# ACESSIBILIDADE GEOGRÁFICA, MOBILIDADE E TURISMO: ANALISANDO A OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO EM TRÊS AEROPORTOS DO CONE SUL

Eline Tosta Felipe

Jaciel Gustavo Kunz

**RESUMO:** A mobilidade tem sido beneficiada com o avanço das tecnologias de informação e transporte. Entretanto, seu uso é seletivo dentro do território, o que contribui com a criação de regiões periféricas. O objetivo deste trabalho é diagnosticar a acessibilidade geográfica da fronteira Chuí/Brasil - Chuy/Uruguai a partir da análise dos principais fluxos do transporte aéreo dos aeroportos de Pelotas/RS, Porto Alegre/RS e Montevidéu/Uruguai. Para isso foram consultados diariamente os voos dos aeroportos no período de 20 de janeiro de 2015 a 26 de janeiro de 2015. Pode-se observar que a acessibilidade está relacionada a outros fatores senão à (in)disponibilidade de transporte e que para compreender a mobilidade é necessário considerar fatores políticos e de estratégia econômico-financeira, porém, com repercussões na organização territorial do turismo.

**Palavras-chave:** Mobilidade, Transporte Áéreo; Turismo.

**RESUMEN**: La movilidad se ha beneficiado de los avances en las tecnologías de la información y de transporte. Sin embargo, su uso es selectiva en el territorio, contribuyendo a la creación de regiones periféricas. El objetivo de este estudio es diagnosticar la accesibilidad geográfica de la frontera Chuí/Brasil - Chuy/Uruguay a partir del análisis de las principales corrientes de transporte aéreo de los aeropuertos de Pelotas/RS, Porto Alegre/RS y Montevideo/Uruguay. Para esto, se consultó vuelos diarios desde los aeropuertos en el período comprendido entre el 20 de enero 2015 al 26 de enero de 2015. Cabe señalar que la accesibilidad está relacionada con otros factores sino la (in)disponibilidad de transporte y que para entender la movilidad es necesario tener en cuenta los factores políticos y la estrategia económica y financiera, sin embargo, que afecta a la organización territorial del turismo.

**Palabras-clave**: Movilidad, Transporte Aéreo; Turismo.

## INTRODUÇÃO

Para Coriolano e Fernandes (2012) mobilidade “significa facilidade para se mover, para ser movido” (p.1). Tal facilidade depende da acessibilidade, que consiste na “facilidade em atingir os destinos desejados” (COCCO, 2011).

O avanço da tecnologia em comunicação e transportes, da globalização dele resultante, contribuiu com a noção de tempo e espaço contraído e, consequentemente, o desenvolvimento da mobilidade.

Quanto maior a disponibilidade de infraestrutura (transporte público, infraestruturas de transporte, espaços de circulação), a interligação destes e a

acessibilidade em transporte (rapidez e eficiência), maior será a mobilidade das pessoas, informações e bens (ALLIS, 2010; LOHMANN, 2013).

Santos e Silveira (2012) afirmam que os equipamentos coletivos, construídos com recursos públicos, tendem a priorizar empresas hegemônicas, e, por isso acabam aprofundando "o uso seletivo do território, deixando excluída ou depreciada a maior parte da economia e da população" (p.140). Dessa forma, criam-se regiões periféricas devido à indisponibilidade e falta de interligação de modais de transporte, que comprometem a difusão da globalização e desenvolvimento econômico em alguns lugares.

Conforme Osório (1998) o processo de globalização, considerando as desigualdades e exclusões – tecnológicas, econômicas, sociais – são reforçadas, em diferentes escalas, fazendo com que fronteiras (re)surjam, sendo necessário repensar essas regiões.

Os municípios Chuí (Rio Grande do Sul/Brasil) e Chuy (Rocha/Uruguai) são cidades gêmeas, ou seja, se caracterizam pela integração urbana e funcional entre cidades de países vizinhos. Chuí/RS possui cerca de 5.917 habitantes (IBGE, 2014). O município de Chuy, por sua vez, possui cerca de 9.675 habitantes, (URUGUAY, 2014). O acesso a ambas cidades se dá através da rodovia brasileira BR-471 e das Ruta 8 e Ruta 9 pelo Uruguai.

O único modal de transporte que garante acesso até a região é o rodoviário. O deslocamento por via aérea, objeto de estudo deste trabalho, é dificultado pelo fato de os principais aeroportos estarem distantes da fronteira Chuí/Chuy. Os mais próximos estão nas cidades brasileiras de Pelotas (260 km) e Porto Alegre (520 km) e nas cidades uruguaias Punta Del Este (220 km) e Montevidéu (325 km).

Desta forma, buscou-se diagnosticar a acessibilidade geográfica da fronteira Chuí/Brasil - Chuy/Uruguai a partir da análise dos principais fluxos do transporte aéreo dos aeroportos de Pelotas/RS, Porto Alegre/RS e Montevidéu/Uruguai, os mais próximos ao objeto de análise, que oferecem linhas aéreas regulares diariamente.

## REFERENCIAL TEÓRICO

O primeiro voo do Uruguai aconteceu em 26 de agosto de 1910 e foi realizado pelo piloto Enrique Martínez Velazco em uma aeronave de fabricação nacional. O feito ocorreu quatro anos após Alberto Santos Dumont realizar o primeiro voo em aeronave do mundo, conforme considerado pela Federação Internacional de Aeronáutica (MARURI, 2010).

Em 1º de dezembro de 1912 Pablo Teodoro Fels realizou a primeira travessia aérea entre Buenos Aires e Montevidéu. O feito motivou o nascimento da aviação Uruguaia.

> A chegada desse homem motivou o verdadeiro nascimento do ministério da Guerra e Marinha. O general Juán Vernaza y Jerez, contratou, em Buenos Aires, Marcel Paillet, um piloto Francês que tinha dado instrução na Escola de Aviação Militar da Argentina. Paralelamente a isso, em dezembro de 1912 também começou o nascimento da aviação civil, com a criação do Comitê Nacional de Aviação, que logo se transformou no Aeroclube do Uruguai que ainda existe (MARURI, 2010, s.p., tradução nossa).

Em 20 de novembro de 1936 a empresa Pluna realizou o primeiro voo civil do país, com o trecho Montevidéu – Salto – Montevidéu. Os aviões eram biplanos, bimotores e tinham capacidade para dois pilotos e apenas três passageiros. Depois de passar por períodos entre nacionalização (1951) e privatização (1995) declarou falência em 2012, o que tornou favorável o investimento de companhias estrangeiras a atuarem no país (CASTILLO; MONTEVERDE, 2011).

No Rio Grande do Sul, Brasil, a aviação comercial começou em 1927, a partir da fundação de companhia de aviação do alemão naturalizado brasileiro Otto Ernesto Meyer. A empresa adquiriu na Alemanha o hidroavião Atlântico e obteve licença para voos regulares em território nacional. No dia 27 de janeiro de 1927

> o Atlântico levantou voo da Baía de Guanabara, às 9h30min, e, depois de escala em Santos, São Francisco e Florianópolis, pousou nas águas tranquilas do Guaíba, às 12h30 min, sendo recebido triunfalmente. A 3 de fevereiro, voltou a alçar voo, desta feita em direção a Rio Grande, numa viagem de estudos. [...] A bordo viajaram os Srs. Guilherme Gastal e João Oliveira Goulart que, tendo pago as suas passagens, tornaram-se os primeiros passageiros da aviação comercial brasileira (FLORES, 1993, p.20).

Em 27 de maio de 1927 fundou-se a Viação Aérea Rio Grandense, a VARIG, que logo começou a operar serviços regulares de passageiros e cargas entre a cidade de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande. Após um longo período desfavorável, aliados a fatores internos como (modelo de gestão da empresa) e externos – tais como guerras, clima, abertura do mercado, elevado preço dos combustíveis – a empresa declarou falência e encerrou suas atividades em 2006 (HELMS, 2010).

O desenvolvimento do transporte aéreo beneficiou diversas atividades humanas, desencadeando uma grande mobilidade e rompendo fronteiras antes instransponíveis (BENI, 2007). Passando a ser um importante vetor de conexão territorial e promoção das interações espaciais (PEREIRA, 2011).

Castro e Lohmann (2013) observam que nenhuma outra tecnologia de transportes foi tão fundamental quanto as do modal aéreo, pois o avião provê o deslocamento seguro e mais rápido e a um menor custo, atendendo aos ditames do modo capitalista de produção. Barat (2010) também destaca o transporte aéreo como fator de suporte à globalização, já que promove o grande crescimento da escala de movimentação de pessoas e de cargas. Pereira (2011) por sua vez afirma que o transporte aéreo se caracteriza como um modal da (pós) modernidade pois opera na brevidade espaço-tempo, o que maximiza sua funcionalidade.

Além disso, o transporte aéreo se revela como um meio pelo qual a sociedade mantém suas relações sociais e econômicas. Por meio do aumento da conectividade proporcionada por este modal, o processo de reprodução do capital e o desenvolvimento econômico são acelerados e potencializados (LIPOVICH, 2006; PEREIRA, 2011).

Tal conectividade pode ser observada em distintos graus de acordo com a centralização espacial dos fluxos. Casos por meio dos quais se verificam núcleos de máxima hierarquia são denominados *Hubs*. Tais núcleos são formados a fim de diminuir os custos empresariais e operacionais, favorecer alianças ou acordos comerciais e incrementar a conectividade das cidades (LIPOVICH, 2006), constituindo-se redes, e estabelecendo-se nós.

Castells (1999) considera que a rede é um conjunto de nós interconectados. Os nós das redes técnicas, por sua vez, são configurados a partir da “atratividade,

de seu potencial de acessibilidade e sua conectividade, de sua infraestrutura adequada e de sua densidade técnica" (PEREIRA, 2011, p. 478).

Entretanto, as redes e os sistemas de transporte não ocorrem de maneira homogênea no território, podendo provocar tanto a integração quanto a fragmentação do espaço. A integração e a fluidez de alguns territórios correspondem à fragmentação ou imobilidade de outros (PEREIRA, 2009), que passam a ficar às margens do processo de globalização.

Sendo assim, a rede viabiliza o reforço à interdependência entre os lugares, mas também contribui para as desigualdades territoriais, por constituir-se hierarquicamente, estabelecendo assim, uma relação de inclusão-exclusão (SILVEIRA, 2003; BECKER, 2006). Por tal motivo, as redes revelam "relações marcadas pelo poder" (RAFFESTIN, 1993, p.2) e são responsáveis por redefinem, em nível global, o território, possibilitando novos e acelerados fluxos materiais (PEREIRA, 2009) e imateriais. Dentre os fluxos físicos/materiais estão o de pessoas/turistas.

Beni (2011) salienta, em termos de transporte turístico, que "a organização do turismo intrarregional continua excessivamente vinculado ao intercâmbio aéreo entre grandes capitais e não favorece a relação transfronteiriça" (p. 179).

O transporte aéreo tem a particularidade de conectar de forma radial o ponto de chegada e os destinos internos. Sendo assim os turistas que fazem percursos até lugares periféricos, como as fronteiras, tem a necessidade de voltar à capital para embarcar em um voo internacional. Tal carência de voos fronteiriços aumentam o custo e o tempo das viagens (BENI, 2011). Dessa forma, criam-se obstáculos devidos às restrições geográficas que, por sua vez, comprometem a mobilidade.

## ASPECTOS METODOLÓGICOS

A presente pesquisa pode ser caracterizada quanto aos objetivos como exploratória. Quanto aos procedimentos técnicos é entendida como documental e quanto à abordagem, caracteriza-se como quali-quantitativa.

Para a elaboração deste trabalho foram consultados diariamente os voos dos aeroportos de Pelotas/RS e Porto Alegre/RS no período de 20 de janeiro de

2015 a 26 de janeiro de 2015, disponíveis no *site* da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). Também foram consultados os voos do aeroporto de Montevidéu, consultados diariamente, no mesmo período, no *site* do próprio aeroporto, caracterizando coleta de dados secundários (pesquisa documental). Desconsiderou-se os voos com chegada no aeroporto de Punta Del Este pois o mesmo não apresentou no período voos regulares diariamente.

A coleta dos dados de tarifas, disponibilidade e duração da viagem se deu a partir da simulação dos mesmos voos entre o período 21 a 28 de janeiro deste ano (7 dias) na página *web* das empresas aéreas, com o intervalo de 3 semanas da viagem, desconsiderando o período do feriado de Carnaval, caracterizado por alta procura e sazonalidade de oferta de voos e provável aumento das tarifas normalmente praticadas. Nessa coleta foram pesquisados somente voos diretos (trechos únicos) tendo as cidades de Porto Alegre/RS, Pelotas/RS e Montevidéu como destino.

## RESULTADOS

Analisando os voos que chegam a Porto Alegre, verificou-se que a principal vinculação aérea desta é com a cidade de São Paulo[1], um *hub* nacional, tendo apresentado 249 voos para o período analisado de sete dias, conforme Tabela 1.

**TABELA 1: Oferta de Voos e Destinos (Porto Alegre/RS)**

| ORIGEM | ALCANCE[2] | COMPANHIA AÉREA | FREQUÊNCIAS | | MÉDIA PREÇO (R$) | DURAÇÃO A PARTIR DE (H) | DISTÂNCIA TERRESTRE (KM)[3] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | MÉDIA DIÁRIA | VOOS SEMANAIS | | | |
| São Paulo - SP | N | Avianca<br>Azul<br>GOL<br>TAM | 35,7 | 249 | 196,12 | 1:22 | 1.143 |
| Rio de Janeiro - RJ | N | Azul<br>GOL<br>TAM | 11 | 77 | 492,71 | 2 | 1.570 |
| Florianópolis - SC | N | Azul<br>GOL | 5,57 | 39 | 472,22 | 1 | 456 |
| Campinas - SP | N | Azul | 4,85 | 34 | 222,66 | 1:40 | 1.201 |

[1] Referente aos aeroportos Congonhas e Guarulhos.
[2] "N" refere-se a voo de alcance nacional e "I" refere-se a voo de alcance internacional.
[3] Dados obtidos a partir de consulta na página *web* distanciacidades.com.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Brasília - DF | N | GOL TAM | 4,71 | 33 | 832,68 | 2:40 | 2.113 |
| Buenos Aires | I | Austral GOL | 3,42 | 24 | 1.063,27 | 1:35 | 843 |
| Belo Horizonte - MG | N | Azul GOL | 2,71 | 19 | 260,61 | 2:25 | 1.726 |
| Foz do Iguaçu - PR | N | Azul GOL | 2,14 | 15 | 172,90 | 1:50 | 906 |
| Curitiba - PR | N | Azul TAM | 1,85 | 13 | 145,23 | 0:50 | 741 |
| Salvador - BA | N | GOL | 1 | 7 | 490,00 | 3:55 | 3.129 |
| Lima | I | Taca | 1 | 7 | 2.885,00 | 4:40 | 3.332 |
| Cidade do Panamá | I | Copa | 1 | 7 | 2.275,74 | 7:10 | 5.295 |
| Pelotas - RS | N | Azul | 1 | 7 | 146,47 | 0:55 | 220 |
| Santa Maria - RS | N | Azul | 1 | 7 | 100,6 | 0:40 | 253 |
| Passo Fundo - RS | N | Azul | 0,85 | 6 | - | - | 229 |
| Recife - RS | N | GOL | 0,85 | 6 | - | - | 3.803 |
| Lisboa | I | TAP | 0,57 | 4 | 2.052,00 | 12 | 8.811 |
| Montevidéu | I | GOL | 0,57 | 4 | 1.159,00 | 1:11 | 713 |
| Londrina - PR | N | Azul | 0,42 | 3 | 195,00 | 2 | 749 |
| Maceió - AL | N | GOL | 0,28 | 2 | - | - | 3.572 |
| Fortaleza - CE | N | GOL | 0,14 | 1 | - | - | 4.100 |
| Chapecó - SC | N | Azul | 0,14 | 1 | 699,00 | 1:05 | 354 |
| Natal - RN | N | GOL | 0,14 | 1 | - | - | 4.084 |

Fonte: Elaboração própria dos autores (2015).

Pode-se observar que os voos para a cidade de São Paulo representam 43,5% da movimentação de passageiros do aeroporto Salgado Filho. A capital paulista é caracterizada por ser uma megalópole e centro de comando do território nacional. Também se pode perceber o destino como o de maior variedade de companhias aéreas que atuam no mercado aéreo comercial, característica do destino com centralidade e centralização. Pode-se notar também que a vinculação aérea de Porto Alegre com São Paulo é 2,73 vezes maior que com os aeroportos da região Sul.

A oferta de voos com origem no Rio de Janeiro representa 13,5% do total. A capital fluminense é considerada uma metrópole e importante destino turístico, sobretudo na alta temporada.

Sendo assim, verificou-se que 57% do total de voos que chegam em Porto Alegre tem origem em São Paulo e Rio de Janeiro. Isso se deve a alta demanda emissiva e receptiva desses destinos, por serem *hubs* da América do Sul, e serem cidades em acelerado processo de globalização. Sendo assim, pode-se afirmar que

visto a partir do transporte aéreo de passageiros, o diálogo de Porto Alegre com o país indica a forte (inter)dependência com São Paulo e Rio de Janeiro.

Florianópolis é a capital do estado vizinho de Santa Catarina, sendo a mais próxima de Porto Alegre. Caracteriza-se por ser um destino de temporada de sol e praia, sendo, portanto, um destino caracterizado pela sazonalidade. No período pesquisado, representou 6,9% da demanda receptiva/emissiva de voos.

Campinas/SP, por sua vez, caracteriza-se por ser um destino com oferta razoável. Brasília, com 33 voos diretos por semana, caracteriza-se por ser um *hub* das companhias Gol e Tam e nó estratégico de ligação com o Norte e Nordeste do país.

Buenos Aires[4], uma metrópole da América Latina e do Mercosul, caracteriza-se ser a entrada e a saída da Argentina e um *hub* internacional. Pode-se observar preços elevados devido à temporada de verão.

A capital de Minas Gerais, Belo Horizonte, uma das metrópoles mais importantes do país, mantém os voos diretos, assim como Foz do Iguaçu/PR.

Curitiba, considerada uma metrópole regional, apresentou 13 voos na semana. Esse dado pode significar que haja venda de passagens com escala em Curitiba, e portanto ter baixa oferta de voos diretos.

Na sequência está a cidade de Salvador, um destino com oferta sazonal, característico da alta temporada, mas que oferece voos não fretados, tendo um voo por dia no período (verão) abordado. Verificou-se que a capital do Peru, Lima, tem a mesma frequência e também pode ser considerada uma destinação de alta temporada, porém menos evidente que Salvador. A capital do Peru, além de importante destino turístico na América Latina, é considerada um *hub* da companhia aérea Taca, responsável por ligações para a América Central, assim como a Cidade do Panamá, essa, por sua vez, é um *hub* da companhia Copa. A capital do Panamá também é relevante por suas ligações diretas para os EUA e Caribe, destinos sazonais.

As cidades gaúchas de Pelotas, Santa Maria e Passo Fundo tem a semelhança de terem voos operados pela companhia Azul, que utiliza aeronaves menores nesses trajetos e conectam essas importantes cidades regionais até a

[4] Referente aos aeroportos Ezeiza e Aeroparque.

capital do estado. Observou-se que Pelotas e Santa Maria tem frequência de sete voos semanais, e Passo Fundo tem seis.

As cidades de Recife, com seis voos na semana, assim como Maceió, com dois voos semanais, Fortaleza e Natal, ambas com um voo por semana cada, representam a demanda pelo litoral do nordeste, característico, sobretudo, do verão. Tais voos, entretanto, não foram encontrados nos *sites* de companhia aéreas, o que significa que foram voos fretados por grandes operadoras de turismo (*charter*).

Lisboa, por sua vez, é o único destino intercontinental operado sem escala até Porto Alegre. A capital portuguesa é um *hub* da Tap na Europa, destino para a demanda emissiva de turistas do Rio Grande do Sul, sobretudo.

No presente estudo, percebeu-se que Montevidéu, a capital estrangeira mais próxima de Porto Alegre, possui apenas dois voos semanais, mesmo na alta temporada. Além disso, verificou-se que os preços são elevados em relação à distância e ao tempo de voo, o que pode impulsionar a escolha pelo modal rodoviário.

Londrina/PR, por sua vez, apresenta baixa oferta de voos diretos para Porto Alegre (três por semana) apesar de ser importante centro regional. Chapecó, assim como Londrina, é um centro regional, entretanto, verificou-se preço elevado em relação à distância terrestre de 354 km até Porto Alegre.

Pode-se verificar a relevância da companhia aérea Azul nos voos diretos com capitais regionais, pontos estratégicos de contato dos grandes centros com o meio rural. Entre as capitais regionais e cidades médias com ligação direta com Porto Alegre estão: Campinas, Foz do Iguaçu, Pelotas, Santa Maria, Passo Fundo, Londrina e Chapecó.

Pode-se afirmar que, conforme afirmam Santos e Silveira (2004), o “moderno” não é difundido igualmente no território, nesse caso, as fronteiras – com exceção de Foz do Iguaçu – tendo uma pequena participação na circulação e nos movimentos internos do território devido à ausência da mobilidade necessária.

As frequências de voos do aeroporto de Pelotas também foram analisadas, conforme Tabela 2.

**TABELA 2: Oferta de Voos e Destinos (Pelotas/RS)**

| ORIGEM | ALCANCE | COMPANHIA AÉREA | FREQUÊNCIAS | | MÉDIA PREÇO (R$) | DURAÇÃO A PARTIR DE (H) | DISTÂNCIA TERRESTRE (KM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | MÉDIA DIÁRIA | VOOS SEMANAIS | | | |
| Porto Alegre - RS | N | Azul | 1,28 | 9 | 141,33 | 0:55 | 220 |

Fonte: Elaboração própria dos autores (2015).

Verificou-se que Pelotas possui uma única rota, que tem como destino a capital Porto Alegre, sendo, portanto, a única interação espacial via transporte aéreo. Observou-se que, diferentemente do trecho Pelotas/Porto Alegre que possui um voo diário, no final de semana há dois voos a mais entre Porto Alegre e Pelotas, totalizando nove voos semanais.

No presente trabalho também buscou-se analisar a oferta de voos regulares do Uruguai, conforme Tabela 3.

**TABELA 3: Oferta de Voos e Destinos (Montevidéu/Uruguai)**

| ORIGEM | ALCANCE | COMPANHIA AÉREA | FREQUÊNCIAS | | MÉDIA PREÇO (R$) | DURAÇÃO A PARTIR DE (H) | DISTÂNCIA TERRESTRE (KM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | MÉDIA DIÁRIA | VOOS SEMANAIS | | | |
| Buenos Aires | I | Aerolíneas BQB | 5,85 | 41 | 467,51 | 0:45 | 959 |
| São Paulo | I | GOL TAM | 5,42 | 38 | 1.869,63 | 2:45 | 1.565 |
| Santiago | I | LAN | 2,71 | 19 | 1.896,58 | 2:20 | 2.111 |
| Cidade do Panamá | I | Copa | 1,57 | 11 | 2.264,92 | 7:17 | 5.469 |
| Rio de Janeiro | I | TAM | 1,14 | 8 | 1.529,95 | 3:15 | 2.365 |
| Lima | I | Avianca | 1 | 7 | 2.388,89 | 4:35 | 4.651 |
| Madri | I | Iberia | 1 | 7 | 2.102,42 | 12:40 | 9.958 |
| Miami | I | American Airlines | 1 | 7 | 3.042,00 | 9:20 | 7.212 |
| Paris | I | Air France | 1 | 7 | 10.497,00 | 16:05 | 10.973 |
| Assunção | I | BQB | 0,85 | 6 | 1.236,41 | 2:20 | 1.443 |
| Porto Alegre | I | GOL | 0,57 | 4 | 2.049,28 | 1:30 | 713 |
| Santa Cruz de La Sierra | I | Amaszonas | 0,57 | 4 | 2.356,00 | 3:40 | 2.686 |

Fonte: Elaboração própria dos autores (2015).

Pode-se observar que o destino com maior vínculo aéreo com Montevidéu é Buenos Aires. A capital argentina além de ser um centro de transferência de passageiros para a América do Sul, Europa e Estados Unidos, possui curta distância aérea com a capital uruguaia e oferece duas opções de aeroportos: Aeroparque, com características aeroporto executivo e Ezeiza que opera voos com rotas mais

distantes. O trajeto é comercializado pela companhia aérea argentina Aerolíneas Argentinas e a uruguaia BQB. Ressalta-se que o deslocamento entre as duas capitais também é possível por meio da travessia fluvial do Rio da Prata.

Depois de Buenos Aires, as maiores frequências com chegada em Montevidéu têm origem em São Paulo. O trajeto com voos diretos é comercializado por duas empresas brasileiras, a Gol e a Tam.

A capital do Chile, Santiago, apresentou, por sua vez, a frequência de 19 voos semanais, sendo estes comercializados pela companhia aérea Lan. Em seguida está a cidade do Panamá, que apresentou 11 semanais, operados pela empresa Copa. Sendo assim, verifica-se a importância do *hub* dessa companhia para a cidade de Porto Alegre assim como para Montevidéu.

O Rio de Janeiro, por sua vez, possui oito voos diretos por semana com destino a Montevidéu, operados pela Tam. Pode-se observar que os preços são inferiores ao operados a partir de São Paulo, apesar de a distância terrestre ser superior.

Lima, a capital do Peru, aparece na sequência com sete voos semanais. Com a mesma frequência semanal estão as cidades de: Madri, capital da Espanha, importante entrada na Europa e com idioma em comum; Miami, importante destino com opções de conexão com outras cidades dos EUA, e Paris, capital da França, cuja as passagens apresentaram tarifas elevados em razão do período de alta temporada. Verificou-se ainda que as rotas são operadas por empresas aéreas estrangeiras.

A capital do Paraguai, Assunção, possui seis voos semanais com destino a Montevidéu, operados pela companhia aérea uruguaia BQB. A mesma frequência apresenta Porto Alegre, que, apesar de possuir curta distância aérea opera poucos voos diretos. Conforme verificado, estes são operados pela companhia Gol. Com a mesma frequência de voos está a cidade boliviana de Santa Cruz de La Sierra, operados pela companhia aérea boliviana Amaszonas.

Além disso, pode-se observar que não há interligação aérea entre Montevidéu e demais cidades uruguaias, o que pode estar relacionado à pequena extensão territorial e, consequentemente, à facilitada interligação e mobilidade por meio de outros modos, em especial o rodoviário.

Verificou-se, ainda, que a companhia aérea BQB só opera dois destinos além de Montevidéu (Buenos Aires e Assunção), o que pode de algum modo beneficiar companhias aéreas estrangeiras na operação das demais rotas.

Também se observou que o aeroporto de Montevidéu opera exclusivamente voos diretos, o que deve ser uma condição relacionada à liberdade do ar[5], ou seja, às rotas em que as companhias estrangeiras são autorizadas a prestar serviços, respeitando o território do Estado contratante.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao problematizar tais efeitos sobre a acessibilidade geográfica até as fronteiras, como Chuí/Brasil e Chuy/Uruguai buscou-se documentar a (i)mobilidade turística, transcendendo a temática dos transportes, pois reconhece-se os demais fatores como motivadores restritivos da mobilidade dos fluxos à criação de fluxos.

A partir do presente estudo é possível verificar que para compreender a mobilidade é necessário considerar elementos políticos e de estratégia econômica, manifestados pela estruturação das redes técnicas e, consequentemente, do próprio território. Também foi possível observar o fenômeno de centralização empresarial, promove a centralidade de algumas cidades, em processo de desenvolvimento da inserção na globalização.

Sugere-se mapear melhor as informações, em diferentes épocas do ano para verificar se há variação. Além disso, propõe-se confrontar as tarifas aéreas com o valor da passagem de ônibus e/ou carro para verificar qual é a mais viável. Além disso, sugere-se relacionar como a acessibilidade local e a micro acessibilidade, conforme foi diagnosticada, implica no turismo emissivo e receptivo nas áreas de fronteira, resguardando as especificidades de cada uma delas.

Estudos dessa natureza permitem não só analisar, mas até mesmo documentar a oferta de serviços de aéreo passageiros e dessa forma conhecer as flutuações que ocorrem nesse setor. Os estudos pode(m) trazer contribuições gerenciais para o planejamento e gestão dos destinos em questão em menor

[5] Direito de sobrevoar o territórios, fazer escala técnica, realizar transporte de passageiros e de cargas concedido em acordos bilaterais entre a companhia aérea e o Estado.

medida a área de fronteira, já que a acessibilidade é um componente indissociável da competitividade sustentável das destinações turísticas.

**REFERÊNCIAS**

BARAT, Josef. **Projeto Perspectiva do Desenvolvimento Brasileiro Livro Eixo de Infraestrutura Econômica:** Panorama e Perspectivas para o Transporte Aéreo no Brasil e no Mundo. Brasília: Ipea, 2010. 36 slides, color. Disponível em: <www.ipea.gov.br/.../100531 _comunicaipea_54_apresentacao02.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2015.

BECKER, Berta. Geopolítica na Virada do Milênio: Logística e Desenvolvimento Sustentável. In: GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L.; CASTRO, I. E. (Org.). **Geografia:** Conceitos e Temas. 8.ed. Rio de Janeiro: Betrand Brasil, 2006, p. 271-307.

BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo.** 12.ed. São Paulo: Senac SP, 2007.

_____. **Globalização do Turismo**. 3.ed. São Paulo: Aleph, 2011.

CASTILLO, Marcelo; MONTEVERDE, Agustín. **Pluna como Empresa Mixta. Viabilidad y Perspectivas.** 2011. 249 f. Monografia (Especialização) - Curso de Contador Público, Universidad de La República, Montevideu, 2011. Disponível em: <https://www.colibri.udelar.edu.uy/bitstream/123456789/417/1/M-CD4318.pdf>. Acesso em: 10 mai. 2015.

CASTELLS, Manuel. **A Era da Informação:** Economia, Sociedade e Cultura. A Sociedade em Rede. V. 1. 2.ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTRO, Rafael; LOHMANN, Guilherme. Transporte Aéreo e Turismo. In: LOHMANN, Guilherme; FRAGA, Carla; CASTRO, Rafael (Org.). **Transportes e**

**Destinos Turísticos:** Planejamento e Gestão. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013, p. 115-142.

COCCO, Rodrigo Giraldi. Verbetes. In: SILVEIRA, Mário Rogério (Org.). **Circulação, Transportes e Logística:** Diferentes Perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 613-614.

FLORES, Hilda Agnes Hübner. **Turismo no Rio Grande do Sul:** 50 anos de Pioneirismo no Brasil. Porto Alegre: Edipucs, 1993.

HELMS, Henrique. A aviação comercial e a quebra da Varig. **Aviation In Focus,** Porto Alegre, v. 1, n. 1, p. 36-47, ago. 2010. Disponível em: <repositorio.pucrs.br/dspace/handle/10923/3818 ?locale=pt_BR>. Acesso em: 10 abr. 2015.

IBGE. **Chuí.** 2014. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?lang=&codmun=430543&search=rio-grande-do-sul|chui|infograficos:-dados-gerais-do-municipio>. Acesso em: 15 out. 2014.

KUNZ, Jaciel Gustavo. A Estruturação da Rede Técnica de Transporte Aéreo, as Funções Nodais dos Aeroportos e o Turismo. **Geografia em Atos,** Presidente Prudente, v. 1, n. 14, p. 17-35, jan. 2014. Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/geografiaematos/ article/viewFile/2041/pdfjk>. Acesso em: 15 abr. 2015.

LÉVY, Jacques. Os Novos Espaços da Mobilidade. **Revista Geographia,** Rio de Janeiro, v. 6, n. 3, p. 1-8, jun. 2001. Disponível em: <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/viewFile/62/60>. Acesso em: 10 abr. 2015.

LIPOVICH, Gustavo Andrés. Las Concentraciones Territoriales de los flujos Aerocomercial Como Consequencia de la Centralizacion del Mercado Aéreo en el contexto de la integracion Regional en el Mercosur. **Revista do Departamento de**

**Geografia da USP,** São Paulo, v. 18, p. 75-88, out. 2006. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/47267/51003>. Acesso em: 15 abr. 2015.

MARURI, Juan. **Conmemorando la Tentativa Exitosa:** Un Siglo de Aviación Civil en Uruguay. 2010. Disponível em: <http://www.espectador.com/sociedad/190815/conmemorando-la-tentativa-exitosa-un-siglo-de-aviacion-civil-en-uruguay>. Acesso em: 30 mar. 2015.

OSÓRIO, Lia Machado. (1998). Limites, Fronteiras, Redes. In: STROHAECKER, Tania Marques, et al (Org.). **Fronteiras e Espaço Global**. Santana do Livramento: AGB., p. 41-50.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil:** Território e Sociedade no Início do Século XXI. 6.ed. Rio de Janeiro: Record, 2004.

SILVEIRA, Rogério da. Redes e Território: Uma Breve Contribuição Geográfica ao Debate sobre a Relação Sociedade e Tecnologia. **Biblio 3 W** – Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, v. 8, n. 451, 2003.

URUGUAY. Instituto Nacional de Estadística. **Departamento:** Rocha. 2014. Disponível em: <http://www.ine.gub.uy/censos2011/resultadosfinales/rocha.html>. Acesso em: 06 nov. 2014.