unidos a São Petersburgo, na Rússia. (MONTEJANO, 2001). Após este período, no decorrer dos anos, a aviação vem crescendo progressivamente, baseada em novas invenções que ajudaram o seu desenvolvimento, como o caso do motor de combustão interna.

A década de 1930 foi marcada como uma das décadas de maior importância na história da aviação, aproximadamente 1939, que foi realizado o primeiro vôo no Heinkel – 178, impelido por motor de explosão, com turbinas e aterrissagem automática. A partir de então, foram criados novos modelos de aeronaves como Caravelle, Comet, Boing 707, entre outros que proporcionaram um maior desenvolvimento no setor aeronáutico. (MONTEJANO, 2001).



Para a atividade turística, o transporte aéreo foi caracterizado como um fator insubstituível, pois foi o responsável pelo incentivo ao turismo de massa, sendo caracterizado desde então como transporte seguro, rápido e confortável. Segundo Montejano:

“A partir da década de 60, o avião converteu-se um meio insubstituível para o tráfico turístico, devido as grandes alterações que melhoraram sua segurança, comodidade e velocidade, sendo o meio de transporte mais rápido que permite cobrir grandes distancias e o acesso a lugares isolados. Nessa década começa o “boom turístico” das férias organizadas em vôos charters, bem como começam a operar aviões de maior capacidade e rapidez, como os Boings 747 (jumbo) (1975) e os primeiros vôos supersônicos do Concorde, avião criado pelo consórcio da sociedade francesa Aerospatiale e a britânica Aerospace. Comercialmente, começou a operar a partir de 1976”.(2001 p. 182).

O grande movimento de expansão do turismo foi dado pela criação dos vôos charters, também conhecido como vôos não regulares, ou charters flight, inventado pelo agente de viagens Krukenberg, que realizou o primeiro vôo charters na Alemanha, entre as cidades de Hamburgo a Mallorca. (DE LA TORRE, 2002). De acordo com Palhares, o vôo charter é, “(...) geralmente organizado por um grupo particular ou para um nicho de viajantes (por exemplo, por meio de um operador turístico) que se desloca para destinos turísticos, (...)”. (2002 p. 157).

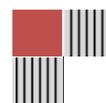
Outra característica importante do vôo fretado é um custo de vôo barateado, ou seja, o objetivo deste vôo, é organizar uma viagem em que todos os passageiros vão para o mesmo destino, em que é vendido o maior número de poltronas, e dessa forma, dividindo o custo da aeronave entre todos os passageiros. Quanto maior o número de passageiros, menor o custo da viagem.

Essa venda por uma tarifa reduzida foi criada por várias empresas que em parceria com as agências de viagens, prestam esse serviço, contudo seria como se as linhas aéreas funcionassem como atacadistas, vendendo séries completas de passagens de um vôo a um operador de charter, que por sua vez, vende-as diretamente ao público ou a intermédio de um agente de viagens. Normalmente esses vôos incluem: passagem de ida e volta, em conjunto com outros serviços fixos, pois sua estada não é prorrogada, costuma-se usar essa categoria de vôo em pacotes turísticos, incluindo outros serviços, como hotéis, guias, passeios, traslados, alimentação, seguros e viagens. (DE LA TORRE, 2002).

Segundo Palhares,

“no Brasil, a primeira tentativa de se estabelecer vôos turísticos foi criada com a Portaria nº 91, de 6 de junho de 1972, do DAC¹, que permitia descontos de até 40% nas tarifas padrões dos vôos regulares, para as viagens com grupos de mais de 40 passageiros (Vôo de Turismo Doméstico – VTD) (...)”. (2002, p. 160).

¹ Departamento de Aviação Civil.



De acordo com a Instrução de Aviação Civil, n.º 1.227 (DAC, 2001b), os vôos charters no Brasil são divididos em: vôos charters doméstico de passageiros e vôos de fretamento. Conforme Palhares, os vôos charters domésticos de passageiros são:

“Serviços de transporte aéreo não regular, previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), com pontos de origem, intermediários e de destino em território nacional, executado por empresas brasileiras de transporte aéreo regular ou não regular, sendo permitida a comercialização dos espaços individuais ao público em geral em duas modalidades: IT (Inclusive Tour): incluindo, além do transporte aéreo, uma programação terrestre; NIT (Non Inclusive Tour): incluindo apenas o transporte aéreo sem qualquer vinculação a uma programação terrestre.” (2002, p. 159).

Nesta modalidade de vôo conhecida como vôos charters doméstico de passageiros são divididas em duas formas distintas, sendo uma em parceria com outros serviços turísticos, respeitando uma programação terrestre de serviços, e a outra apenas uma opção de transporte aéreo sem vínculos com qualquer outro tipo de serviço. Conforme Palhares também, os vôos de fretamento são:

“Serviços de transporte aéreo não regular, previsto no CBA², executado para atender a um contrato de transportes firmado entre uma empresa aérea e uma pessoa física ou jurídica e compreendendo a capacidade total da aeronave, sem, portanto transportar passageiros e /ou cargas estranhos ao fretador, sendo vedada a comercialização de espaços individuais ao público em geral, quer seja por meio da empresa aérea, quer seja por meio de intermediários”. (2002 p. 160 a 161).

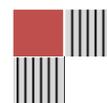
Neste caso, os vôos fretados podem ser utilizados por passageiros e por objetos de cargas, em que são características desta modalidade, o total preenchimento da aeronave. Atualmente, os vôos charters mais utilizados no Brasil, são aqueles que através de uma operadora que monta um “*pacote turístico*”³, incluindo os vôos fretados, hospedagem em hotéis, resorts ou pousadas, serviço de traslados, passeios turísticos e serviços com guias.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No Brasil o transporte aéreo vem crescendo gradativamente e novas empresas vêm surgindo e revolucionando o setor. Com isso a concorrência aumentou e os benefícios podem ser notados pelos consumidores que passaram a viajar mais, bem como a intensificar o uso do modal aeroviário em seus deslocamentos. (WERNER, 2007). O transporte aéreo passou a ser uma necessidade, deixando de ser apenas uma opção dos famosos e ricos, que saíam do país a passeio ou para estudar no exterior. As viagens aéreas tornaram-se mais acessíveis. A classe média agora tem a oportunidade de realizar o sonho de voar, seja a negócios e até mesmo a lazer.

² Código Brasileiro de Aeronáutica.

³ Grifo nosso.



Além de moderno, o transporte aéreo está em franca ascensão, cada vez mais as indústrias aeronáuticas investem em aviões maiores e mais sofisticados, e comprometidos com a preservação do meio ambiente. Sendo assim os aeroportos devem estar em permanente processo de desenvolvimento, para que se possa permitir pousos e decolagens dessas novas aeronaves, sob quaisquer condições de tempo e atender a crescente demanda deste modal de transporte. (ABRUCIO, 2007)

Nas últimas décadas o transporte aéreo tem administrado um significativo ganho da fatia do mercado de transportes, especialmente para as movimentações aéreas regulares que oferecem um produto seguro, conveniente, confiável, freqüente e relativamente orientado ao consumidor. Nesta perspectiva, inserem-se os vôos Charters que promovem o transporte aéreo de baixo custo, para obter um maior número de turistas, lotando as aeronaves, tendo assim como foco o turismo de massa, ou destinos remotos servidos por resorts.

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABRUCIO, Fernando. **Congonha mostra o colapso do estado**. Época. São Paulo, p.51, Julho, 2007.
- DE LA TORRE, Francisco. **Sistema de transportes turísticos**. São Paulo: Roca, 2002.
- MONTEJANO, Jordi Montaner. **Estrutura do Mercado Turístico**. 2. ed. São Paulo: Rocca, 2001.
- PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos**. 2. ed. São Paulo: Aleph, 2002.
- WERNER, Mauricio. **Promoção, Entretenimento, e Planejamento turístico**. São Paulo, Aleph, 2002

