

## **O Turismo e a produção científica sobre transporte aéreo na pós-graduação *stricto sensu* brasileira**

**Jaciel Gustavo Kunz<sup>1</sup>**

**Suzana Maria De Conto<sup>2</sup>**

**Maria Salete Goulart Martins Denicol<sup>3</sup>**

**Resumo:** A reiterada interdependência entre turismo e transporte, em especial o modal aéreo, leva essas temáticas a se tornarem cada vez mais relevantes em termos socioeconômicos. O objeto geral deste artigo é apresentar uma visão do “estado da arte” da produção científica sobre transporte aéreo em nível de pós-graduação *stricto sensu* no país, valendo-se das teses e dissertações divulgadas no Banco de Teses da Capes entre 1987 e 2010, com enfoque nas contribuições dos Programas de Pós-Graduação (PPGs) da área de Turismo. Por meio de pesquisa bibliográfica, de caráter descritivo, propôs-se como procedimento metodológico principal a busca por teses e dissertações que contivessem, no título, no resumo e/ou nas palavras-chave a expressão exata “transporte aéreo”. Foi possível encontrar 207 trabalhos que tratavam do transporte aéreo em seus problemas de pesquisa. Destes, 19 são teses de doutorado, 135 são dissertações de mestrado e 14 são dissertações de mestrados profissionais. Dos 55 diferentes PPGs que já produziram teses e/ou dissertações sobre transporte aéreo, aparecem os PPGs da área de Turismo, que contribuíram com 5 trabalhos, voltados, sobretudo, às companhias aéreas. Evidencia-se, por fim, que o estudo do transporte aéreo no Brasil constitui-se em uma agenda de pesquisa com destacada relevância científica, não somente da grande área das Engenharias, mas, também, para a área das Ciências Humanas e das Ciências Sociais Aplicadas, na qual o Turismo vem sendo incluído.

**Palavras-chave:** Turismo. Transporte Aéreo. Produção científica. Pós-Graduação *Stricto Sensu*. Brasil.

---

<sup>1</sup> Graduado em Turismo pela PUCRS. Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Turismo da Universidade de Caxias do Sul (UCS) e bolsista PROSUP/CAPES. *E-mail:* jgkunz@ucs.br

<sup>2</sup> Graduada em Engenharia Química pela Universidade de Caxias do Sul (UCS). Mestre em Engenharia na área de Hidráulica e Saneamento pela Escola de Engenharia de São Paulo (EESC) da Universidade de São Paulo (USP). Doutora em Educação pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar). Professora no Centro de Ciências Exatas e Tecnologia e no Programa de Pós-Graduação em Turismo da UCS. *E-mail:* smcmande@ucs.br

<sup>3</sup> Graduada em Ciências Econômicas pela Universidade de Caxias do Sul (UCS). Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Turismo da UCS. Professora no Centro de Economia, Contabilidade e Comércio Internacional na mesma universidade. *E-mail:* msdenicol@gmail.com

## Introdução

O transporte aéreo é tido como um dos modais que impulsionaram a atividade turística no século XX e, notadamente, continuam a desempenhar importante papel, sobretudo no que se refere ao turismo internacional. Segundo De La Torre, “o turismo como fenômeno socioeconômico não seria factível se não existisse um sistema de transportes altamente desenvolvido [...]” (2002, p. 11). Cabe evidenciar que o modal aéreo de transporte é o que melhor atende a essa perspectiva.

Quanto ao turismo brasileiro, a fim de inseri-lo nesse mesmo contexto, pode-se recorrer a dados do movimento operacional dos seus principais aeroportos e, paralelamente, a dados do turismo receptivo do país, por exemplo. Os aeroportos da rede INFRAERO<sup>4</sup>, os principais do país, registraram, em 2011, movimento de 179.949.252 passageiros<sup>5</sup>, 15,82% superior ao de 2010. Essa considerável taxa fica, contudo, ligeiramente inferior à taxa de crescimento do período 2009-2010: 21,25%. O movimento de aeronaves (pousos mais decolagens) cresceu, entre 2010 e 2011, a uma taxa de 9,25%, segundo a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária [Infraero] (2012). Segundo o Anuário Estatístico do Ministério do Turismo [Mintur] (2011), a entrada de visitantes estrangeiros ultrapassou, em 2011, a marca dos 5,3 milhões, sendo que o modal aéreo corresponde a 70% do acesso de visitantes estrangeiros, seguido pelo terrestre (27%). Tais dados dão conta de um panorama, que também pode ser tratado de forma qualitativa, reafirmando a interdependência entre a expansão do mercado turístico e a expansão do mercado de transporte aéreo no Brasil, quer seja em relação ao turismo emissivo, quer seja em relação ao turismo receptivo, nacional e/ou internacional. Cabe reiterar que o incremento na oferta de “assentos” por parte das companhias aéreas deve vir acompanhada da ampliação e da adequação da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária disponível no país.

Além disso, o mercado de transporte aéreo, assim como o de turismo, propriamente dito, mostra-se extremamente dinâmico: novas empresas são abertas, fechadas, vendidas e se fundem em um curto espaço de tempo, configurando um mercado em movimento constante (DOMINGOS,

<sup>4</sup> Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária.

<sup>5</sup> O número refere-se ao somatório dos passageiros embarcados e desembarcados, em voos domésticos e internacionais, regulares e não regulares.

2005). Nesse sentido, turismo e transporte aéreo, na medida em que se constituem setores promissores no que se refere à integração territorial e ao desenvolvimento socioeconômico do país, mostram-se, também, intimamente relacionados, ou, até mesmo, imbricados. Despontam, dessa forma, como temáticas de pesquisa atuais e relevantes, tanto científica, quanto socialmente, com reflexos no desenvolvimento socioeconômico, nos níveis local, regional e nacional.

Segundo Palhares (2005): “Estudos em transportes, da mesma forma que o turismo, são essencialmente multidisciplinares.” (p. 642). Aliado a isso, destaca-se a necessidade de se investigar, constantemente, o que vem sendo produzido acadêmica e cientificamente acerca de determinadas temáticas, no intuito de contrapor com as demandas sociais existentes e, dessa forma, delinear agendas de pesquisa coerentes e relevantes.

Emerge, assim, a seguinte pergunta, norteadora desta pesquisa: Qual é a dimensão da produção científica sobre transporte aéreo em nível de pós-graduação *stricto sensu* no Brasil, até então socializada sob a forma de teses e/ou dissertações? Logo, o objetivo geral deste artigo é apresentar uma visão do tipo “estado da arte” da produção científica em transporte aéreo em nível de pós-graduação *stricto sensu* no país. Como objetivos específicos, tem-se: a) dimensionar a produção científica de teses e dissertações nessa área; b) apresentar a distribuição temporal da produção científica; c) explicitar a distribuição geográfica dessa produção; d) apontar tendências em termos de ciências e campos de conhecimentos atrelados a essa produção; e) verificar se a área de conhecimento do turismo vem produzindo trabalhos acerca do transporte aéreo.

A fim de referendar a temática proposta, recorre-se, primeiramente, a um referencial teórico que balize as questões concernentes à pesquisa científica, ao transporte aéreo e ao turismo, sobretudo, referencial esse constituído por meio de técnicas de revisão de literatura. Feito isso, explicitam-se os procedimentos metodológicos utilizados na operacionalização do levantamento. Apresentam-se e discutem-se, então, os resultados do levantamento realizado. Tecem-se, por fim, alguns encaminhamentos e reflexões a serem utilizadas em pesquisas futuras.

## Relações entre turismo e transporte aéreo<sup>6</sup>

A relevância do transporte para o crescimento do turismo é elencada na definição do turismo como “[...] um elaborado e complexo processo de decisão sobre o que visitar, onde, como e a que preço. Nesse processo intervêm inúmeros fatores [...] que ditam a escolha dos destinos, a permanência, os *meios de transporte* e o alojamento [...]” (Beni, 2007, p. 37, grifo nosso). Defende-se, ainda, que: “O transporte turístico constitui em si mesmo um sistema e revela uma estrutura que precisa ser analisada.” (Beni, 2007, p. 225).

Há que se mencionar também que, dentre os modos que assumem os sistemas de transportes, está o rodoviário, o ferroviário, o hidroviário e o aéreo. Este último utiliza uma *via* natural (o ar); como *veículo*, tem-se a aeronave – que apresenta alta capacidade em termos de passageiros e como *força motriz*, utiliza os motores turboélice, turborreator ou turbo jato (Palhares, 2005). Além disso, o transporte aéreo faz uso dos aeródromos e/ou aeroportos como seus *terminais*. Analisa-se, assim, esse modal de transporte por meio das quatro categorias que o compõe.

O modo aéreo de transporte apresenta como desvantagem o alto consumo de combustível e vem a se tornar caro por conta das regulamentações de segurança. Como vantagem, porém, está a velocidade e a cobertura mundial, sendo apropriado para viagens longas. O modo aéreo de transporte, graças à sua velocidade e à sua cobertura mundial, possibilitou o turismo mundial em larga escala (Palhares, 2005).

Assinala-se que houve, nos últimos anos, no Brasil, grande crescimento nas escalas de movimentação do transporte aéreo de passageiros, devido, sobretudo, aos aumentos de produtividade e ao barateamento das passagens aéreas. A difusão do transporte aéreo, com fluxos crescentes de passageiros em viagens turísticas a negócios e/ou a lazer, proporcionou maior presença e agregação de valor à complexa cadeia produtiva da aviação civil. O mercado de carga aérea, por sua vez, vem crescendo “consistentemente”, em paralelo ao transporte de passageiros, embora de forma “menos visível”. Ressalta-se que o transporte aéreo de passageiros e o de cargas

---

<sup>6</sup> Embora se reconheça que o transporte aéreo abarque o setor de cargas, devido a limitações de escopo, opta-se, neste trabalho, por focar o transporte aéreo de passageiros/turistas.

têm se revelado como importantes fatores de suporte à globalização (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas [IPEA], 2010, p. 2).

A atividade de transporte aéreo desponta também por permitir o sobrevoo de territórios de vários países, de empregar tecnologia de ponta e, finalmente, por tornar-se símbolo de desenvolvimento. Além disso, esse modal de transporte figura, dentre os modais disponíveis, como o mais bem estruturado em termos de interação com o setor de turismo propriamente dito (Palhares, 2002). Isso se deve, entre outros fatores, ao fato de os avanços tecnológicos aplicados ao transporte possibilitarem o incremento nas viagens e no turismo, sendo que o modal aéreo vem sendo apontado como o auge em termos desse avanço.

A cada novo avanço na tecnologia de transporte, do desenvolvimento de estradas pelos romanos, à construção de jatos *wide-body* de passageiros, permitiram ao viajante ir mais longe, em maior velocidade, por um preço mais barato e com maior conforto e segurança. Começando com a estrada de ferro no século XIX e o automóvel privado e os serviços aéreos comerciais no século XX, o sistema de transportes forneceu as bases para o desenvolvimento do turismo, tanto doméstico, quanto internacional, na sua forma atual (Prideaux, 1999, p. 53, tradução nossa).

Reafirma-se, assim, que: “O transporte aéreo tem feito uma contribuição significativa no crescimento do turismo em muitas partes do mundo.” (Prideaux, 1999, p. 54, tradução nossa). Essa proposição é reforçada por Preston (2001), que defende que as melhorias em transporte podem trazer ativos à atividade produtiva como, por exemplo, o desenvolvimento do turismo em áreas tidas como remotas.

Por fim, depreende-se, a partir da decomposição do conjunto da organização estrutural do Sistema Turístico (Sistur), que “para o desenvolvimento socioeconômico de uma região, os sistemas viário e de transportes são de vital importância, mormente quando visam promover a expansão e o desenvolvimento do Turismo.” (Beni, 2007, p. 151). Isso posto, é necessário contrapor o reconhecido papel do transporte (com destaque para o modal aéreo) para o turismo – a recíproca também pode ocorrer – sendo pertinente contar, portanto, com a dimensão da pesquisa científica empreendida em relação a essas temáticas.

## **Nuanças da produção do conhecimento científico em turismo e transporte aéreo**

Apesar de o sistema de transportes constituir-se como componente indispensável às atividades turísticas, conforme apontado anteriormente, haveria um descompasso entre a necessidade social e a investigação técnico-científica até então empreendida. Nesse sentido:

Englobada à literatura existente, a discussão sobre os sistemas de transporte turístico, continua fragmentada e dependente de estudos generalizados ou empíricos ou de estudos extremamente especializados tanto de turismo, quanto de transporte. A interface entre o turismo e o transporte ainda não foi integrada a uma estrutura holística (Page, 2008, p. 359).

Isso porque:

[...] De maneira simplificada, os pesquisadores em transporte focam em questões de transporte, enquanto os pesquisadores do turismo focam no turismo e, na maior parte dos casos, os dois não se encontram [...] Isto contribui com a segregação da pesquisa em turismo e em transporte [...] resultado é que a viagem turística é dividida em dois elementos distintos (o transporte e o turista) e não conceituada como um processo contínuo que utiliza uma abordagem de sistemas (Page, 2008, p. 359).

Ao se adotarem os transportes turísticos como um sistema, se considera que: “Uma abordagem sistêmica tem a vantagem de permitir que o pesquisador considere o efeito de tais mudanças no sistema de turismo, para avaliar os possíveis impactos nos outros componentes” (Page, 2008, p. 40). Referindo-se à pesquisa em transportes como um todo, é possível identificar algumas contingências. Preston (2001), referindo-se a esse assunto, considera que deveriam ser realizadas pesquisas em um número um pouco maior puramente por razões ligadas ao transporte, mas há, além disso, uma grande necessidade de investigação para melhor compreender os impactos mais amplos desse transporte, tanto na economia e quanto no conjunto da sociedade. Já Silva (2012), avaliando a pesquisa em transportes socializada em um evento científico recente e representativo da área de Transportes, aponta o transporte aéreo como uma lacuna, o que não ocorreria, por exemplo, com o transporte urbano, área esta que viria motivando a produção de numerosos trabalhos no Brasil. Para ele, estudos sobre transporte aéreo, assim como outras áreas, não ficaram evidentes na discussão conduzida até então.

Conforme se verifica em Prideaux (1999), enquanto um certo número de pesquisadores percebem que há conexões entre turismo e transporte, a literatura falha ao identificar qualquer relação causal específica. Além disso, poucos autores reconheceriam a importância do transporte no crescimento dos destinos turísticos frente ao mercado. Convém identificar, ainda, que em muitas pesquisas turísticas, a relação entre transporte e turismo é definida por meio do tópico “acessibilidade” que consiste no transporte visto como um elo entre regiões emissoras de turistas e suas regiões-destino (Prideaux, 1999).

Em relação à pesquisa sobre transportes turísticos, “[...] há uma crítica consistente de que poucos são os conceitos e modelos aplicados a esse tema, uma vez que boa parte do que é publicado tem caráter mais descritivo que analítico.” (Palhares, 2005, p. 641). Pondera-se que se, por um lado, não muitos pesquisadores tenham se debruçado sobre essa questão, por outro, muitos dos estudos já desenvolvidos nas últimas décadas teriam sido negligenciados (Palhares, 2005).

Segundo Palhares (2005), alguns dos tópicos que vêm suscitando maior atenção no transporte aéreo incluem: a) análise do mercado das empresas aéreas de baixo custo; b) o mercado de aviação regional; c) voos *charter* e o turismo; d) processo de desregulamentação do setor e e) aeroportos e sua importância para o turismo. Para que o Turismo possa avançar na compreensão da relação entre o setor turístico e o transporte (aéreo), faz-se necessário, de antemão, verificar, caracterizar e dimensionar a produção teórica disponível sobre a temática transporte aéreo de modo geral.

## **Metodologia**

Esta pesquisa é de caráter descritivo e bibliográfico com abordagem qualitativa/quantitativa e consiste na análise das dissertações e teses que encontram-se divulgadas no Banco de teses da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior [CAPES] (2012).

Segundo Köche (2009), o objetivo da pesquisa bibliográfica é o de conhecer e analisar as principais contribuições teóricas existentes sobre um determinado tema ou problema, fazendo com que a pesquisa bibliográfica seja um instrumento indispensável para qualquer tipo de

pesquisa. O autor destaca, entre as finalidades da pesquisa bibliográfica: “[...] descrever ou sistematizar o estado da arte, daquele momento, pertinente a um determinado tema ou problema.” (Köche, 2009. p. 122). O referido autor (2009) comenta, ainda, que a pesquisa descritiva, não experimental, ou *ex post facto*, estuda as relações entre duas ou mais variáveis de um dado fenômeno sem manipulá-las. A constatação de sua manifestação é feita a *posteriori*. Na concepção de Gil (1994), a pesquisa descritiva tem como objetivo principal descrever características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre as variáveis. Prioriza como sendo uma das características mais significativas que está na utilização de técnicas padronizadas de coleta de dados.

Nesse sentido, faz-se necessário um esclarecimento conceitual sobre a pesquisa do tipo “estado da arte” ou estado do conhecimento conforme a autora Ferreira (2002).

Definidas como de caráter bibliográfico, elas parecem trazer em comum o desafio de mapear e de discutir uma certa produção acadêmica em diferentes campos do conhecimento, tentando responder que aspectos e dimensões vêm sendo destacados e privilegiados em diferentes épocas e lugares, de que formas e em que condições têm sido produzidas certas dissertações de mestrado, teses de doutorado, publicações em periódicos e comunicações em anais de congressos e de seminários. Também são reconhecidas por realizarem uma metodologia de caráter inventariante e descritivo da produção acadêmica e científica sobre o tema que busca investigar [...] (Ferreira, 2002, p. 258).

Soares e Maciel (2000), ao comentarem sobre a construção do conhecimento, justificam que as pesquisas de caráter bibliográfico que têm como objetivo de inventariar e sistematizar a produção em determinada área do conhecimento, normalmente são chamadas de pesquisas do “estado da arte”, são importantes e recentes no Brasil. Continuam afirmando que este tipo de pesquisa podem levar a plena compreensão do estado de conhecimento de determinado tema, tendências teóricas, discussões metodológicas, ampliando este conhecimento pesquisado.

Essa compreensão do “Estado do Conhecimento” sobre um tema em determinado momento é necessária no processo de evolução da ciência, a fim de que se ordene periodicamente conjunto de informações e resultados já obtidos, ordenação que permita a indicação das possibilidades de integração de diferentes



perspectivas, aparentemente autônomas, a identificação de duplicações ou contradições e a determinação de lacunas ou vieses. (Soares & Maciel, 2000, p. 9).

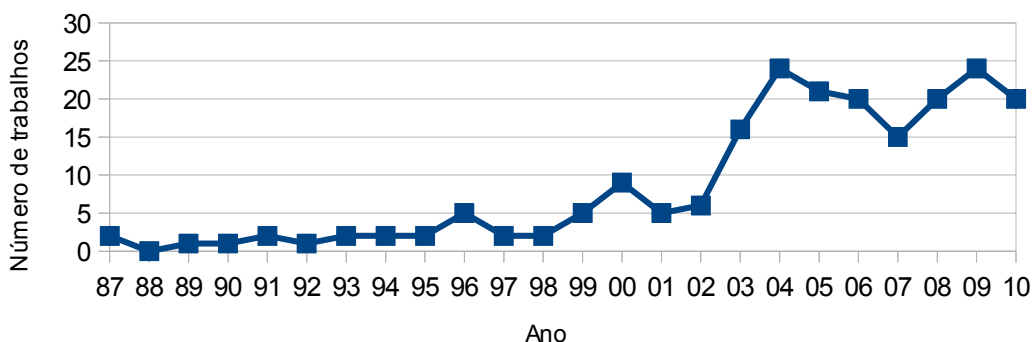
Tendo em vista esses apontamentos, foi realizada, inicialmente, a procura no endereço eletrônico da Capes dos cursos reconhecidos e recomendados por esse órgão, identificando as grandes áreas do conhecimento e o número de programas de pós-graduação (PPGs) *stricto sensu* do país. Posteriormente, a partir da busca feita no Banco de Teses da Capes, utilizando a expressão exata “transporte aéreo” no campo assunto, estipulando os anos de busca de 1987 a 2010, tendo sido analisados todos os títulos, os resumos e as palavras-chave e destes selecionados o que diziam respeito ao problema de pesquisa “transporte aéreo”.

## **Resultados e discussão**

Das 264 teses e dissertações encontradas no banco de teses da Capes contendo a expressão exata “transporte aéreo”, 207 (78,40%) tinham seu problema de pesquisa relacionado a essa temática, ou seja, abordavam diretamente o transporte aéreo. Assim, para efeito das análises que se seguem, toma-se como referência o número de 207 trabalhos que versam de fato sobre o assunto. Ressalta-se que não foi possível localizar nenhum estudo que abarcasse especificamente o transporte aéreo no ano de 1988. Constatou-se, ainda, em relação à distribuição temporal dos trabalhos, que houve, no período pesquisado (1987-2010), um considerável acréscimo no número da produção de trabalhos, que somente foi consolidado a partir de 2003, ano em que o número de trabalhos defendidos cresceu 166,67% em relação ao ano anterior. Observou-se um ritmo semelhante na produção *stricto sensu* em transporte aéreo até o final do período: no ano de 2010 produziu-se apenas quatro trabalhos a mais que em 2003, isso representando um incremento de 25%. Os anos-ápice na produção de teses e dissertações acerca de transporte aéreo no país foram os anos de 2004 e 2009, ambos com 24 trabalhos. Esse panorama pode ser visualizado por meio do gráfico 1.

IX Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo  
30 de agosto e 01 setembro de 2012 – Universidade Anhembi Morumbi - São Paulo

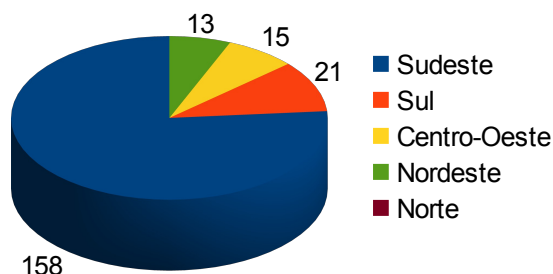
**Gráfico 1 – Número de teses e dissertação sobre transporte aéreo e sua distribuição temporal**



Fonte: Capes (2012a). Elaboração própria.

Já no que se refere à distribuição geográfica desses 207 trabalhos, verificou-se que a grande maioria é originária de programas de pós-graduação da Região Sudeste do país (76,33%), seguido da Região Sul (10,14%). Logo após, aparece a Região Centro-Oeste e a Região Nordeste, com 7,25% e 6,28%, respectivamente. Não foi possível constatar quaisquer trabalhos em nível de pós-graduação *stricto sensu* relacionado ao transporte aéreo em programas da Região Norte do país, segundo os critérios desta pesquisa. Os dados encontram-se ilustrados no gráfico 2.

**Gráfico 2 – Distribuição geográfica dos trabalhos segundo as regiões do país<sup>7</sup>**



Fonte: CAPES (2012a). Elaboração própria.

<sup>7</sup> Segundo regionalização adotada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) na apresentação dos dados do Censo Demográfico de 2010 por estado.

Dado o fato de, tendencialmente, a localização dos objetos empíricos de estudo coincidirem com o estado/região das instituições de ensino nas quais os trabalhos foram defendidos, a Região Norte do país apresenta, pelo menos em uma primeira análise, considerável carência no que se refere ao estudo do seu sistema e da sua rede de transporte aéreo. Tendo em vista o longo período do levantamento (1987-2010), poder-se-ia dizer que fato semelhante ocorre com as regiões Nordeste, Centro-Oeste e Sul, ainda que em menor intensidade.

No que se refere à modalidade<sup>8</sup> dos cursos de pós-graduação *stricto sensu* brasileiros cujos trabalhos abarcaram o transporte aéreo, constatou-se que a maior parte advém de mestrados (78,26%), perfazendo um total de 162. Os doutorados do país produziram 11,06% dos trabalhos em questão. Em seguida, aparece a modalidade profissional, com 10,14%. Já no que tange ao perfil das instituições de ensino superior (IESs) que abrigam e/ou abrigaram esses cursos e que, por extensão, produziram trabalhos com foco no transporte aéreo, detectou-se um percentual de 81,16% referente a IESs públicas (federais, nacionais e/ou municipais) e 18,84% a instituições privadas. Esses dados encontram-se explicitados no quadro 1.

**Quadro 1 – Distribuição dos trabalhos segundo a modalidade dos estudos**

<b>Modalidade</b>	<b>Quantidade</b>	<b>%</b>
Doutorado	24	11,06
Mestrado	162	78,26
Profissional	21	10,14
<b>Total</b>	<b>207</b>	<b>100</b>

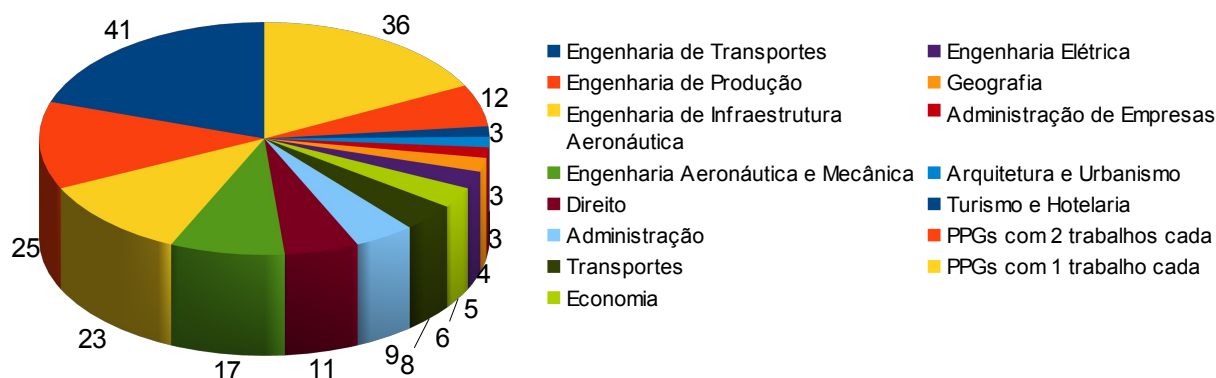
Fonte: CAPES (2012a). Elaboração própria.

Nesse sentido, os dados apresentados pelo quadro 1 revelam a grande concentração da produção científica acerca da problemática “transporte aéreo” junto a cursos de mestrado, sendo que as teses de doutorado representam apenas 11,06% do total de 207 trabalhos produzidos entre 1987 e 2010 no país. Quanto à distribuição dos trabalhos publicados aos programas de pós-graduação de origem, registram-se trabalhos oriundos de 55 diferentes programas, considerando-se o nome desses programas. Os trabalhos encontram-se distribuídos por todas os campos do conhecimento, com destaque para as Ciências Exatas, que abriga a área da Engenharia. O gráfico 2

<sup>8</sup> Segundo classificação apresentada no banco de teses da CAPES.

demonstra a contribuição de cada programa na produção dos 207 trabalhos sobre transporte aéreo.

**Gráfico 2 – Distribuição dos trabalhos<sup>9</sup> por cursos de pós-graduação**



Fonte: CAPES (2012a). Elaboração própria.

Por meio do gráfico 2, evidencia-se que PPGs *stricto sensu* em Engenharia de Transportes lideram a produção de teses e dissertações acerca do transporte aéreo no Brasil no período compreendido entre os anos de 1987 e 2010. Esses programas detiveram a fatia de 19,90% dessa produção, percentual referente a 41 teses e dissertações. Tal situação pode ser esperada, já que se trata de um ramo específico da Engenharia voltado ao estudo dos transportes. Em seguida aparecem os PPGs denominados “Engenharia de Produção”, com 25 trabalhos, isto é, 12,13% do total. Logo após, o(s) PPG(s) em Engenharia Aeronáutica e Mecânica, com 17 trabalhos (8,25%), Direito, com 11 (5,34%), Administração, com 9 (4,37%) e Transportes, com 8 trabalhos (3,88%).

Dos seis cursos de mestrado da área de Turismo atualmente credenciados e recomendados pela CAPES, três apresentaram trabalhos referentes a transporte aéreo: mestrado em Turismo e Hotelaria da Universidade do Vale do Itajaí (3 trabalhos), mestrado em Hospitalidade da Universidade Anhembi Morumbi e mestrado em Turismo da Universidade de Caxias do Sul (ambos com 1 trabalho cada). A síntese desses dados encontram-se no quadro 2.

<sup>9</sup> Das 207 teses e dissertações pesquisadas, um deles não apresentava o dado quanto ao PPG de origem. Logo, no gráfico 2 é levado em conta o número de 206 trabalhos.

**Quadro 2 – Dissertações de PPGs da área do Turismo<sup>10</sup> voltados ao estudo do transporte aéreo**

Ano	PPG	Universidade	Região do país	Título
2004	Turismo e Hotelaria	Universidade do Vale do Itajaí	Sul	O turismo como fator de influência no planejamento de linhas aéreas regionais
2004	Turismo	Universidade de Caxias do Sul	Sul	Empresa Aérea de Baixo Custo e Baixa Tarifa no Brasil: Contribuições de um Novo Modelo de Empresa Aérea para o Turismo Doméstico
2004	Turismo e Hotelaria	Universidade do Vale do Itajaí	Sul	O impacto do <i>no-show</i> no transporte aéreo e sua consequência tomando como base de estudo a Varig – Viação Aérea Rio-Grandense
2006	Hospitalidade	Universidade Anhembi Morumbi	Sudeste	Educação corporativa: estudo de caso de uma empresa aérea
2008	Turismo e Hotelaria	Universidade do Vale do Itajaí	Sul	O Turismo e a Responsabilidade Social nas Empresas de Transporte Aéreo de Passageiros no País

Fonte: CAPES (2012a). Elaboração própria.

A partir deste quadro é possível depreender que os cinco trabalhos oriundos da área de Turismo representam 2,43% de um total de 207 e foram produzidos de forma concentrada temporalmente, nos anos de 2004, 2006 e 2008. Regionalmente, boa parte dos trabalhos foi produzido junto a programas do sul do país, reflexo da localização dos PPGs da área. Os PPGs da área do turismo contribuíram, em termos da produção do conhecimento em transporte aéreo, no que se refere às seguintes temáticas e problemáticas: planejamento de linhas áreas regionais, empresas aéreas de baixo custo e baixa tarifa, impacto do *no-show* no transporte aéreo, educação corporativa em empresas aéreas e a responsabilidade sociais de empresas aéreas (verificar quadro 2). Contrapondo a interdependência entre transporte aéreo e turismo com a relativa escassez na produção de trabalhos sobre transporte aéreo pelos PPGs do Turismo, até então, identifica-se que: “A universidade, nesse contexto, tem a responsabilidade maior. É ela a instituição que deve dedicar-se, na sociedade e como sua atribuição maior, a *produzir o conhecimento* que a humanidade e a nação onde ela se insere necessitam para permitir uma vida melhor para todos.” (Botomé, 1987, p. 517).

<sup>10</sup> Cabe ressaltar que o Mestrado em Turismo e Hotelaria da Univali foi implantado em 1997, o Mestrado em Turismo da UCS em 2000, o Mestrado em Hospitalidade em 2001, o Mestrado Profissional em Turismo da UNB em 2006, o Mestrado em Turismo da UFRN em 2008 e o Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos em 2011 (CAPES, 2012b).

## Considerações finais

Considera-se que pesquisas do tipo “estado da arte” são importantes para fornecer elementos de identificação de lacunas nas áreas do Turismo e do Transporte, ambas caracterizadas pelo caráter multi e interdisciplinar. A análise do Banco de Teses da Capes permitiu identificar o que vem sendo estudado sobre transporte aéreo e quais são as tendências e afinidades dos estudos de diferentes programas *stricto sensu* do país sobre essa temática. Os resultados permitem concluir que a área da Engenharia concentra o maior número de trabalhos.

Dada a variedade, amplitude e complexidade dos componentes do sistema turístico, impõe-se ampliar o espectro de pesquisas realizadas até então pela área do Turismo, considerando a relevância do transporte aéreo para o crescimento dos setores envolvidos, e, por extensão, à larga utilização do modal de transporte aéreo por turistas atualmente. Observa-se, nesse sentido, que há uma carência de estudos que examinam o transporte aéreo como objeto de estudo na área do Turismo, já que a contribuição dessa área em relação ao transporte aéreo no Brasil fica restrita a cinco trabalhos. É preciso, ainda, que os PPGs da área do Turismo desenvolvam novos estudos voltados ao transporte aéreo envolvendo problemas de pesquisa diversos, tais como gestão ambiental, planejamento aeroportuário e logística da rede, no sentido de (re) constituir as relações entre turismo e transporte aéreo.

Como principais limitações do estudo destacam-se aspectos relacionados à imprecisão no preenchimento das informações no Banco de Teses, o que dificultou a organização dos dados: palavras-chaves imprecisas ou inexistentes, redação de resumos sem explicitar o problema e/ou objetivo, área do conhecimento inexistente ou apontando diferentes grandes áreas e áreas da Capes, entre outros.

## Referências

BENI, M. C. (2007). *Análise estrutural do turismo* (12ª ed.). São Paulo: Aleph.

BOTOMÉ, S. P. (1987). A universidade como objeto de estudo: a III Conferência Internacional sobre Educação Superior, realizada em Havana. *Ciência e Cultura*, 39, mai/jun, 517-525.

IX Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo  
30 de agosto e 01 setembro de 2012 – Universidade Anhembi Morumbi - São Paulo

Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (2012a). *Banco de Teses*. Recuperado em 15 maio, 2012, de <http://www.capes.gov.br/servicos/banco-de-teses>

Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (2012b). *Cursos recomendados e reconhecidos*. Recuperado em 30 maio, 2012, de <http://capes.gov.br/cursos-recomendados>

DE LA TORRE, F. (2002). *Sistema de transportes turísticos*. São Paulo: Roca.

DOMINGOS, E. M. (2005). *Estratégia competitiva na indústria de transporte aéreo comercial de passageiros no país*. Dissertação de Mestrado, Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (2012). *Anuário Estatístico Operacional 2011*. Recuperado em 31 maio, 2012, de [http://www.infraero.gov.br/images/stories/Estatistica/anuario/anuario\\_2011\\_2.pdf](http://www.infraero.gov.br/images/stories/Estatistica/anuario/anuario_2011_2.pdf)

FERREIRA, N. S. de A (2002). As Pesquisas denominadas “estado da arte”. *Educação & Sociedade*, agosto, 257-272. Recuperado em 08 fevereiro, 2012, de <http://www.scielo.br/pdf/es/v23n79/10857.pdf>

GIL, A. C. (1994). *Administração de recursos humanos: um enfoque profissional*. São Paulo: Atlas.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2010). *Comunicados do Ipea: Panorama e Perspectivas para o Transporte Aéreo no Brasil e no Mundo*. Recuperado em 31 de maio, 2012, de [www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1335](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=1335)

KÖCHE, J. C (2009). *Fundamentos de metodologia científica: teoria da ciência e iniciação à pesquisa* (26a ed.). Petrópolis: Vozes.

Ministério do Turismo (2011). *Anuário Estatístico 2011*. Recuperado em 30 maio, 2012, de [http://www.dadosfatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosfatos/anuario/downloads\\_anuario/Anuxrio\\_Estatxstico\\_de\\_Turismo\\_2012\\_-\\_Ano\\_base\\_2011.pdf](http://www.dadosfatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosfatos/anuario/downloads_anuario/Anuxrio_Estatxstico_de_Turismo_2012_-_Ano_base_2011.pdf)

PAGE, S. (2008). *Transportes e turismo: uma visão global* (2ª ed.). Porto Alegre: Bookman.

PALHARES, G. L. (2005). Transporte para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais. (2005). In TRIGO (Org.). *Análises globais e regionais do turismo brasileiro* (pp. 641-669). São Paulo: Roca.

PALHARES, G. L. (2002). *Transportes turísticos*. São Paulo: Aleph.

PRESTON, J. (2001). Integrating transport with socio-economic activity – a research agenda for the new millenium. *Journal of Transport Geography*, 9 (1), 13-24.

PRIDEAUX, B. (1999). The role of the transport system in destination development. *Tourism Management*, 20, 53-63.

SILVA, A. N. R. da (2012). Transport geography in Brazil. *Journal of Transport Geography*, 22, 324-326.

SOARES, M. B.; MACIEL, F. (2000). *Série Estado do Conhecimento: Alfabetização (n. 1)*. Brasília: MEC/INEP/Comped. Recuperado em 11 fevereiro, 2012, de <http://pt.scribd.com/doc/7320587/Alfabetizacao-Magda-Soares-Livro>