



POLÍTICAS PÚBLICAS E TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS NO CAMPO SUL-AMERICANO

Milka Andressa de Brito Martins¹

Ana Paula Camilo Pereira²

INTRODUÇÃO

A intensificação das dinâmicas agroexportadoras no campo sul-americano, impulsionada pela mundialização do capital (Chesnais, 1996), tem produzido novas exigências logísticas e reorganizado os usos e funções do território. Nesse contexto, o transporte aéreo de cargas emerge como vetor estratégico de integração territorial, especialmente em regiões rurais e fronteiriças, por garantir rapidez, controle sanitário e inserção competitiva de produtos perecíveis ou de alto valor agregado nos circuitos internacionais.

De acordo com Bertholdo *et al.* (2023) e Santos (2023), o avanço das redes logísticas globais evidencia a articulação entre fixos e fluxos, infraestrutura e movimento, na qual o transporte aéreo se consolida como elemento de racionalização do espaço e de fortalecimento da conectividade territorial. Essa dinâmica revela o papel crescente do modal aéreo como suporte das políticas públicas de integração produtiva e como instrumento de inserção do campo nos circuitos do capital global.

Santos (2023) evidencia que o espaço geográfico é constituído pelas práticas sociais dos grupos que o experienciam, utilizam e atravessam, sendo formado por fixos (infraestruturas) e fluxos (movimentos). A interação entre esses elementos insere os territórios nas dinâmicas globais. Nesse contexto, o transporte aéreo se apresenta como um fator de integração regional e de intensificação das interações espaciais (Corrêa, 1997).

Dadas estas notas introdutórias, o recorte espacial desta pesquisa abrange os países fundadores do Mercosul, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai (Mapa 1), signatários do Tratado de Assunção (Brasil, 1991). Inserido em um contexto sul-americano caracterizado por desigualdades e pelos impactos de projetos de mobilidade em regiões periféricas, o Tratado

¹ Bacharel em Geografia. Graduanda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - UEMS, Mestrado em Geografia, milkamartins2@gmail.com

² Professora orientadora: Doutora em Geografia, Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - UEMS, apaulacape@uems.br



XI SINGA

SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE GEOGRAFIA AGRÁRIA
XII SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA AGRÁRIA - JORNADA CARLOS WALTER PORTO-GONÇALVES

AS (IN)CONSEQUÊNCIAS TERRITORIAIS DA QUESTÃO AGRÁRIA E A
MUNDIALIZAÇÃO DO CAPITAL: RESISTÊNCIAS TEÓRICAS E POLÍTICAS

08 A 12 DE OUTUBRO DE 2025 | UFMS | TRÊS LAGOAS - MS

representou a convergência de interesses políticos e econômicos, adotando a integração regional como estratégia de desenvolvimento e fortalecimento da competitividade.



Mapa 1 - Localização dos países-membros do Mercosul.
Fonte: Elaborado pela autora (2025).

O bloco também tem como objetivo promover a coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais entre os países-membros, abrangendo áreas como comércio exterior, agricultura, indústria, política monetária, câmbio, capitais, serviços, transportes e comunicações, entre outros setores definidos de forma consensual. Tal coordenação busca garantir condições justas de concorrência e estimular uma integração econômica mais sólida. Além disso, os países comprometem-se a harmonizar suas legislações nos campos pertinentes, contribuindo para a consolidação e o fortalecimento do processo de integração regional (Brasil, 1991).

A conectividade aérea, ao reduzir as barreiras temporais e espaciais, viabiliza a inserção competitiva de produtos agropecuários em mercados distantes, contribuindo para a reconfiguração do uso e da organização do território.

Além disso, a presença de infraestrutura aeroportuária em áreas rurais e de fronteira amplia a capacidade de escoamento da produção, ao mesmo tempo em que evidencia as



assimetrias de desenvolvimento e os processos seletivos de modernização, nos quais apenas determinadas regiões e produtos são incorporados de forma funcional à lógica do capital global.

Segundo Barat (2011):

O conceito de logística já não diz respeito exclusivamente às cadeias de distribuição, mas sim a um processo estratégico de planejamento e controle de estoques e fluxos de materiais, desde o ponto de origem da produção, até o seu destino final, para fins de transformação, embarque ou consumo (Barat, 2011, p. 179).

Dessa forma, a logística é um elemento central na racionalização do espaço e na busca por eficiência produtiva e circulatória, tornando-se um instrumento de gestão do território e de organização da economia em escala global. Ademais, ela passa a influenciar diretamente a organização espacial dos territórios, moldando infraestruturas, políticas públicas e usos do solo.

Por isso, a mundialização da economia tem intensificado de forma significativa a circulação do capital, das mercadorias, das pessoas e da informação, tornando-a cada vez mais rápida e abrangente. Esse fenômeno é consequência direta dos avanços técnicos, das invenções e inovações que caracterizam a era técnico-científico-informacional em que vivemos, conceito formulado por Santos (2023), e designa a fase mais recente do modo de produção capitalista, caracterizado pela centralidade da ciência, da técnica e da informação na organização da economia e do territórios.

A rapidez na circulação é fundamental para a competitividade econômica, impactando diretamente a organização dos territórios e destacando o transporte aéreo por sua eficiência em conectar regiões distantes. Haudeville (2001) reforça que a circulação territorial é essencial para o fortalecimento de redes regionais, sendo a integração condicionada à capacidade dos territórios de se articular entre si e com o cenário global. Quanto mais intensos os fluxos, maior o peso estratégico desses territórios no processo integrativo. Nesse contexto, Gallo (2013) corrobora que o sistema de transporte aéreo constitui-se pela cristalização de objetos técnicos modernos que servem como instrumentos que influenciam na integração do território a cada nova etapa modernização.

A circulação é um elemento estruturante da organização territorial. Para Santos (2023), a circulação, por sua vez, adquire papel fundamental na transformação tanto da produção quanto do espaço geográfico, pois é por meio dela que se expandem os mercados, se intensificam as trocas e se estabelecem novas hierarquias espaciais. Esse movimento, no entanto, não é linear, mas circular: o aprofundamento das especializações produtivas exige maior circulação, e a



ampliação das redes de circulação reforça, novamente, as especializações.

Forma-se, assim, um ciclo de retroalimentação entre produção e circulação, característico da lógica territorial do capitalismo globalizado, na qual o setor de transporte aéreo desempenha papel estratégico ao reduzir distâncias-tempo, integrar regiões antes periféricas e viabilizar fluxos rápidos de pessoas, mercadorias e informações. Com isso, ele se converte em um dos principais vetores de seletividade espacial, fortalecendo áreas já privilegiadas pela infraestrutura e pelos investimentos, e contribuindo para a redefinição das centralidades e periferias no território.

Esse modal é essencial para escoar produtos perecíveis e de alto valor, especialmente em zonas rurais e fronteiriças. Políticas públicas em infraestrutura logística e aeroportuária são decisivas para o desenvolvimento regional e a integração no Mercosul. Compreender essa dinâmica é fundamental para avaliar os impactos da logística aérea nos fluxos territoriais, especialmente onde a infraestrutura terrestre é precária, destacando a importância de políticas eficazes para o ordenamento territorial e valorização do campo diante das desigualdades regionais.

Neste contexto, o Brasil historicamente exerce papel central no Mercosul, mas entre 2019 e 2022 seu protagonismo foi reduzido pela fragmentação na integração regional, pela política externa adotada e pelos efeitos da pandemia de Covid-19. A partir de 2023, com a mudança de diretriz política, o país passou a retomar sua posição de liderança, impulsionando a reconstrução das estratégias de cooperação e a rearticulação das políticas de integração regional. Nesse contexto, o recorte temporal da pesquisa concentra-se em 2024, período marcado pela intensificação das políticas voltadas à integração territorial e logística no âmbito do Mercosul.

A relevância deste estudo decorre da intensificação das dinâmicas agroexportadoras no campo sul-americano e da necessidade de compreender o papel do transporte aéreo de cargas nas novas lógicas de circulação territorial. Esse modal, ao conectar regiões rurais aos mercados globais, constitui um vetor estratégico de integração e competitividade no Mercosul, mas sua expansão ocorre de forma desigual, concentrando-se em grandes centros urbanos. Tal cenário reforça a importância de políticas públicas que descentalizem investimentos e promovam uma integração logística mais equilibrada, capaz de valorizar os espaços rurais e fronteiriços e reduzir as assimetrias regionais.

A análise empírica, baseada em dados do Anuário do Transporte Aéreo (Anac, 2025), evidencia um expressivo crescimento do transporte de carga paga em 2024, tanto no mercado



doméstico quanto no internacional. Os Estados Unidos consolidam-se como principal parceiro comercial aéreo do Brasil, seguidos por Chile e Argentina, este último, o único membro fundador do Mercosul entre os 20 maiores destinos. Esses resultados indicam que, embora o modal aéreo esteja se expandindo e contribuindo para a integração de regiões anteriormente marginalizadas, sua difusão permanece seletiva, concentrada em corredores agroexportadores e em centros logísticos consolidados.

Assim, o artigo parte do pressuposto de que o transporte aéreo de cargas, ao mesmo tempo que amplia a circulação e a conectividade territorial, reproduz as desigualdades espaciais típicas da mundialização do capital, confirmando o que Gallo (2013) destaca que o uso do território é marcado pela seletividade e pela desigualdade. Compreender essa dualidade é essencial para orientar políticas públicas voltadas a uma integração mais equilibrada e sustentável no espaço sul-americano.

O objetivo central da pesquisa é analisar como as políticas públicas de infraestrutura logística e aeroportuária no âmbito do Mercosul têm contribuído (ou não) para o desenvolvimento do campo, particularmente em territórios marcados pelo escoamento da produção agrícola destinada à exportação.

TERRITÓRIO, CIRCULAÇÃO E TÉCNICA

O conceito de território, em Milton Santos (2023), é indissociável das relações de poder e da materialização técnica do espaço. O autor propõe a ideia de território usado, resultado da interação entre fixos (infraestruturas, equipamentos, sistemas técnicos) e fluxos (mercadorias, informações, pessoas).

O território é a arena da oposição entre o mercado - que singulariza - com as técnicas da produção, a organização da produção, a "geografia da produção" e a sociedade civil - que generaliza - e desse modo envolve, sem distinção, todas as pessoas. Com a presente democracia de mercado, o território é suporte de redes que transportam as verticalidades, isto é, regras e normas egoísticas e utilitárias (do ponto de vista dos atores hegemônicos), enquanto as horizontalidades levam em conta a totalidade dos atores e das ações (Santos, 2023, p. 259).

O território é o campo onde se confrontam as forças do mercado global, que impõe suas regras de forma vertical e excludente, e as forças da sociedade civil, que buscam horizontalidade, inclusão e solidariedade. A tensão entre essas duas dimensões define o uso e o significado do território na era da globalização.

Haesbaert (2004) complementa que o território é múltiplo e híbrido, combinando



dimensões políticas, econômicas e simbólicas. No caso da logística aérea, a técnica cumpre papel mediador entre o local e o global, permitindo que territórios periféricos se conectem a redes internacionais de valor. Essa perspectiva rompe com a visão tradicional do território como simples base física de poder político ou econômico, enfatizando seu caráter relacional e dinâmico. O território não é apenas um recorte espacial, mas um produto das interações sociais, das estratégias de dominação e das práticas cotidianas que materializam o poder e o capital em diferentes escalas.

A fluidez espacial, elemento central da globalização, não se distribui de forma homogênea: concentra-se em determinados corredores e nós logísticos. A partir dessa análise, o transporte aéreo de cargas pode ser compreendido como uma expressão contemporânea do poder técnico e informacional que redefine os usos do território, o qual é marcado pela seletividade do uso do território (Gallo, 2013).

A infraestrutura aeroportuária, por exemplo, constitui-se um fixo estratégico, no sentido proposto por Milton Santos (2023), pois sustenta fluxos econômicos e comunicacionais que articulam diferentes escalas, do local ao global. A logística aérea permite que regiões até então consideradas marginais no circuito produtivo global se tornem parte ativa das redes de exportação e circulação de mercadorias, reduzindo temporalidades e reorganizando o espaço de forma seletiva.

Entretanto, essa integração não se dá de maneira homogênea ou neutra. Como observa Haesbaert (2004), a multiplicidade das relações econômicas existentes no território também expressam disputas, contradições e assimetrias de poder. Assim, a incorporação de territórios periféricos às redes logísticas globais tende a ocorrer sob uma lógica funcional, na qual a conectividade é definida pelas demandas do capital e não pelas necessidades locais de desenvolvimento. Dessa forma, entende-se que os aeroportos e os corredores logísticos são implantados ou modernizados conforme sua utilidade para o escoamento de *commodities*³, o que revela um uso seletivo e instrumental do território.

A técnica, nesse contexto, não apenas conecta, mas também hierarquiza os espaços. Como lembra Santos (2023), o meio técnico-científico-informacional intensifica as desigualdades, pois amplia a capacidade de alguns territórios de participar dos fluxos globais

³ De acordo com o Manual de Comunicação da Secom (Senado Federal), *commodities* são substâncias ou produtos primários, minerais ou agrícolas, normalmente insumos para a produção de bens acabados, cuja precificação é determinada por padrões específicos de composição e qualidade, o que as tornam perfeitamente intercambiáveis com os de sua mesma espécie. São exemplos: soja em grão, cobre, minério de ferro, petróleo.



enquanto marginaliza outros que não dispõem da mesma infraestrutura ou inserção econômica. No caso da logística aérea, a modernização dos aeroportos e dos terminais de carga tende a reforçar os polos agroexportadores consolidados, concentrando investimentos e infraestrutura nas regiões mais competitivas, enquanto áreas rurais menos integradas permanecem à margem do desenvolvimento.

Dessa forma, compreender o território como múltiplo e híbrido implica reconhecer que as infraestruturas logísticas, como os aeroportos, não são apenas espaços técnicos, mas também políticos, sociais e simbólicos. Elas materializam as escolhas de planejamento e expressam as prioridades do Estado e do mercado, configurando uma geografia da circulação marcada por desigualdades e seletividades.

O transporte aéreo de cargas, portanto, deve ser analisado como um agente de reconfiguração territorial, que tanto amplia as possibilidades de integração regional quanto reproduz as contradições inerentes ao capitalismo globalizado.

MUNDIALIZAÇÃO DO CAPITAL E REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA

A mundialização do capital, conforme formulada por Chesnais (1996) e aprofundada por Harvey (2011), constitui um processo histórico e geográfico de ampliação das relações capitalistas em escala planetária, que redefine a organização produtiva, os fluxos econômicos e a estrutura territorial.

Harvey (2011), esclarece que a expansão do capitalismo global corresponde a um movimento de busca constante por novos espaços de valorização, o que o autor denomina de “ajuste espacial” (*spatial fix*). Esse mecanismo consiste na transferência das contradições internas do capital, como a superacumulação e a queda da taxa de lucro, para novos territórios, por meio da abertura de mercados, do investimento em infraestrutura e da financeirização da economia. Assim, a mundialização não é apenas econômica, mas também geográfica e política, uma vez que transforma profundamente os modos de uso e apropriação do espaço.

Segundo Chesnais (1996), a mundialização do capital resulta da convergência entre a desregulamentação dos mercados financeiros, a internacionalização produtiva e a difusão de tecnologias de comunicação e transporte. Essa combinação deu origem ao que o autor denomina capitalismo mundializado, no qual as decisões estratégicas sobre a produção e a circulação das mercadorias se deslocam do plano nacional para o global.

A partir dessa lógica, o território deixa de ser apenas um suporte físico e passa a constituir-se como recurso estratégico, apropriado seletivamente conforme sua utilidade para



os circuitos de acumulação global. Harvey (2011) observa que o capital, ao se expandir, cria uma geografia desigual do desenvolvimento, na qual determinadas regiões são intensamente integradas às cadeias globais de produção e circulação, enquanto outras são relegadas à marginalidade. Essa desigualdade não é uma anomalia, mas uma condição estrutural do capitalismo globalizado, que necessita de diferenciações espaciais para manter sua dinâmica de valorização.

As análises de Quintilhan (2019; 2023) corroboram essa perspectiva ao demonstrar que a reestruturação do transporte aéreo de cargas no Brasil reflete diretamente os imperativos da mundialização do capital. O autor mostra que, desde a década de 1990, a abertura econômica e a inserção do país nas redes internacionais de comércio estimularam a expansão do setor aéreo, ao mesmo tempo em que intensificaram a concorrência entre grupos nacionais e estrangeiros. Essa reestruturação implicou uma nova configuração territorial dos fluxos logísticos, marcada pela concentração dos investimentos em corredores e aeroportos estratégicos, especialmente aqueles associados à exportação de produtos de alto valor agregado.

No contexto sul-americano, essa seletividade manifesta-se de forma evidente no campo agroexportador. O avanço da fronteira agrícola, impulsionado por políticas de liberalização e pela demanda global por *commodities*, tem transformado o território rural em um espaço funcional à lógica do capital global. A reestruturação produtiva, associada à mundialização, introduz novas racionalidades técnicas, como o uso intensivo de logística aérea para o escoamento de produtos perecíveis e de alto valor, e redefine as relações entre Estado, mercado e território. Nesse processo, o transporte aéreo de cargas torna-se não apenas um meio de circulação, mas um instrumento geopolítico de integração subordinada, que insere seletivamente regiões rurais nos circuitos internacionais de valor.

Diante disso, a mundialização do capital, ao articular a reestruturação produtiva e a intensificação das redes logísticas, redefine o papel do território e das infraestruturas de transporte na economia global. O meio técnico e a circulação deixam de ser meros suportes e passam a constituir condições de possibilidade da acumulação capitalista contemporânea. No caso sul-americano, compreender a expansão da logística aérea sob essa ótica significa reconhecer que as políticas públicas de infraestrutura não apenas promovem o desenvolvimento, mas também reproduzem as contradições espaciais da globalização, ao integrar de forma desigual e seletiva os diferentes territórios do campo ao mercado mundial.



A mundialização do capital, ao redefinir as dinâmicas econômicas e territoriais, impõe novos desafios à formulação e execução das políticas públicas. Em um contexto em que a competitividade territorial se tornou condição de inserção global, o Estado é chamado a desempenhar não apenas o papel de regulador, mas também de articulador e promotor da infraestrutura estratégica.

Conforme Gallo (2013, p. 176):

A importante atuação do Estado, preparando o território para determinados usos indicaria que o mesmo Estado que se enfraquece é aquele que assume novas funções, principalmente como agente regulador das atividades, afinal quem faz as regras também é agente do jogo. O que se percebe é um fortalecimento do Estado, que é tornado cada vez mais flexível, na medida em que passa a ser o agente promotor e viabilizador das modernizações e infraestruturas territoriais que servem aos complexos corporativos globais, que se instalam nos territórios nacionais.

Nesse sentido, as políticas públicas de transporte e logística assumem caráter central no planejamento do desenvolvimento regional, funcionando como instrumentos de integração produtiva e territorial. Segundo Secchi (2013), as políticas públicas consistem em conjuntos de decisões e ações governamentais voltadas à solução de problemas coletivos, orientadas por valores, interesses e relações de poder. O autor ressalta que essas políticas não são neutras: elas expressam disputas entre grupos sociais e refletem o projeto de Estado vigente.

Assim, no campo da logística e do transporte aéreo, a formulação das políticas públicas está imersa nas tensões entre o interesse público, associado à coesão territorial e ao desenvolvimento equilibrado, e o interesse privado, orientado pela maximização da eficiência e da rentabilidade. A partir da década de 1990, a ascensão do paradigma neoliberal e a reestruturação do Estado conduziram a uma nova lógica de planejamento público, marcada pela descentralização, pela concessão de serviços e pela crescente participação de capitais privados em setores de infraestrutura.

Essa inflexão é perceptível nas políticas de transporte aéreo na América do Sul, em que as concessões aeroportuárias e os programas de incentivo à aviação regional se tornaram estratégias de modernização e de inserção competitiva nos circuitos globais. Como observa Barat (2011), a logística contemporânea ultrapassa o âmbito operacional e passa a constituir um processo estratégico de planejamento e controle de fluxos, desde o ponto de origem até o consumo final, servindo como base da racionalidade econômica e espacial do capitalismo.

Entretanto, como enfatiza Santos (2023), o planejamento estatal no meio técnico-científico-informacional não pode ser reduzido a uma mera gestão de fluxos. Ele deve



considerar as múltiplas racionalidades que coexistem no território, técnica, política, social e cultural, e buscar um equilíbrio entre eficiência econômica e justiça espacial. Quando orientadas exclusivamente pela lógica da competitividade, as políticas públicas tendem a reforçar as desigualdades regionais, privilegiando os territórios mais aptos à integração e marginalizando aqueles que carecem de infraestrutura ou capital social.

No contexto sul-americano, a integração regional constitui um campo privilegiado para observar essas contradições. Desde o Tratado de Assunção (1991), o Mercosul busca promover a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos, estabelecendo mecanismos de coordenação macroeconômica e harmonização normativa. Contudo, a integração física e logística, condição essencial para a efetividade do bloco, tem avançado de maneira desigual. Conforme Haudeville (2001), a integração regional depende da capacidade dos territórios de se articular por meio de redes de infraestrutura e comunicação que transcendam as fronteiras nacionais. Nesse sentido, os transportes, em especial o aéreo, desempenham papel decisivo na consolidação de redes regionais, pois reduzem as barreiras espaciais e temporais que limitam a circulação de mercadorias e pessoas.

O transporte aéreo de cargas, ao conectar economias nacionais e regionais, insere-se como um vetor fundamental de integração territorial. No entanto, tais políticas enfrentam o desafio de conciliar a eficiência técnica com a coesão territorial. Muitas vezes, os investimentos em infraestrutura aeroportuária e logística se concentram em corredores produtivos vinculados ao agronegócio exportador, reproduzindo padrões de seletividade espacial e de dependência em relação às demandas externas.

A experiência brasileira evidencia essa contradição. Programas como o Plano de Aviação Regional (2013) e os sucessivos ciclos de concessões aeroportuárias (2011-2022) foram formulados sob o discurso da descentralização e da ampliação da conectividade, mas, na prática, priorizaram aeroportos com maior potencial econômico e retorno financeiro. Embora tenham ampliado a eficiência operacional e atraído investimentos privados, tais políticas revelam a prevalência de uma lógica de mercado na definição das prioridades de planejamento, o que limita o papel redistributivo do Estado e a efetividade da integração regional.

Desse modo, a análise das políticas públicas de transporte aéreo no âmbito da mundialização do capital exige compreender o duplo papel do Estado: como mediador entre os interesses globais e as necessidades locais e como agente produtor de território. O planejamento público, quando orientado por uma visão estratégica e integradora, pode reduzir as desigualdades e fortalecer as redes regionais. Todavia, quando subordinado às racionalidades



empresariais e financeiras, tende a reproduzir a fragmentação espacial e a dependência estrutural dos países periféricos.

Dessa forma, as políticas públicas de infraestrutura logística e aeroportuária no Mercosul expressam as tensões entre integração e seletividade, modernização e desigualdade, autonomia e dependência. A consolidação de um modelo de integração regional mais equilibrado e sustentável requer políticas coordenadas entre os Estados-membros, capazes de articular eficiência econômica com justiça territorial. Somente por meio dessa perspectiva é possível transformar o transporte aéreo de cargas em um instrumento efetivo de desenvolvimento regional e de integração solidária no espaço sul-americano.

INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA E TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS NO MERCOSUL

A integração logística no âmbito do Mercosul apresenta desafios complexos que ultrapassam a mera interligação física entre os países. Trata-se de um processo que envolve a coordenação de políticas públicas, a harmonização de marcos regulatórios e a adequação das infraestruturas de transporte, especialmente no que diz respeito ao modal aéreo.

Conforme discutem Castro e Lamy (1996), a integração de transportes na América do Sul ainda não alcançou o mesmo nível de institucionalização verificado na União Europeia, onde a criação de uma política comum de transportes possibilitou uma governança compartilhada e um sistema jurídico unificado. No caso sul-americano, persistem diferenças normativas e técnicas entre os Estados, o que limita a efetividade das estratégias regionais e mantém a fragmentação das redes logísticas.

O transporte aéreo de cargas, por sua natureza intensiva em tecnologia e capital, é particularmente sensível a essas disparidades regulatórias. A ausência de um arcabouço institucional sólido no Mercosul impede a adoção de padrões operacionais comuns e dificulta o reconhecimento mútuo de certificações e licenças, o que reduz a competitividade do setor. Além disso, a regulação nacional, embora avançada em alguns países, como o Brasil, ainda não é plenamente compatível com as políticas de integração regional.

Assim, a governança do modal aéreo depende de mecanismos de cooperação intergovernamental e de maior protagonismo de agências nacionais, como a Anac, que desempenham papel central na formulação e execução das políticas do setor (Castro; Lamy, 1996).



A desigualdade territorial na distribuição da infraestrutura aeroportuária reflete-se diretamente na capacidade de integração física e econômica entre os países do bloco. A Confederação Nacional da Indústria (2015) observa que as deficiências logísticas, associadas à má qualidade da infraestrutura e à escassez de investimentos em aeroportos regionais, constituem um dos principais entraves à circulação de mercadorias na América do Sul.

Em grande parte do território sul-americano, especialmente nas regiões rurais e fronteiriças, a carência de terminais de carga e a limitada conectividade aérea comprometem a fluidez das trocas comerciais e acentuam a dependência das capitais e dos grandes centros urbanos. Nesse contexto, os aeroportos deixam de ser meros equipamentos técnicos e passam a se configurar como fixos estratégicos, conforme o conceito proposto por Santos (2023), desempenhando papel essencial na articulação dos fluxos econômicos e informacionais em diferentes escalas.

A integração logística e o fortalecimento do transporte aéreo de cargas demandam políticas públicas regionais coerentes, capazes de articular investimentos e promover a padronização de normas. Iniciativas como a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan) procuraram, desde os anos 2000, formular uma agenda de projetos estruturantes voltados à melhoria da infraestrutura de transporte. No entanto, conforme ressalta a CNI (2015), os resultados práticos dessas iniciativas ainda são modestos, em virtude da falta de recursos organizacionais, da sobreposição de acordos e da ausência de mecanismos eficazes de financiamento e acompanhamento.

Dessa forma, o avanço da integração logística requer não apenas obras de infraestrutura, mas também o fortalecimento institucional e regulatório, bem como a ampliação da cooperação técnica entre os países do bloco. Do ponto de vista econômico, o transporte aéreo de cargas caracteriza-se por uma estrutura de mercado concentrada, dominada por poucas empresas com grande capacidade operacional e tecnológica. O estudo do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade, 2017) mostra que o setor tem sido palco de alianças estratégicas, que, embora ampliem a conectividade e reduzam custos, também reforçam as barreiras à entrada de novos operadores.

No Mercosul, essa dinâmica favorece a centralização das operações em centros logísticos de concentração, distribuição e redirecionamento de cargas dentro das redes de transporte, como São Paulo, Buenos Aires e Montevideu, enquanto aeroportos secundários permanecem subutilizados. Essa seletividade espacial evidencia que a eficiência logística e a



integração regional estão subordinadas à lógica de mercado, na qual a fluidez se concentra onde há maior rentabilidade.

A expansão do transporte aéreo de cargas, entretanto, representa uma oportunidade estratégica para o fortalecimento do comércio intrarregional. Castro e Lamy (1996) já indicavam que a competitividade das economias do Mercosul depende da redução das barreiras logísticas e da consolidação de uma rede multimodal integrada. A CNI (2015) complementa que, apesar da redução das tarifas e da ampliação de acordos comerciais, a falta de infraestrutura e de harmonização aduaneira ainda impede o pleno aproveitamento do potencial de trocas entre os países.

Nesse sentido, o modal aéreo destaca-se por sua capacidade de conectar economias de diferentes escalas e de reduzir o tempo de transporte de produtos perecíveis e de alto valor agregado, a exemplo de carnes, material genético, flores, frutas tropicais e insumos agrícolas, elementos fundamentais para o fortalecimento das cadeias agroindustriais e tecnológicas da região. A eficiência logística, entretanto, depende da integração efetiva entre os diferentes modais de transporte. A fragmentação histórica das redes de circulação na América do Sul resulta em custos elevados e em processos logísticos pouco coordenados.

Tanto Castro e Lamy (1996) como os estudos da CNI (2015) defendem a criação de plataformas intermodais capazes de articular aeroportos, portos e rodovias em um sistema integrado e sustentável. Essa perspectiva multimodal é fundamental para reduzir os gargalos de transporte e ampliar a competitividade do Mercosul, ao mesmo tempo em que permite descentralizar o desenvolvimento e incluir regiões periféricas nas redes de circulação internacional.

Por fim, é indispensável incorporar nesta discussão da logística aérea às dimensões social e ambiental da integração territorial. A modernização da infraestrutura aeroportuária e o incremento das rotas aéreas devem ser acompanhados por políticas de sustentabilidade e ordenamento territorial. A CNI (2015) adverte que a baixa qualidade logística da região aumenta não apenas os custos de transporte, mas também o impacto ambiental das cadeias produtivas, devido ao uso intensivo de modais mais poluentes e ao desperdício energético.

A incorporação de tecnologias limpas, a adoção de práticas de gestão ambiental e o incentivo a corredores logísticos sustentáveis podem transformar o transporte aéreo de cargas em um instrumento de coesão territorial e desenvolvimento regional. Assim, o Mercosul enfrenta o desafio de construir uma integração logística que seja, simultaneamente, eficiente, equitativa e ambientalmente responsável.



METODOLOGIA

A pesquisa adota uma abordagem mista, combinando procedimentos qualitativos e quantitativos para articular fundamentos teóricos e análise empírica. Inicialmente, realizou-se levantamento bibliográfico e documental sobre o setor de transportes, com ênfase no modal aéreo, buscando compreender as relações entre políticas públicas, infraestrutura logística e reestruturação territorial no contexto da mundialização do capital.

O método qualitativo possibilitou uma leitura crítica das políticas de transporte e de seus impactos na organização do território, enquanto a análise quantitativa, baseada em dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), permitiu identificar tendências e dinâmicas do setor.

Foram examinados relatórios e publicações da ANAC, Infraero e Ministério de Portos e Aeroportos, bem como legislações ligadas ao Tratado de Assunção (1991) e a planos nacionais e regionais de aviação. A análise bibliográfica abrangeu autores clássicos e contemporâneos sobre território, circulação e logística, como Santos (2023), Haesbaert (2004), Harvey (2011), Chesnais (1996), Secchi (2013) e Barat (2011).

A análise foi organizada em três etapas: (1) sistematização documental das fontes sobre políticas públicas e infraestrutura aérea; (2) contextualização teórico-analítica das categorias de território, circulação; e (3) interpretação dos resultados, articulando dados empíricos e referenciais críticos. Essa metodologia permite compreender o transporte aéreo de cargas não apenas como fenômeno técnico e econômico, mas como instrumento político de produção do território e de integração regional no campo sul-americano.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

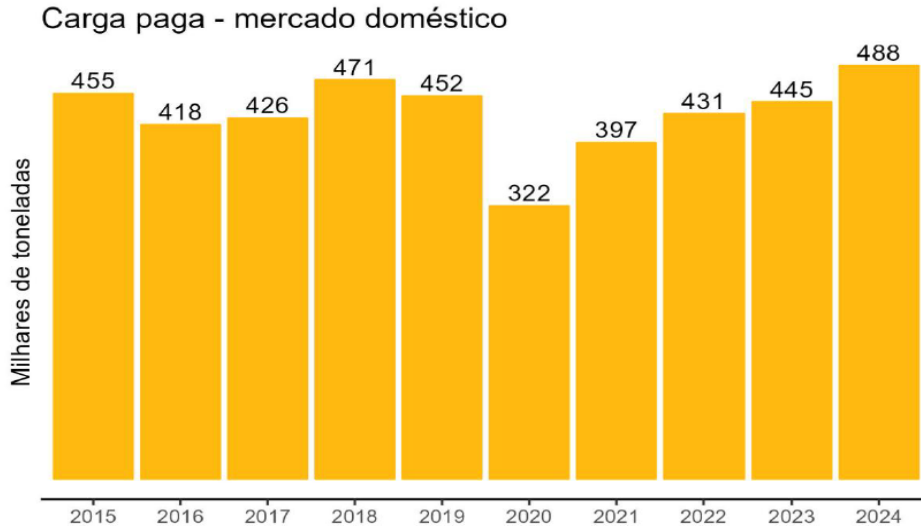
Os dados do Anuário do Transporte Aéreo (Anac, 2025) revelam que o mercado brasileiro de cargas atingiu, em 2024, um dos melhores desempenhos de sua série histórica. O transporte doméstico apresentou crescimento de 8% em relação a 2023 (Gráfico 1), superando os níveis pré-pandemia (2019), enquanto o mercado internacional alcançou 892 mil toneladas de carga paga, um aumento de 10% em relação ao ano anterior (Gráfico 2).

Esse crescimento simultâneo nos dois segmentos demonstra o fortalecimento estrutural do modal aéreo e sua consolidação como eixo logístico de integração nacional e internacional. A expansão do transporte doméstico de cargas está associada às políticas de incentivo à aviação regional e à ampliação das concessões aeroportuárias, que favoreceram a conectividade de



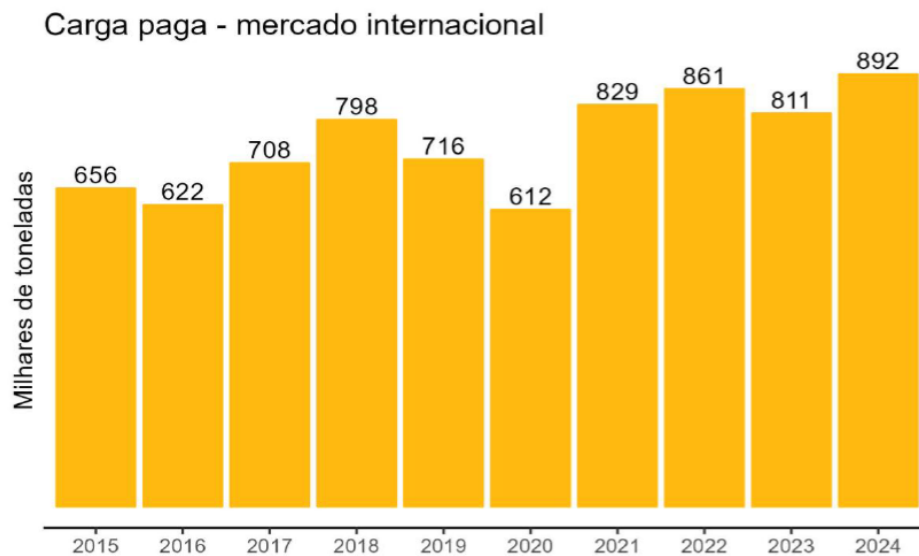
regiões rurais e de fronteira.

Gráfico 1 - Evolução da carga paga no mercado doméstico, entre os anos de 2015 a 2024.



Fonte: Anac, (2025).

Gráfico 2 - Evolução da carga paga no mercado internacional, entre os anos de 2015 a 2024.

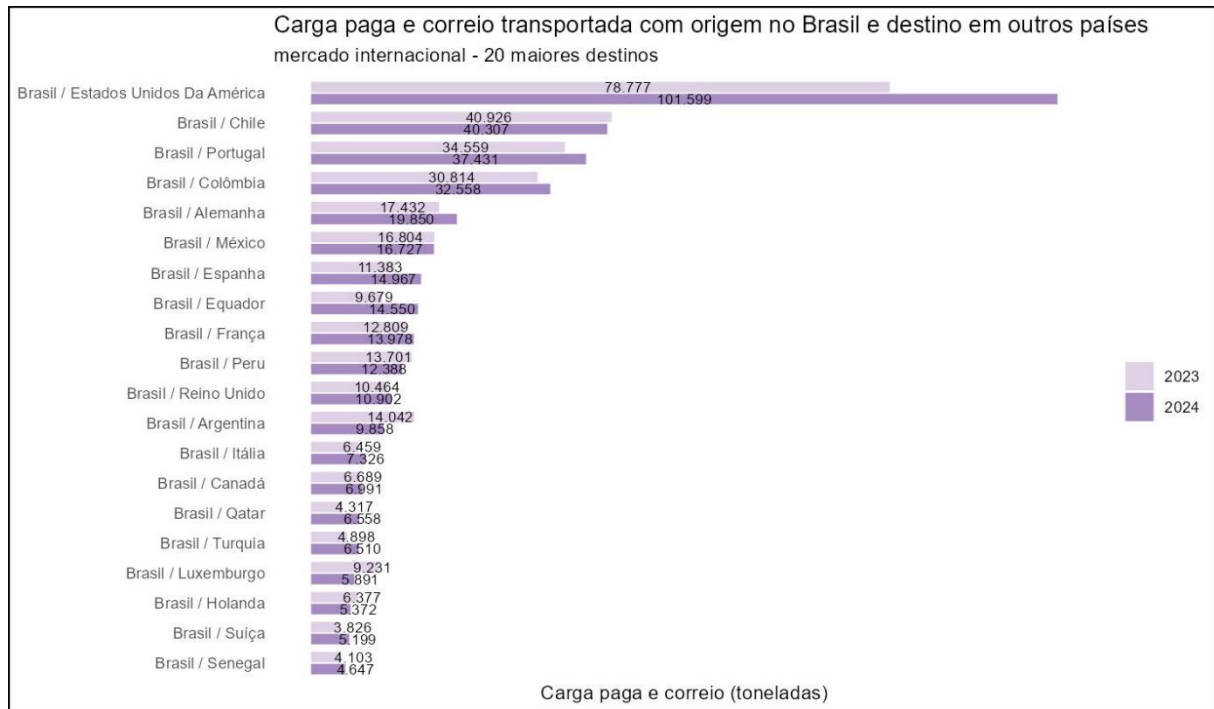


Fonte: Anac, (2025)

Entretanto, observa-se que essa integração permanece seletiva: os investimentos concentram-se em corredores agroexportadores consolidados, reforçando a centralidade de determinadas áreas e mantendo as desigualdades logísticas em territórios de baixa densidade técnica. Assim, o modal aéreo, embora amplie a fluidez espacial, tende a reproduzir a lógica concentradora do capital, como podemos observar no Gráfico 3.



Gráfico 3 - Carga paga transportada originada no Brasil, com destino a outros países - mercado internacional.



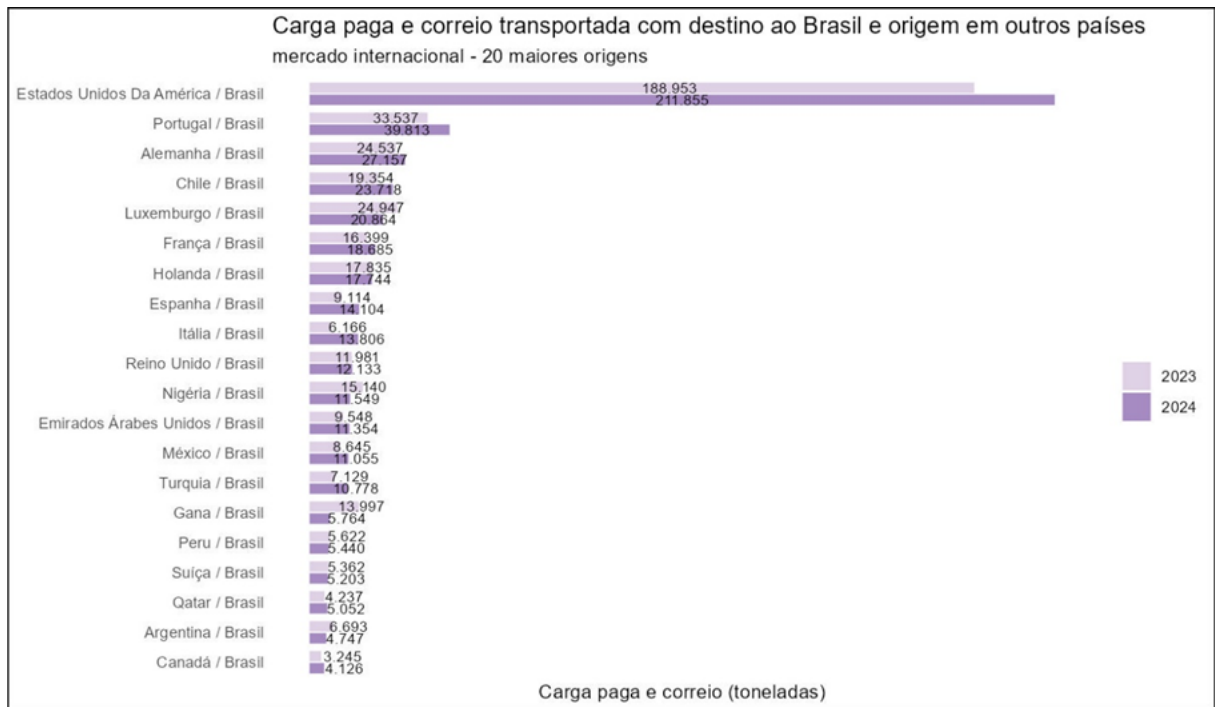
Fonte: Anac (2025)

Nos fluxos internacionais (Gráfico 3), os Estados Unidos da América destacam-se como principal destino e origem das cargas brasileiras, confirmando a intensidade das trocas bilaterais e a inserção subordinada do Brasil às dinâmicas do mercado norte-americano. O Chile e a Argentina, aparecem com participações expressivas, evidenciando a importância das relações logísticas intrarregionais. No entanto, o fato de apenas um país do bloco figurar entre os vinte principais destinos reforça o caráter ainda limitado da integração aérea efetiva no Mercosul.

A análise comparativa dos fluxos (Gráficos 3 e 4) demonstra um padrão assimétrico: o Brasil exporta predominantemente para economias desenvolvidas e importa, na mesma proporção, insumos e bens de alto valor agregado. Essa configuração expressa a hierarquia funcional dos territórios no contexto da mundialização do capital (Harvey, 2010; Chesnais, 1996), em que a circulação técnica e informacional favorece os espaços integrados e marginaliza os periféricos. Assim, os aeroportos e terminais de carga se transformam em fixos estratégicos, articulando fluxos globais, mas sob uma lógica seletiva e desigual.



Gráfico 4 - Carga paga com destino ao Brasil, originada de outros países - mercado internacional - 20 maiores origens



Fonte: Anac (2025)

Do ponto de vista territorial, a infraestrutura aeroportuária em áreas rurais assume papel geoestratégico, ao encurtar distâncias e integrar o campo às redes globais de valor. Contudo, essa integração depende fortemente da capacidade estatal de induzir investimentos, coordenar políticas regionais e assegurar que a expansão da logística aérea seja acompanhada por planejamento territorial e regulação pública.

Diante disso, os resultados demonstram que o transporte aéreo de cargas atua como um agente de reconfiguração do território sul-americano, combinando avanços técnicos e econômicos com a reprodução de desigualdades estruturais na distribuição da fluidez espacial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa confirma que o transporte aéreo de cargas constitui um elemento estratégico na reestruturação produtiva e territorial do campo sul-americano. O crescimento expressivo do volume transportado em 2024, tanto no mercado doméstico quanto no internacional, evidencia o amadurecimento desse modal como suporte essencial às cadeias agroexportadoras e tecnológicas, e como instrumento de integração regional.

Essa tendência reflete a consolidação do Brasil como principal eixo logístico da América do Sul, mas também expõe os limites de uma integração marcada pela seletividade



espacial e pela dependência de fluxos extraregionais.

O transporte aéreo, ao conectar regiões rurais e periféricas aos mercados globais, amplia o potencial de desenvolvimento territorial e a competitividade regional. Contudo, essa contribuição só se materializa de forma equitativa quando acompanhada por políticas públicas coordenadas, que descentralizem investimentos, fortaleçam aeroportos regionais e promovam a articulação multimodal no Mercosul. A ausência de mecanismos efetivos de cooperação e de harmonização regulatória continua a restringir o alcance da integração logística sul-americana.

Dessa forma, o transporte aéreo de cargas não deve ser compreendido apenas como uma variável técnica, mas como instrumento político e geoestratégico de produção e uso seletivo do território. Sua expansão pode reforçar ou reduzir desigualdades, dependendo do modo como é incorporada às políticas de planejamento e de desenvolvimento regional. O desafio que se impõe aos países do Mercosul é transformar o modal aéreo em um vetor de coesão territorial, capaz de equilibrar eficiência econômica com justiça espacial.

Em síntese, entende-se que o fortalecimento da logística aérea deve estar alinhado a uma visão de integração solidária e sustentável, que reconheça a pluralidade dos territórios e valorize as regiões rurais e fronteiriças. Novos estudos empíricos e comparativos entre os países-membros do Mercosul podem aprofundar a compreensão sobre os impactos das políticas de infraestrutura aeroportuária na redução das desigualdades territoriais, contribuindo para a formulação de estratégias mais integradoras no espaço sul-americano.

Palavras-chave: integração logística regional; conectividade territorial; circulação de mercadorias; infraestrutura aeroportuária; mundialização do capital.

Agradecimentos: À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e à Fundação de Apoio ao Desenvolvimento do Ensino, Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul (Fundect).

REFERÊNCIAS

ANAC (2025). Agência Nacional de Aviação Civil. **Anuário do Transporte Aéreo, 2024**. Disponível em: < <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo>> Acesso em 18 jul. 2025.

BARAT, J. A Infraestruturas de logística e transporte: análise e perspectivas. In: **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

BERTHOLDO, E. V. F.; PETTARELLI, E. C. de O.; PASOTTI, J. R.; CARDOZO, C. A. S.;



NOGUES, L. **Logística de transporte e a infraestrutura brasileira** - Ponta Grossa - PR, Atena Editora, 2023.

BRASIL (1991). Supremo Tribunal Federal (STF). **Tratado de Assunção, de 26 de março de 1991**. Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República do Uruguai.

BRASIL. **Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)**. Cadernos do Cade: Mercado de transporte aéreo de passageiros e cargas. Brasília: Departamento de Estudos Econômicos, 2017.

CASTRO, N. de; LAMY, P. **Aspectos institucionais e regulatórios da integração de transportes do Mercosul**. Texto para Discussão nº 444. Rio de Janeiro: IPEA, 1996.

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA (CNI). **Desafios para a integração logística na América do Sul**. Brasília: CNI, 2015.

CORRÊA, R. L.. Interações Espaciais. In: CASTRO, I; G. P. C; CORRÊA, R. L. (Org). **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.

GALLO, F. Uso do território e consolidação do agronegócio na região Centro Oeste: um estudo sobre a integração territorial através do sistema de transporte aéreo. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 34, 2013.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, David. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

HAUDEVILLE, B. Intégration Régionale et Développement. **Revue Région et Développement** nº 14-2001. Disponível em: < https://regionetdeveloppement.univ-tln.fr/wp-content/uploads/R14_Intro_Haudeville.pdf> Acesso em 2 abr. 2025.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. - 11. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2023.

SECCHI, L. **Políticas públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. 2. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2013.