

LUCIANO JAIME BARROS D' ALMEIDA

**TRANSPORTE AÉREO E DESENVOLVIMENTO: O
CASO DO ESPAÇO LUSÓFONO**

Orientador: Professor Doutor José Filipe Pinto

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias
Faculdade de Ciências Sociais, Educação e Administração

Lisboa

2022

LUCIANO JAIME BARROS D' ALMEIDA

**TRANSPORTE AÉREO E DESENVOLVIMENTO: O
CASO DO ESPAÇO LUSÓFONO**

Dissertação defendida em provas públicas para obtenção do Grau de Mestre em Sociologia no curso de Mestrado em Sociologia e Economia do Trabalho - Inteligência Económica e Cooperação no Espaço Lusófono, conferido pela Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, perante o júri, com o Despacho de Nomeação Nº 70/2022, de 16 de março de 2022, com a seguinte composição:

Presidente: Prof. Doutor José Fialho Feliciano

Arguente: Prof. Doutor José Carlos Gaspar Venâncio (UBI)

Orientador: Prof. Doutor José Filipe Pinto

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias
Faculdade de Ciências Sociais, Educação e Administração
Lisboa
2022

Epígrafe

Se a aparência e a essência das coisas coincidissem, a ciência seria desnecessária.

Karl Marx

Dedicatória

Ao meu filho.

Agradecimentos

Àqueles que em mim depositam confiança.

Resumo

A presente dissertação pretende analisar a importância do transporte aéreo no desenvolvimento nas suas diferentes modalidades. Seja de um ponto de vista global seja no âmbito do Espaço Lusófono ou mais precisamente, do que se espera poder vir a ser o Espaço Lusófono, atualmente entendido enquanto Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP). Neste âmbito concede-se particular relevância ao caso da TAP-Air Portugal – enquanto companhia aérea de bandeira portuguesa.

O sistema do transporte aéreo, envolvendo todos os seus múltiplos intervenientes, é um importante elemento facilitador do desenvolvimento e do crescimento económico. Criando emprego - contribuindo para o comércio internacional - facilitando a integração na economia global e desse modo potenciando a interdependência de base regional, assim como sendo parceiro fundamental da indústria do turismo. Deste modo a indústria do transporte aéreo tem um impacto significativo nos indicadores económicos que traduzem a riqueza de cada país.

O transporte aéreo concorre para a redução das distâncias - comprime o tempo, facilitando a mobilidade das pessoas e a circulação de bens e mercadorias.

Na esfera do desenvolvimento social desempenha papel relevante ao permitir deslocações entre países e desse modo gerando o conhecimento e o intercâmbio entre as várias sociedades - pondo diversas culturas em contato.

Nos dias que temos vindo a viver - dias de pandemia que infelizmente perduram – consegue-se perceber facilmente o impacto do transporte aéreo em todas as suas vertentes. Não só foi um dos principais vetores de transmissão do vírus SARS CoV-2 como também foi por seu intermédio que se fez a assistência médica internacional e se distribuíram vacinas por todo o mundo.

Palavras-chave

Transporte aéreo; Desenvolvimento; Globalização; Espaço Lusófono

Abstract

This dissertation aims to analyze the importance of air transport in development in its different modalities. Whether from a global point of view, in the lusophone space or more precisely, of what is expected to be the Lusophone Space, currently understood as a Community of Portuguese-Speaking Countries (CPLP). In this context, particular relevance is given to the case of TAP-Air Portugal – as a Portuguese-flag air company.

The air transport system, involving all its multiple actors, is an important facilitator of economic development and growth. Creating jobs - contributing to international trade - facilitating integration into the global economy and thereby enhancing regional-based interdependence, as well as being a key partner of the tourism industry. In this way the air transport industry has a significant impact on the economic indicators that reflect the wealth of each country.

Air transport contributes to the reduction of distances - it compresses time, facilitating the mobility of people and the movement of goods.

In the sphere of social development it plays an important role allowing movements among countries and thereby generating knowledge and exchange among various societies - putting different cultures in contact.

In the days we have been living - pandemic days that unfortunately persist - one can easily see the impact of air transport on all its aspects. It was not only one of the main vectors of transmission of the SARS CoV-2 virus, but it was also through it that international medical care was provided and vaccines were distributed all over the world.

Keywords

Air transport; Development; Globalization; Lusophone Space

Índice

Epígrafe.....	p.3
Dedicatória.....	p.4
Agradecimentos.....	p.5
Resumo.....	p.6
Abstract.....	p.7
Índice.....	p.8
INTRODUÇÃO.....	p.9
Capítulo I FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA: CONCEITO DE DESENVOLVIMENTO.....	p.14
1.1.Conceito de Desenvolvimento.....	p.14
1.2.Conceito de Crescimento.....	p.14
1.3.Do Crescimento ao Desenvolvimento.....	p.16
1.4.Evolução do Conceito de Desenvolvimento: Modalidades.....	p.21
Capítulo II TRANSPORTE AÉREO E DESENVOLVIMENTO.....	p.24
2.1. Definindo Transporte Aéreo.....	p.25
2.2. Operadores Aéreos Comerciais.....	p.29
2.3. Aeroportos.....	p.32
2.4. Serviços de Navegação Aérea.....	p.36
2.5. Fabricantes de Aeronaves.....	p.37
2.6. Transporte Aéreo e Desenvolvimento.....	p.38
Capítulo III TRANSPORTE AÉREO E DESENVOLVIMENTO NO ESPAÇO LUSÓFONO.....	p.44
3.1. A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa.....	p.50
3.2. A TAP-Air Portugal.....	p.54
3.3. Transporte Aéreo e Desenvolvimento no Espaço Lusófono.....	p.59
Conclusão.....	p.63
Bibliografia.....	p.68
Webgrafia.....	p.70

INTRODUÇÃO

No final da Segunda Guerra a temática relacionada com o desenvolvimento - sobretudo na sua vertente económica - ganha ampla relevância. Após o cataclismo que assolou o mundo ao longo dos anos de 1939 a 1945, a recuperação económica passa a ser a principal prioridade dos governantes.

Os países emergem da guerra com as suas economias devastadas, os aparelhos produtivos encontram-se seriamente danificados, é imprescindível dar início às tarefas de reconstrução. Deste modo, é natural que o foco seja colocado nos aspetos mais urgentes relacionados com recuperação do tecido económico, reconstrução de infraestruturas e de se tentar alcançar um patamar mínimo de satisfação das necessidades mais imediatas das populações.

A principal preocupação é a da criação das condições necessárias ao relançamento da economia por forma a gerar riqueza, na perseguição do objetivo de maximizar o crescimento económico tão depressa quanto materialmente possível. Outro tipo de preocupações não são consideradas relevantes nesta fase em que o que se visa é alcançar níveis de produção elevados, é necessário providenciar alimentação para as populações, matar a fome. Outras preocupações são devaneios para os quais não há tempo nem condições objetivas.

Mais tarde, após esta fase inicial sobretudo focada no crescimento formou-se um consenso em torno do facto, entretanto percebido, de que o crescimento económico, *per se*, não se traduzir forçosamente em incremento da qualidade de vida. Surge deste modo a necessidade de pôr em prática um conjunto de políticas capazes de facultar recursos e de promover a mobilidade social e económica das populações. Daqui deriva a importância de implementar medidas de política pública tendentes a prover assistência médica e hospitalar, educação, proteção no desemprego e na velhice, entre outras.

Coincidentemente é no-pós guerra que o transporte aéreo civil beneficiando da conjuntura favorável proporcionada por um lado pelo esforço de reconstrução, e por outro lado pelo facto de se encontrarem disponíveis milhares de profissionais e de aviões ganha importância acrescida.

Realmente, com o terminar do conflito, milhares de profissionais altamente capacitados (pilotos, navegadores, radiotelegrafistas, mecânicos), tendo sido

desmobilizados das fileiras das forças armadas, ficaram disponíveis para integrar o mercado de trabalho.

Igualmente disponíveis se encontravam milhares de aviões de uso militar que com algumas adaptações, poderiam servir nas carreiras aéreas civis. Foi o caso do famoso *Douglas DC-3 Dakota*.

Assim, “as fábricas por sua vez, ganhavam *prestígio* com a produção dos melhores aparelhos, os mais requeridos pelas companhias aéreas.” Ora isto leva a que “o facto de o *DC-3* ter uma grande fama relativamente à capacidade de transporte, resistência e segurança, levou várias empresas de transporte aéreo a solicitarem à *Douglas* a construção de um aparelho especialmente feito para a exploração comercial.” (Pinto, 2010, pp. 165-166).

Este é o momento em que o governo português se apercebe da importância fundamental das ligações aéreas dentro do Império, para a afirmação da soberania nacional e salvaguarda das fronteiras e ao mesmo tempo do seu atraso em relação a outros Estados com dependências ultramarinas.

Segundo Rosa (2006, p. 12) “ainda no ano de 1944, quando o fim da guerra começava a ser uma previsão realista e não apenas uma esperança, as nações aliadas tiveram o arrojo de antecipar a entrada do planeta numa nova era.” Assim “aproximava-se a hora de impulsionar a aviação comercial através das conquistas da aviação militar, que haviam provocado uma estonteante aceleração do ritmo de progresso técnico, comparativamente ao tempo de paz.”

No caso português existiu um atraso considerável na concretização deste projeto em relação aos seus congéneres. Lembremos que os TAP-Transportes Aéreos Portugueses - apenas iniciaram a sua primeira ligação com as colónias em 1947. A título de exemplo, a belga *SABENA* iniciou as ligações entre a Bélgica e o então Congo Belga em 1935.

Esta situação viria a ser corrigida com a criação do Secretariado da Aeronáutica Civil e posteriormente com o arranque das operações por parte dos então designados Transportes Aéreos Portugueses. Dando-se início à chamada Linha Imperial ligando a metrópole aos territórios ultramarinos portugueses, o transporte aéreo desempenhou um

papel fundamental na consolidação da soberania nacional bem como no desenvolvimento económico desses territórios.

A situação de pandemia que temos vindo a viver há cerca de três anos, é uma das poucas alturas de regressão nas taxas de crescimento do volume de tráfego aéreo, permitindo verificar a ligação do setor ao desenvolvimento *lato sensu*.

O impacto da Covid-19 na aviação comercial em termos globais foi imenso.

Alguns números constituem testemunho inequívoco do mesmo:

- 46 milhões de postos de trabalho em risco;
- Perda de receitas estimada em mil e oitocentos milhares de milhões de dólares;
- Quebra no volume de passageiros transportados em relação ao ano de 2019, de 50,6%;
- 64% da frota global paralisada em abril de 2020;
- Quebra de receita das transportadoras aéreas estimada em 50% (2020) *COVID-19*¹.

Esta dissertação tem como objetivo analisar a importância do transporte aéreo para o desenvolvimento, quer do ponto de vista global quer no âmbito do Espaço Lusófono, realçando o caso da TAP-Air Portugal.

O facto da maior parte da minha carreira profissional estar ligada ao setor do transporte aéreo, com início no ano de 1988 - em Portugal e em Moçambique - constitui a motivação para este trabalho abordando um tema que suscita interesse pessoal. Para além de ser um tema atual e de tão grande impacto a vários níveis.

Neste sentido apresentam-se as perguntas de partida:

- A indústria do transporte aéreo é importante no âmbito do desenvolvimento?
- Qual a importância da indústria do transporte aéreo no Espaço Lusófono?

Deste modo, a presente dissertação encontra-se estruturada em 3 capítulos:

No Capítulo I aborda-se o conceito de desenvolvimento tanto em termos genéricos como nas suas diversas ramificações. Sendo um dos conceitos mais controvertidos no seio das Ciências Sociais não é fácil proceder à sua dilucidação nem tão pouco, à sua ancoragem temporal, tratando-se de um conceito vastamente utilizado e em permanente evolução.

¹ Cf. ANALYS FACT SHEET ATAG- Air Transport Action Group (on line) <http://www.atag>.

No Capítulo II procede-se à análise da importância do transporte aéreo no desenvolvimento nas suas diferentes modalidades.

No Capítulo III de forma muito concisa, aborda-se a questão da importância do transporte aéreo agora no âmbito do Espaço Lusófono.

Pretende-se proceder a uma análise micro da problemática principal do trabalho, especificamente cingindo-se ao espaço geográfico da CPLP e aos seus agentes no setor do transporte aéreo.

Naturalmente que o escopo da dissertação não permite ir além de um contributo subsidiário para o conhecimento da temática proposta. Não obstante, parece ser a mesma suficientemente relevante para uma tentativa tão completa quanto possível.

No que concerne à metodologia, foi utilizada uma metodologia qualitativa de análise de fontes bibliográficas e sobretudo webgráficas pese embora a inserção de alguns elementos quantitativos, sob a forma de quadros e gráficos explicativos.

Para abordar este tema, foram em larga medida, utilizadas informações contidas nos sítios em linha de organizações ligadas ao setor do transporte aéreo como a ICAO; IATA; EASA; ATAG; CAPA, entre outras

Do ponto de vista estritamente bibliográfico, existe pouca matéria relevante no que ao transporte aéreo concerne. Não obstante, foram utilizados os livros *Transporte Aéreo e Poder Político – sob o signo do Império*, de Manuel Serafim Pinto; *Humberto Delgado e a Aviação Civil*, de Frederico Rosa, e *TAP que Futuro?*, de Sérgio Palma Brito.

Consultados igualmente os livros *The Global Airline Industry*, editado por Belobaba, Odoni e Barnhart e *Air Transportation – A management perspective*, de John G. Wensveen.

Em relação ao conceito de desenvolvimento e às controvérsias entre este e o conceito de crescimento económico, pretende-se esclarecer as diferenças entre ambos na ótica de autores conotados com as diversas correntes de pensamento.

Finalmente, foi instrumental o livro *Desenvolvimento como liberdade* de Amartya Sen, para suportar a dicotomia entre as duas correntes concetuais que analisam o conceito.

No que respeita às citações e às referências da presente dissertação, foram seguidas as normas da *American Psychological Association* (APA).

CAPÍTULO I FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA: CONCEITO DE DESENVOLVIMENTO

1.1. Conceito de Desenvolvimento

Inicia-se a análise do conceito de desenvolvimento estruturada em três subcapítulos (O conceito de crescimento; Do crescimento ao desenvolvimento; A evolução do conceito de desenvolvimento: as modalidades), sublinhando a importância do mesmo no âmbito das Ciências Sociais e abordando a ambiguidade entre este e o conceito de crescimento económico. Ambiguidade que está na origem de algumas controvérsias relativas à distinção entre ambos.

No contexto das discussões sobre economia é frequente confundir-se crescimento e desenvolvimento. Onde é forçoso relevar que são conceitos diferentes. Crescimento económico traduz-se no aumento sustentado de uma unidade económica ao longo de um dado período de tempo. Desenvolvimento económico é algo muito mais abrangente com impacto no nível de vida das populações.

Desenvolvimento é, segundo Vasconcellos & Garcia (1998 p. 205), “as alterações da composição do produto e a alocação de recursos pelos diferentes setores da economia, de forma a melhorar os indicadores de bem-estar económico e social (pobreza, desemprego, desigualdade, condições de saúde, alimentação, educação e moradia)”.

Diferentes autores por exemplo os que fazem parte da escola clássica e neoclássica, consideram que crescimento é sinónimo de desenvolvimento. Outros entendem o crescimento como condição necessária embora não suficiente, como é o caso da escola de pensamento marxista.

1.2. Conceito de Crescimento

Crescimento traduz-se no incremento da produção de forma quantitativa gerando riqueza – medida através de indicadores como o Produto Interno Bruto (PIB) – mas sem que necessariamente tal se reflita no bem-estar social.

É a partir da segunda metade do século XX - concretamente após a Segunda Guerra -que segundo Sunkel & Paz (1988) citado por Oliveira (2002, p. 44), ganha importância o tema do crescimento económico. O debate que vai suceder-se sobre as medidas necessárias para o processo de reconstrução deriva em larga medida da situação herdada do conflito. A Europa encontra-se devastada à semelhança de dezenas de países pelo mundo fora. Toda a atividade produtiva que não esteja ligada ao esforço de guerra está paralisada.

De acordo com as preocupações imediatas de reconstrução das economias dos aliados no período do pós-guerra, a vertente económica ganha preponderância sobre outros tipos de abordagens reputados de menos prementes. A persecução a qualquer custo da industrialização em massa fez com que muitos países enveredassem por políticas de incentivo ao crescimento económico - traduzido no aumento permanente do PIB - não priorizando a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

Perante a urgência do processo de reconstrução subsequente à guerra, a preocupação central é a da satisfação das necessidades básicas - alimentação, habitação, saúde e educação.

Um dos principais instrumentos para a implementação das tarefas relativas à reconstrução, foi o Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento (BIRD) – resultando do quadro saído de Bretton Woods em 1944. Iniciando as suas atividades em 1946, a sua principal função era a de financiar a reconstrução dos países europeus assolados pela guerra. Citando Collier (2010, p. 137), “o Banco Mundial chamava-se inicialmente Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento e, na verdade, a expressão «desenvolvimento» foi literalmente um suplemento.”.

O BIRD/Banco Mundial teve em John Maynard Keynes o seu mentor – foi ele quem redigiu o esboço do articulado do acordo – e conjuntamente com o Fundo Monetário Internacional (FMI), são as duas instituições internacionais saídas da Conferência Monetária e Financeira das Nações Unidas realizada em julho de 1944, em Bretton Woods, pelas quais vai passar o grosso do financiamento da reconstrução, incluindo o Plano Marshall.²

² <https://www.worldbank.org/en/archive/history#>

Autores como Harrod e Domar (modelo Harrod-Domar) colocam o acento tónico no crescimento. O modelo de análise por eles desenvolvido foi o primeiro a contemplar especificamente a questão do crescimento económico. (Vasconcellos & Garcia, 1998)

A ótica estritamente economicista - da satisfação das necessidades básicas – foi perdendo importância à medida que se compreendeu o impacto de outro tipo de fatores designadamente de cariz qualitativo na expansão da atividade económica em consonância com a real melhoria da qualidade de vida das pessoas.

A multidimensionalidade do Homem que não é unicamente o *Homo economicus*, não se esgotando nos aspetos meramente económicos forçou a alteração do paradigma definidor do conceito de desenvolvimento até aí confundido com o de crescimento económico, embora importe frisar que o crescimento económico é fundamental para que haja desenvolvimento – designadamente económico.

1.3. Do Crescimento ao Desenvolvimento

Na Ciência Económica a partir do trabalho de Adam Smith, um esboço inicial de teoria do desenvolvimento surge pela primeira vez. Foram vários os autores que procuraram entender os fundamentos do conceito de desenvolvimento na esteira de Adam Smith - de Thomas Malthus a David Ricardo, de John Stuart Mill a Karl Marx, até Joseph Alois Schumpeter. No âmbito das outras Ciências Sociais, de realçar os contributos de Max Weber, Werner Sombart e Talcott Parsons.

Para Celso Furtado (1961, pp. 115-116) na ótica dos economistas pertencentes à corrente neoliberal: “ desenvolvimento é, basicamente, aumento do fluxo de renda real, isto é, incremento na quantidade de bens e serviços por unidade de tempo à disposição de determinada comunidade”. De salientar que Celso Furtado é seguidor da linha marxista e para esta corrente de pensamento, o crescimento nada mais é do que as oscilações quantitativas do produto, ao passo que desenvolvimento implica alterações nos padrões de qualidade de vida ou seja, acréscimos do produto e do rendimento traduzidos em satisfação das mais diversas necessidades humanas.

Celso Furtado dá conta do seu posicionamento face ao desenvolvimento “a visão que tenho do desenvolvimento é a de um processo criativo, de invenção da História pelos homens, em contraste com o quadro mimético e repetitivo de que são prisioneiras as sociedades dependentes”. Abrem-se aqui novas janelas para uma visão focada no ser humano em toda a sua dimensionalidade.

A abordagem da satisfação das necessidades básicas foi evoluindo lentamente para uma ótica mais qualitativa. Não obstante, já em 1941 preocupações de cariz social se encontram vertidas no texto da Carta do Atlântico. No Reino Unido em 1942, o Relatório Beveridge gizava as linhas mestras de um sistema assistencialista universal estendendo-se do berço à tumba.

A criação da ONU é um passo fundamental para a mudança de ponto de vista em relação ao desenvolvimento. Na Carta das Nações Unidas de 1945, figuram preocupações com os níveis de qualidade de vida, apontando para o seu melhoramento. As discussões sobre o conceito de desenvolvimento transferem-se para o seio desta organização levando ao surgimento de um conjunto de organismos especializados, empenhados em auxiliar os diversos estados membros a lidarem com as questões económicas e sociais (OIT, OMS, FMI, BIRD, FAO).

Também por essa altura de acordo com Sunkel & Paz (1988), foi defendida a ótica do desenvolvimento infraestrutural, afirmando que os investimentos estatais de longo prazo levados a cabo de forma sistemática nas áreas da habitação, transportes, saúde, educação, são considerados indispensáveis para assegurar o crescimento económico sustentável sobretudo nos países emergentes. John Maynard Keynes é o grande teorizador e paladino desta nova ordem económica na qual o Estado tem o papel principal.

Formou-se um consenso em torno do facto de que o crescimento económico *per se*, não se traduzir forçosamente em incremento da qualidade de vida. Tornou-se necessário pôr em prática um conjunto de ações capazes de facultar recursos e de promover a mobilidade social e económica das populações.

Assim, o desenvolvimento teria como propósito proporcionar o incremento do nível de qualidade de vida das populações de forma sustentada. Visaria alcançar um incremento no rendimento, na criação de emprego, por forma a incluir elementos

qualitativos e de adaptabilidade. Fatores diversos tais como, a educação, a saúde, a habitação e o emprego, são considerados indicadores de bem-estar social e não apenas económico.

A visão neoliberal - da chamada Escola de Chicago, opõe-se veementemente à visão Keynesiana - acusada de todos os males que afetam a economia devido à exagerada intervenção estatal. Na origem desta escola de pensamento neoliberal, estão duas importantes figuras da Faculdade de Economia da Universidade de Chicago: Milton Friedman e George Stigler. Na senda do pensamento de Friedrich von Hayek, ambos consideravam que demasiada intervenção estatal na economia levava diretamente a uma deriva marxista.

Encerrava-se o ciclo que vai do liberalismo ao keynesianismo - preponderante nos Estados Unidos e na Europa até ao início dos anos de 1930 - e de novo ao liberalismo, desta feita com a Guerra Fria como pano de fundo.

Com a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano realizada em Estocolmo em 1972, procede-se à alteração do paradigma do desenvolvimento – do desenvolvimento puro e simples para o desenvolvimento sustentável.

Neste caso, o desenvolvimento económico passa a abarcar outro tipo de preocupações como sejam as relacionadas com a educação, literacia, alimentação, mortalidade, bem como com os direitos das pessoas e correspondentes competências, entre outros indicadores socioeconómicos.

Amartya Sen introduz a abordagem por aptidão, levando à definição do conceito de desenvolvimento enquanto instrumento catalisador da criatividade individual na prossecução do mais elevado nível de aptidão permitindo liberdade de ação ou seja, liberdade para desempenhar ações de cariz económico, social, familiar, entre outras.

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) criado pelo PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento) em 1990 baseia-se nesta abordagem - Abordagem do Desenvolvimento Humano (ADH).

Tal abordagem posiciona o conceito de desenvolvimento sob a égide da liberdade, deixando para segundo plano a preponderância do crescimento. Estamos face

a uma abordagem avaliativa para a qual o crescimento económico é apenas uma das faces do desenvolvimento económico.

O desenvolvimento é nesta ótica particular, tido como um processo, uma dinâmica de alargamento das liberdades pessoais. Isto é, uma origem envolvente que confere coerência a um todo integrando de forma representativa o processo de consolidação das liberdades individuais. Para Sen as liberdades são os principais meios para o desenvolvimento, não apenas fins alcançáveis.

Afirma o autor que “as liberdades não são apenas o fim primordial do desenvolvimento, contam-se também entre os meios principais. As liberdades políticas (sob a forma de livre expressão e eleições) ajudam a promover a segurança económica”. Do mesmo modo que as liberdades, também as “oportunidades sociais (sob a forma de serviços de educação e de saúde) facilitam a participação económica”. Fatores contributivos são outrossim os “dispositivos económicos (sob a forma de oportunidade de participar no comércio e na produção) podem ajudar a gerar tanto a riqueza pessoal como os recursos públicos destinados a serviços sociais”. E conclui afirmando que “ as liberdades de diferentes espécies podem reforçar-se umas às outras.”³

Esta corrente de pensamento acentua a esfera da liberdade individual. A possibilidade de livremente poder colocar ao serviço da comunidade as competências de cada indivíduo. Desta forma valorizando a sua autoestima destacando a sua felicidade interior ao sentir-se realizado e contribuindo para o aumento real da prosperidade de todos.

Exemplo desta corrente de análise é dado pelo trabalho de Martha Nussbaum (2000, p. 1), que desenvolveu a abordagem por via das competências de género enfatizando o empoderamento das mulheres enquanto instrumento do desenvolvimento. Realça a diferença de tratamento a que as mulheres são sujeitas na sociedade contemporânea, um flagelo que teima em persistir, ao escrever: “women in much of the world lack support for fundamental functions of a human life. They are less well nourished than men, less healthy, more vulnerable to physical violence and sexual abuse.”

³ (Silva, J. s.d.) (on line) http://www.feup.up.pt/docentes/joao/desenvolvimento_liberdade.pdf

Contrastando com esta ótica, autores como Paul Collier ou Jeffrey Sachs escolheram focar-se nos mecanismos que obstaculizam o desenvolvimento em diversos países, levando a longos períodos de estagnação e pobreza.

Jeffrey Sachs enfatiza a necessidade de promover o desenvolvimento sustentável por forma a alcançar uma melhoria do padrão de vida das populações no presente, sem colocar em causa os recursos ambientais e o futuro das gerações vindouras. Esta é uma abordagem que se concentra sobretudo no impacto do desenvolvimento no meio ambiente. Deriva da tomada de consciência de que este pode ser comprometedor do futuro das próximas gerações, sendo necessário agir.

Jeffrey Sachs no seu livro de 2005 intitulado *O fim da pobreza*, defende a alocação de uma verba rondando os 0,7% do PNB dos países desenvolvidos para a luta contra a pobreza nos países em desenvolvimento, contribuindo para a erradicação de situações de pobreza extrema. A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), adotou esta meta – 0,7% do PNB dos países membros – a ser afetada à Ajuda Pública ao Desenvolvimento (APD).

Para Sachs (2005, p. 29), “quando as pré-condições de infraestrutura básica (estradas, energia e portos) e de capital humano (saúde e educação) estão disponíveis, os mercados são poderosas máquinas de desenvolvimento.” E prossegue “porém, na ausência dessas pré-condições, os mercados podem cruelmente esquecer grandes parcelas da população mundial, deixando-as na pobreza e no sofrimento sem alívio.”

O compromisso entre elevados níveis de desenvolvimento e o meio ambiente - a sua preservação - define a abordagem desta corrente de pensamento, a do desenvolvimento sustentável, baseando-se na promoção dos interesses das gerações atuais sem prejudicar as que vierem a seguir.

Economia Clínica é o nome dado por este autor ao método por si proposto, para uma economia do desenvolvimento sã, à imagem das boas práticas clínicas.

Como refere Oliveira (2002, p.42), esta problemática – recursos *versus* população - é tão antiga quanto a teoria desenvolvida por Thomas Malthus, em 1798 - o desfazamento entre o crescimento populacional e a capacidade de gerar recursos suficientes para garantir o sustento de todo o efetivo populacional.

Malthus não dispunha em 1798, altura em que escreveu o seu *An Essay on the Principle of Population*, da possibilidade de levar em linha de conta os avanços tecnológicos subsequentes, os quais permitiram um enorme aumento da produção de alimentos.

No entanto e apesar de todos os progressos tecnológicos chegamos a um ponto em que a questão da sustentabilidade se coloca novamente. Daí a premência da tomada de medidas tendentes à preservação do meio ambiente.

Ligada a esta vertente do desenvolvimento sustentável encontra-se a corrente de pensamento que concerne ao desenvolvimento humano. Após todos estes anos, de 1945 aos dias de hoje - mais de três quartos de século - a corrida ao crescimento económico não é mais uma prioridade absoluta.

1.4.Evolução do Conceito de Desenvolvimento: Modalidades

Atualmente, a preocupação prende-se com a melhoria da qualidade de vida das populações cujo sustento se encontra minimamente garantido pois na maioria dos países, a fome hoje não é a regra, mas a exceção.

Portanto, aquilo que se almeja atingir é que o crescimento económico, os incrementos no rendimento, se reflitam realmente em bem-estar social geral. Deste modo verifica-se que o conceito de desenvolvimento humano tem maior amplitude do que o de desenvolvimento económico.

Ainda segundo Oliveira (2002, p.46) “ cada vez mais, a sociedade preocupa-se em vislumbrar como o crescimento económico afeta a qualidade de vida de toda a população”. De acordo com o autor, esta alteração de pensamento é recente porque “ até há bem pouco tempo, os países e regiões eram classificados entre ricos e pobres, usando-se para isso, exclusivamente, as variações do PIB, sem ao menos tentar medir a qualidade de vida dos habitantes”.

Exemplo disto é a utilização por parte do PNUD, do Relatório Mundial de Desenvolvimento Humano.

Medidas práticas são adotadas todos os dias com vista a reduzir emissões de CO₂, na utilização de energias renováveis, na adoção de estilos de vida menos consumistas. A tendência é a frugalidade em contraponto à ostentação.

Outro exemplo desta corrente focada na sustentabilidade é dado, como já foi dito, pelo trabalho de Ignacy Sachs ao apresentar a sua Teoria das Dimensões da Sustentabilidade, a qual serviu como base teórica às discussões havidas durante a Conferência de Estocolmo de 1972. Este autor é o criador do termo *ecodesenvolvimento*, ventilado pela primeira vez na referida Conferência.

Para Sachs (2004, p. 26), o desenvolvimento abrange oito dimensões de sustentabilidade: ambiental, económica, social, cultural, espacial, psicológica, política nacional e internacional. Deste modo o desenvolvimento deriva naturalmente do crescimento económico, por aquilo que designa: “efeito cascata”.

Na sua obra autobiográfica *A Terceira Margem: em busca do ecodesenvolvimento*, o autor explana a sua abordagem ao tema do desenvolvimento, a qual propõe um novo enquadramento de modo a que o desenvolvimento não se caracterize apenas por aspetos económico mas outrossim, abranja aspetos ligados às necessidades reais de cariz social.

Assim sendo, Sachs apresenta a hipótese de existirem cinco eixos de sustentabilidade, em que assentaria o *ecodesenvolvimento*: cultural, territorial, ecológica, social e económica. O desenvolvimento não pode ser reduzido unicamente a uma dimensão meramente económica.

Na década de 1980 surge a disseminação do conceito de desenvolvimento sustentável. Segundo Raynaut & Zanoni (1993): “desenvolvimento que responde às necessidades do presente sem comprometer as possibilidades das gerações futuras de satisfazer as suas próprias necessidades”.

Assim, o conceito de desenvolvimento tem hoje em dia uma série de vertentes, de modalidades, que vão ao encontro das preocupações da sociedade. Entre estas sem dúvida, a preocupação com as questões ambientais, com a sustentabilidade – visando assegurar níveis de desenvolvimento compatíveis com as expectativas legítimas das populações (sobretudo as dos países emergentes e em desenvolvimento), não comprometendo o futuro das gerações vindouras – reveste-se de enorme importância.

Assiste-se já no nosso quotidiano ao alterar do paradigma do consumismo desenfreado. A consciencialização generalizada da premência em mudar comportamentos faz o seu caminho a um ritmo expedito.

A indústria do transporte aéreo – quer ao nível dos construtores, quer ao nível dos operadores – aderiu sem demora às novas tendências e encontra-se na vanguarda das inovações tecnológicas tendentes a uma maior sustentabilidade.

Ao longo de toda a fileira da indústria a preocupação com as questões ambientais é absolutamente central. Todos os esforços estão a ser envidados com vista a transformar o transporte aéreo num setor cada vez mais *verde*, mais amigo do ambiente.

Portanto, os comportamentos alteraram-se por forma a acomodar as preocupações suscitadas. Existe já um impacto real derivado desta alteração comportamental.

As informações colhidas através dos indicadores económicos são fundamentais mas não se podem substituir à análise *in loco*, da realidade das condições de vida das pessoas. Educação, saúde e alimentação, são absolutamente fundamentais, mas também o são a liberdade individual, o emprego digno, o empoderamento das mulheres, entre tantos outros.

Como sucede nos países a que Collier (2010), chama de “os países dos últimos mil milhões” em que a dicotomia entre taxas de crescimento do produto e melhoria do nível de vida se faz sentir de forma gritante, é necessário proceder no terreno ao levantamento das condições reais em que vivem os seus habitantes. Mais do que saber quanto a economia cresce, importa saber como cresce.

CAPÍTULO II TRANSPORTE AÉREO E DESENVOLVIMENTO

Pretende-se neste capítulo abordar a inter-relação entre a indústria do transporte aéreo e o desenvolvimento nas suas diversas modalidades. O transporte aéreo é responsável pela movimentação de milhões de passageiros por todo o globo, assim como pelo de milhões de toneladas de carga. Permite o encurtamento das distâncias e contribui decisivamente para aproximar populações, tendo um impacto enorme na economia global e na sustentabilidade do planeta.

O sistema de transporte aéreo comercial é um dos mais profícuos exemplos de cooperação internacional - necessidade de manter um conjunto de regras a que todos os intervenientes obedecem – o que constitui um feito importante no âmbito das relações internacionais. Este é um fator de cariz civilizacional que não pode deixar de ser tido em conta sendo uma expressiva contribuição da indústria para a aproximação dos povos.

A sociedade atual tem na mobilidade, uma das suas características mais distintivas. Quotidianamente milhões de pessoas em todo o mundo utilizam o transporte aéreo nas suas deslocações. Temos vindo a testemunhar a importância das ligações aéreas aquando da eclosão da pandemia da COVID-19. Na opinião dos epidemiologistas “as viagens aéreas internacionais de hoje permitem que um vírus emergente possa aterrar em qualquer país ou continente, em qualquer ponto do mundo, em 72 horas” (Honigsbaum, 2021, p.425). Wuhan, cidade epicentro da pandemia tem ligações aéreas com mais de 70 países através de mais de cem voos diários.

Da mesma forma os esforços de combate à COVID-19 tiveram no transporte aéreo um instrumento fundamental. Rapidamente foram distribuídas milhares de toneladas de equipamentos médicos e hospitalares, bem como pessoal médico e de enfermagem.

Melhoramentos em todos os setores da indústria do transporte aéreo geram maior mobilidade, ganhos significativos de eficiência e contribuem fortemente para a implementação de medidas conducentes ao aumento da sustentabilidade.

De acordo com a *Global Fact Sheet*, em 2019, ou seja, antes da pandemia da Covid-19, foram transportados 4.5 mil milhares de passageiros, o que corresponde ao tráfego de um ano normal. O setor empregava – direta e indiretamente – 87.8 milhões

de pessoas.⁴ Estes poucos números dão bem a imagem do peso desta indústria na economia global e do seu impacto sobre a mobilidade das populações.

2.1. Definindo Transporte Aéreo

Transporte aéreo é uma das modalidades de transporte, realizada por ar, com recurso a aviões, ou outro tipo de aeronaves, possibilitando o transporte de passageiros e carga.

Na definição proposta pelo *Air Transport Action Group* (ATAG): “the air transport industry is the global network of commercial aircraft operators, airports, air navigation service providers and manufacturers of aircraft and their components.” Prosseguindo “it is responsible for connecting the global economy, providing millions of jobs and making the modern, internationally connected quality of life possible”.⁵

Ou seja, o transporte aéreo é um sistema integrado, global contribuindo decisivamente para o funcionamento da economia-mundo. É um dos elementos alavancadores da moderna mobilidade. Muito mais do que outros modais – ferroviário, rodoviário, hidroviário – o aeroviário é o que maior contribuição representa para a compressão do fator tempo nas deslocações.

Existem mercadorias que têm no transporte aéreo o meio ideal devido à sua perecibilidade – flores, pescado, vacinas, medicamentos – ou devido à sua própria condição – cavalos por exemplo. O transporte por via aérea é fundamental pela rapidez e segurança. Eventos desportivos de importância global como a Fórmula1 assentam parte fundamental da sua logística no transporte aéreo.

A evolução do transporte aéreo iniciada com a invenção do avião, há pouco mais de um século, tem sido fenomenal. Desde o primeiro voo dos irmãos Wright em 1903, até ao Concorde. Desde que o engenheiro francês Clément Ader cunhou o nome - avião, que o progresso tem sido fenomenal.

⁴ (on line) <http://www.aviationbenefits.org> ABBB20_FactSheet_Global.pdf

⁵ (on line) <http://www.aviationbenefits.org> ABBB20_FactSheet_Global.pdf

Mas o princípio foi titubeante desde os esboços de da Vinci, passando pela Passarola de Bartolomeu de Gusmão ou pelas experiências de Lilienthal, o caminho não foi isento de avanços e recuos.

Citando Pinto (2010, p. 125): “em termos internacionais a aviação civil de transporte comercial não era uma novidade, antes da guerra existiam, em número reduzido, companhias nos países mais industrializados e com maior superfície territorial.” E continua “mas, foi em 1919, no plano internacional, que se deu o surgimento abrupto do número de companhias que saltou de 3 países, com o número máximo de 3 companhias de 1910 a 1912, com emergência nula em 1915, para 71 empresas distribuídas por 24 países”.

Há toda uma similaridade com o que sucede no final da II Guerra Mundial em que o transporte aéreo comercial sofre um impulso enorme fruto da conjuntura favorável. Milhares de aviões militares encontravam-se disponíveis para conversão para uso civil, milhares de profissionais desmobilizados (pilotos, mecânicos, navegadores, radiotelegrafistas), tudo isto em conjugação com as tarefas de reconstrução e relançamento das economias. Oferta e procura conjugaram-se num contexto facilitador do progresso do transporte aéreo de passageiros e carga um pouco por todo o mundo.

Nos primórdios o transporte aéreo era caro as tarifas eram elevadas, só acessíveis às classes mais endinheiradas. No entanto este panorama foi sendo alterado mercê de alguns marcos importantes – geralmente associados a inovações tecnológicas – que permitiram tornar acessíveis as viagens aéreas à generalidade do público.

Entres estes marcos históricos - encontra-se a conversão para uso civil do ubíquo *Douglas DC-3* geralmente conhecido por *Dakota*, o qual veio permitir o transporte de passageiros e carga em condições significativamente melhores do que as proporcionadas por outros modelos de aviões - até aí utilizados. Este aparelho – *DC-3* – é um ícone da aviação militar e posteriormente da aviação civil. Pela sua robustez, fiabilidade e prestações técnicas (ainda hoje se encontra em serviço), veio permitir lançar as bases da proliferação das ligações aéreas modernas. Entrando ao serviço em 1936 foi desenvolvido a pedido do *Chief Executive Officer* (CEO) da *American Airlines* à data, Cyrus Rowlett “C.R.” Smith - que viria a ser no tempo da guerra comandante-adjunto do *Air Transport Command* e mais tarde Secretário do Comércio – de modo a dotar a

companhia de um avião adequado às suas rotas internas. Equipado com dois motores *Pratt & Whitney Twin Wasp* de 1.200hp, dispunha de uma velocidade de cruzeiro de 150 nós e de um alcance de 1.500 milhas.⁶ Estas prestações aliadas à possibilidade de operar em pistas curtas fizeram do *DC-3* o avião ideal para as necessidades das transportadoras aéreas.

Outro marco verdadeiramente definidor é o da introdução do jato. Com a introdução do primeiro avião a jato comercial de transporte de passageiros o *De Havilland Comet*, em 1952, inaugura-se uma nova era – a era do jato – que permite cobrir maiores distâncias em menos tempo e com elevado conforto. Atinge-se um patamar tecnológico elevado que virá a constituir o grande impulsionador do transporte aéreo em todo o mundo.

A resposta dos fabricantes norte-americanos não demorou. A *Boeing* em 1957 com o *B-707* e a *Douglas* em 1958 com o *DC-8* vieram revolucionar o panorama da aviação comercial. Inicia-se a era da velocidade, encurtam-se significativamente os tempos de voo.

No início da década de 70, novo patamar é atingido com a entrada em serviço do *Boeing 747 Jumbo Jet* – avião de corredor duplo (*wide body*) dispondo de capacidade para mais de 300 passageiros, com uma velocidade de cruzeiro ímpar à época e dispondo de grande autonomia de voo. O *Jumbo* como ficou conhecido, veio permitir o transporte massivo de passageiros reduzindo os custos unitários e logo, as tarifas.

A era do transporte aéreo supersónico inicia-se com a entrada em serviço do *Concorde*, em 1976. Projeto franco-britânico precursor de uma política de cooperação que estaria na origem do atual fabricante *Airbus* representa verdadeiramente um marco histórico na aviação comercial. Possibilitando voar de Paris a Nova Iorque em pouco mais de três horas – reduzindo para metade o tempo de voo normal.

Poderia ter sido o dealbar da era supersónica no transporte aéreo, mas a crise petrolífera que acompanhou o início das operações comerciais do *Concorde*, levou ao seu abandono por causa dos custos incombustíveis com o combustível bem como à

⁶ <https://www.aeroin.net/como-o-dc-3-mudou-a-aviacao-comercial-para-sempre/>

oposição por parte de grupos ambientalistas norte-americanos devido ao elevado nível de ruído produzido pelos quatro motores *Rolls-Royce/SNECMA Olympus 593 Mk.610*.⁷

Desde cedo a indústria do transporte aéreo foi sensível às questões ambientais. O *Concorde* era extremamente ruidoso e consumia demasiado combustível logo, deixou de ser viável. Esta preocupação está sempre presente nas políticas de investigação e desenvolvimento seguidas pelos construtores de aviões buscando otimizar os seus produtos. Desenvolvimentos tecnológicos assinaláveis foram alcançados ao nível dos motores, das asas, da configuração das cabinas por forma a permitir a máxima eficiência possível.

Com a introdução do *Airbus A380* atinge-se um novo patamar. Trata-se de um avião de corredor duplo e de piso duplo permitindo transportar mais de 500 passageiros em versão de máxima densidade. Não obstante, também um fator exógeno totalmente inesperado – a Covid-19 – veio comprometer o futuro do A380. Repentinamente o seu ponto mais forte – a enorme capacidade – tornou-se obsoleto.

Atualmente devido à persecução de políticas de máxima sustentabilidade no seio da indústria do transporte aéreo, uma série de novos aviões encontra-se ao serviço dos operadores. Fabricantes como a *Boeing*, a *Airbus* ou a *Embraer* fabricam aviões silenciosos eficientes em termos de consumo de combustível e com uma pegada de carbono - cada vez mais reduzida.

Deste modo, o transporte aéreo tem vindo a tornar-se sempre mais eficiente, mais sustentável, estando na dianteira da inovação tecnológica permitindo diminuir o preço das tarifas (democratização das viagens aéreas), encurtando distâncias tornando o mundo cada vez mais acessível. Segundo a ABBB existiam em 2020 272 milhões de pessoas vivendo fora dos seus países de nascimento. Para estas pessoas o transporte aéreo permite-lhes deslocarem-se aos seus países de origem com a frequência desejada.

A indústria do turismo tem no transporte aéreo um pilar fundamental. Em 2019, 58% dos turistas internacionais viajou por ar.⁸ Com o surgimento e consolidação das

⁷ <https://www.heritageconcorde.com/concorde-olympus-593-mk610-engines>

⁸ (on line) <http://www.aviationbenefits.org> ABBB20_FactSheet_Global.pdf

companhias “*low cost*”, a aviação comercial passa de meio de transporte das elites para meio de transporte de massas. Hoje em dia a esmagadora maioria das pessoas pode adquirir uma passagem aérea. A democratização do transporte aéreo é uma realidade.

A indústria do transporte aéreo está sujeita a mudanças permanentes, caracteriza – se pela sua dinâmica muito intensa fruto de um conjunto de fatores, tanto endógenos como exógenos, os quais sobre ela exercem a sua influência. O transporte aéreo enquanto indústria modifica-se a numa base diária, quer a nível global quer a nível regional – é importante ter este fator em mente quando se analisa esta temática.

2.2. Operadores Aéreos Comerciais

Seguindo a nomenclatura proposta pelo ATAG os operadores aéreos comerciais são um dos intervenientes no sistema global de transporte aéreo. Trata-se de agentes económicos que têm como principal atividade o transporte de passageiros e carga por via aérea, indo do pequeno operador de táxi aéreo de uma zona remota a uma companhia aérea dita *major*, como a *Emirates*. Abrange operadores de aeronaves de asa rotativa (helicópteros), ou de asa fixa (aviões).

As companhias aéreas são classificadas de diferentes formas. Seguindo a classificação empregue pela *Skytrax* existem três tipos: *Full Service Airline*; *Low Cost Airline* e *Leisure Airline*.⁹

Esta classificação depende do tipo de serviço oferecido ao passageiro – a bordo e no terminal – e no caso da *Skytrax* leva à elaboração de uma tabela classificativa das companhias com base na atribuição de estrelas. Assim, existem companhias de cinco estrelas até companhias de duas estrelas. Isto permite ao passageiro fazer uma escolha informada sobre o operador antes de adquirir a sua passagem.

Companhias consideradas como sendo de serviço completo – também designadas por *Full Service Carrier* – são geralmente as antigas companhias de bandeira. Existem companhias que adotam um modelo de serviço misto – serviço completo em algumas rotas e um serviço de baixo custo (*low cost carrier*) – em outras

⁹ <https://skytraxratings.com/about-airline-rating>

rotas. A TAP atualmente adota um modelo similar, disponibilizando nas rotas intercontinentais um serviço completo e nas rotas intra-europeias um serviço de tipo *LCC*.

A maioria das companhias aéreas mundiais consideradas líderes de mercado agrupa-se no seio de uma organização própria a *International Air Transport Association* (IATA) “founded in Havana, Cuba, on 19 April 1945. It is the prime vehicle for inter-airline cooperation in promoting safe, reliable, secure and economical air services - for the benefit of the world's consumers.”¹⁰

De acordo com o que Brito escreve no seu livro *TAP Que Futuro? Como Chegámos Aqui* “as companhias indicadas pelos Estados para operar as rotas acabam por fixar os preços (*inter-airline agreements*), com *pool* de receitas por rota a sua repartição entre as companhias que as operam.” Continua explicando “os preços acordados pelas companhias aéreas, no âmbito da IATA, são, pelo menos em teoria, ratificados pelos governos.” (Brito, 2020, p.183). Estes acordos entre transportadoras são a base dos pagamentos e do estabelecimento de tarifas entre si, permitindo que o mercado funcione de forma ordenada e previsível.

Atualmente, a IATA engloba 290 companhias aéreas de 120 países, responsáveis por 83% do total do tráfego aéreo mundial. O principal objetivo desta organização é o de promover políticas de cooperação entre os membros, “working together to shape the future growth of a safe, secure and sustainable air transport industry that connects and enriches our world.”¹¹

A sustentabilidade da indústria do transporte aéreo é preocupação basilar da IATA, dando expressão a uma estratégia comum visando a sua implementação. Ao definir os mais exigentes padrões de funcionamento por parte dos membros, garante a eficiência, conforto, segurança e fiabilidade do transporte aéreo.

Do ponto de vista governamental a organização que engloba os diversos Estados no referente ao transporte aéreo é a *International Civil Aviation Organization* (ICAO).

Foi constituída pela Convenção de Chicago de 1944, sendo uma Agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU) e da qual fazem parte 193 países. Tem como missão servir “as the global forum of States for international civil

¹⁰ <https://www.iata.org/en/about/history/>

¹¹ <https://www.iata.org/en/about/mission/>

aviation.” Para isso “ICAO develops policies and Standards, undertakes compliance audits, performs studies and analyses, provides assistance and builds aviation capacity through many other activities and the cooperation of its Member States and stakeholders.”

Com o aproximar do final da guerra os Estados Unidos, avaliando as implicações do rápido desenvolvimento tecnológico da aviação e antecipando o impacto adveniente no transporte aéreo comercial, convidou representantes de todos os países aliados para subscreverem uma convenção reguladora do transporte aéreo comercial.

A reunião da qual viria a sair a Convenção Internacional para a Aviação Civil, teve lugar em Chicago – daí ser conhecida por Convenção de Chicago. A 7 de dezembro, 52 dos 55 países presentes ratificaram a Convenção.¹² Assim “the undersigned governments having agreed on certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically”.

Enquanto a IATA é uma organização não-governamental constituída por operadores aéreos comerciais, a ICAO é uma organização constituída por representantes dos governos dos respetivos países.

A Convenção de Chicago veio introduzir um conjunto normativo padronizado a ser seguido pelos Estados signatários - os quais o devem verter para o seu ordenamento jurídico interno. Esta regulamentação internacional encontra-se plasmada nos Anexos à Convenção - atualmente existem 18 Anexos em vigor - abarcando um vasto espectro de normas e de práticas a serem observadas pelos contratantes.

Também a União Europeia dispõe de uma organização similar a *European Union Aviation Safety Agency* (EASA) criada em 2002, tem a sua sede na cidade alemã de Colónia e escritórios em Bruxelas. A EASA é constituída por 31 Estados Membros: os 27 da União Europeia mais a Suíça, Noruega, Liechtenstein e Islândia.

No caso português a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) desempenha estas funções “a ANAC exerce funções de regulação, fiscalização e supervisão do setor da aviação civil.” Tendo como missão “promover o

¹² <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/default.aspx>

desenvolvimento seguro, eficiente e sustentado das atividades da aviação civil através de regulação, regulamentação, certificação, licenciamento e fiscalização.”

2.3. Aeroportos

As infraestruturas aeroportuárias são de extrema importância para o regular funcionamento do sistema de transporte aéreo, sendo um dos intervenientes com maior impacto no meio ambiente.

Atualmente, os aeroportos são pequenas cidades ocupando superfícies significativas por exemplo, o aeroporto de Heathrow em Londres, ocupa mais de 12 quilómetros quadrados.¹³ Mas as dimensões podem ser muito maiores, o aeroporto saudita *King Fahad International* ocupa uma área de 772 quilómetros quadrados. A título de curiosidade, o aeroporto Humberto Delgado em Lisboa, tem metade da área de Heathrow.

Os operadores aeroportuários estão na vanguarda no que respeita à implementação de medidas visando a máxima sustentabilidade, contribuindo para a redução da pegada de carbono. A VINCI Airports declara “the airport sector is confronted with the environmental challenge, to which it must respond in a responsible manner.” Deste modo “fully aware of the situation, VINCI Airports is facing up to this challenge and was the first in its sector to step up to the plate in 2015 by announcing a global environmental strategy for all its 45 airports worldwide and that aims to drive environmental issues forward in each of the countries where VINCI Airports has operations.”¹⁴

Esta empresa – VINCI Airports – filial do Grupo Vinci, francês, encontra-se na liderança do mercado global das concessões aeroportuárias. Em Portugal gere 10 aeroportos incluindo o de Lisboa, por onde passaram quase 59.1 milhões de passageiros.¹⁵

¹³ <https://www.heathrow.com/company/about-heathrow/facts-and-figures>

¹⁴ <https://www.vinci-airports.com/en/environmental-responsibility>

¹⁵ <https://www.vinci-airports.com/fr/nos-aeroports-dans-le-monde>

Estão claramente enunciadas - a preocupação ambiental e a decisão firme - de envidar esforços continuados para no curto prazo serem alcançadas as metas propostas de redução em 50% da pegada de carbono (até 2030). A preocupação com a sustentabilidade está omnipresente na agenda dos intervenientes no sistema do transporte aéreo.

Mas não é unicamente no ambiente que se faz sentir o impacto dos aeroportos atuais. Na economia adjacente são muitos os postos de trabalho criados, muitas as empresas fornecedoras de serviços, gerando muitos milhões de euros. A importância para a economia – regional, nacional – das infraestruturas aeroportuárias é muito significativa.

A importância de que se reveste atualmente a implantação de uma infraestrutura aeroportuária – o impacto ambiental – mas também o impacto económico, é enorme. A planificação deste tipo de edificações é extremamente complexa. Estas infraestruturas dividem-se em dois lados – lado ar, onde se situam as pistas e cujo acesso é controlado e o lado terra onde se encontram a aerogare e outros edifícios, cujo acesso não é controlado.¹⁶

Esta terminologia define o conceito de aeroporto “an airport is a facility where passengers connect from/to ground transportation to air transportation. Descriptions of airports can be divided into landside and airside.” E prossegue “landside descriptions cover how passengers arrive/depart the airport terminal building and move through the terminal building to board the airplanes. Airside describes the movement of the airplanes on the airports surface”.¹⁷ (Sherry, 2009, p.3).

Segundo Liliana Magalhães (2014, p.2), “airports operations involve passengers, luggage, cargo, aircraft movements, ground handling, and crews. All of these operations can be systematized into processes schemes.”¹⁸ A autora prossegue dissecando os vários processos que têm lugar no decurso das operações aeroportuárias, demonstrando a enorme complexidade das mesmas. Um aeroporto é um organismo vivo dotado de intensa vida própria, em que simultaneamente e em todos os momentos, centenas de processos têm lugar contribuindo para maximizar a eficiência de funcionamento.

¹⁶ https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_esp/tr301.htm

¹⁷ <https://catsr.vse.gmu.edu/SYST460/IntroAirportsWorkbook.pdf>

¹⁸ file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/depicting_airport_processes.pdf

As operações relacionadas com o movimento de aeronaves – descolagens, aterragens, taxiamento -, são de elevada exigência a nível de segurança envolvendo o concurso dos serviços de assistência em terra (*handling*). Caraterizam-se pela sua perigosidade para o pessoal de terra que está exposto às intempéries e necessita de estar sempre em estado de alerta máximo para evitar acidentes.

Tudo o que se relaciona com o movimento de passageiros e respetivas bagagens, desde que entram no terminal até ao embarque quando da partida e vice-versa quando da chegada após o desembarque, é de extrema complexidade exigindo a realização de inúmeras tarefas, quer por parte de pessoal qualificado, quer envolvendo sistemas automatizados para uso dos passageiros.

A construção de novas pistas de aterragem ou o aumento de pistas em uso é uma matéria de enorme sensibilidade hoje em dia, devido ao impacto na envolvente do aeroporto – atente-se no exemplo da construção de uma terceira pista em Heathrow, Londres.¹⁹

A construção de pistas está sujeita um conjunto de critérios que incrementam fortemente a complexidade deste tipo de obras. As áreas de terreno alocadas a estas infraestruturas têm de ser forçosamente muito grandes por força dos requisitos técnicos envolvidos. Assim, a construção dos caminhos de circulação das aeronaves (*taxyways*), deve ser paralela à pista concorrendo para o mais expedito movimento do tráfego, é importante diminuir o tempo gasto nas manobras de circulação das aeronaves.

Isto exemplifica o enorme impacto que os aeroportos – por força das suas dimensões – têm sobre as áreas envolventes. O problema da poluição sonora é um dos mais sérios – daí o alarme causado entre as populações residentes nas proximidades.

A situação de indefinição que se arrasta há décadas quanto à construção do novo aeroporto de Lisboa é um exemplo da complexidade que rodeia este tipo de infraestrutura e da sua repercussão a vários níveis na comunidade.

¹⁹ <https://www.bbc.com/news/explainers-51646562>

De acordo com Cláudia Ribeiro de Almeida “airport infrastructures play an important role in the heart of the regions in which they are located, as well as in certain sectors of activity, such as tourism.”²⁰

Atualmente os aeroportos são geridos com objetivos comerciais – atraindo a atenção da iniciativa privada - de gerar receita e atuando sobre o tecido económico envolvente. Não são apenas meros locais de passagem, são polos de desenvolvimento, cativando os seus próprios fluxos de clientes. Dependendo da sua qualidade – espaços comerciais, arquitetura, facilidades de vária ordem – os aeroportos atraem a sua clientela e fidelizam-na. Os passageiros frequentes tendencialmente utilizam aeroportos que lhes proporcionam as melhores condições – para além das melhores conexões – espaços de descanso (lounges), lojas de marca, duchas, etc..

Ainda seguindo Cláudia Ribeiro de Almeida “the concept of an airport has evolved in recent decades. It is no longer seen only as a physical infrastructure which gives a modal transfer (of passengers and cargo) between ground and air (Ashford,1985)”. E a autora continua “Today it is an intermodal transportation centre geared towards development, a platform for various commercial activities and a partner for economic development (ACI, 2006)”.

Após o 11 de setembro de 2001, os procedimentos de segurança implementados na quase totalidade dos aeroportos mundiais, obrigam os passageiros a estarem no aeroporto com pelo menos duas horas de antecedência. Esta situação, a que se junta frequentemente o atraso dos voos, leva a que se passe bastante tempo num aeroporto – por vezes mais tempo do que a duração da viagem –, de modo que estes se transformaram em verdadeiros *malls*. O aeroporto do Dubai é paradigmático, ocupando uma área de 35 quilómetros quadrados.²¹ O Dubai *Duty Free* tem uma área de 15.000 metros quadrados, tendo sido registadas 23.5 milhões de transações em 2012.

Muito distante do panorama aeroportuário saído da II Guerra Mundial - de aproveitamento das instalações de bases aéreas entretanto desativadas, dispondo de instalações exíguas e pouco adaptadas ao uso civil. Hoje os aeroportos são marcos

²⁰

https://www.researchgate.net/publication/236331628_Airports_The_importance_of_the_integrated_knowledge_management_in_setting_out_strategies

²¹ https://www.airports-worldwide.com/united_arab_emirates/dubai_intl_united_arab_emirates.php

arquitetónicos reveladores da pujança económica de regiões e de países, dispondo de facilidades até há pouco impensáveis – *spa*, ginásio, duches, áreas destinadas a dormir.

Ocupam vastas extensões de terreno – impactando a sua envolvente, gerando atividade económica, criando milhares de postos de trabalho – diretos e indiretos – contribuindo para a dinamização da região em que se situam.

2.4. Serviços de Navegação Aérea

Na definição utilizada pela EASA, “air navigation services means air traffic services; communication, navigation and surveillance services; meteorological services for air navigation; and aeronautical information services.”²²

Em Portugal, tal função é competência da Navegação Aérea de Portugal (NAV Portugal), uma entidade pública que tem como missão, “garantir a prestação segura e eficiente de Serviços de Navegação Aérea, contribuindo para a criação de valor e bem-estar da sociedade, desempenhando assim um papel vital no sector da aviação.”²³

Os serviços fornecidos por estes operadores são de importância crucial para a segurança do transporte aéreo. O controlo de tráfego aéreo é uma área sensível, sujeita a muitas condicionantes, as quais podem colocar sérios riscos de disrupção no regular funcionamento do fluxo de tráfego, comprometendo a segurança e a comodidade dos passageiros.

As rotas seguidas pelos aviões comerciais não são retas. São definidas por *waypoints*, pontos de navegação obrigatoriamente sobrevoados e onde se concentra muito fluxo de tráfego. A gestão cuidadosa deste fluxo de tráfego é sumamente importante para a segurança e é competência dos provedores dos serviços de navegação aérea.

Com esta preocupação em mente – segurança – a União Europeia lançou o projeto de Céu Único Europeu “é um programa que tem como metas a organização do espaço aéreo europeu de uma forma mais racional, aumentando a sua capacidade de

²² <https://www.easa.europa.eu/faq/45957>

²³ <https://www.nav.pt/nav/quem-somos/miss%C3%A3o>

acomodação dos voos ao mesmo tempo que assegura níveis elevados de segurança operacional em toda a Europa.”²⁴

2.5. Fabricantes de Aeronaves

Tal como com os operadores aeroportuários, os fabricantes de aeronaves estão na vanguarda da inovação tecnológica e da sustentabilidade.

Devido ao enorme impacto que os aviões e seus componentes designadamente os motores têm na emissão de dióxido de carbono, os esforços envidados pelos fabricantes para a sua redução são enormes.

Fabricantes como a *Airbus*, a *Boeing*, a *Bombardier* e a *Embraer*, estão na linha da frente deste esforço empregando as mais avançadas tecnologias ao seu dispor para produzir aviões cada vez mais eficientes. Em estreita colaboração com os fabricantes de motores, que por sua vez têm feito progressos enormes na produção de soluções cada vez mais ecológicas.

A europeia *Airbus* tinha em 2021 ao seu serviço 78.490 trabalhadores, tendo entregado um total de 566 aviões, gerando uma faturação de 41.833 Milhões de USD. O segundo maior fabricante é a norte-americana *Boeing Commercial Airplanes* que no mesmo ano empregava 34.000 pessoas, forneceu 157 aviões e faturou 16.162 Milhões de USD.²⁵

Estes números dão a noção do peso para a economia que estes fabricantes representam. São empresas gigantes empregando largas dezenas de milhares de pessoas e gerando enormes volumes de faturação.

Os quatro principais fabricantes de aviões comerciais dos nossos dias colocam aviões menos poluentes ao dispor das companhias aéreas, quer em termos de poluição atmosférica, quer em termos de poluição sonora, sendo simultaneamente mais eficientes. Os aviões fabricados atualmente dispõem de maior autonomia (tempo em voo), de maior alcance (distância percorrida sem reabastecimento), de maior rapidez. Os progressos tecnológicos fazem-se sentir na melhoria das condições de conforto para os passageiros – melhores sistemas de filtragem do ar das cabinas, menor diferencial de

²⁴ <https://www.anac.pt/vPT/Generico/CeuUnicoEuropeu/Paginas/CeuUnicoEuropeu.aspx>

²⁵ <https://www.statista.com/statistics/269920/key-figures-of-the-four-largest-aircraft-manufacturers/>

pressões através da melhoria dos sistemas de pressurização, materiais mais insonorizantes – tudo contribuindo para viagens mais cómodas e mais rápidas.

Os fabricantes de componentes designadamente os fabricantes de motores atingiram um patamar de eficiência tecnológica muito elevado. É impressionante o nível de sofisticação e de fiabilidade dos motores hoje disponíveis.

Os cinco maiores fabricantes de motores (*CFM International*, *GE Aviation*, *Pratt & Whitney*, *Rolls-Royce* e *International Aero Engines*) dominam o mercado mundial.²⁶

Nas últimas quatro décadas investiu-se imenso no desenvolvimento de motores mais eficientes, mais silenciosos e cada vez menos poluentes. A *CFM International*, uma parceria entre a norte-americana *General Electric* e a francesa *Safran Aircraft Engines*, que detém 39% de quota de mercado mundial, tem na sustentabilidade o seu foco principal.

Concluindo, são estes os principais intervenientes no sistema global de transporte aéreo, formando a estrutura de base de uma indústria altamente tecnológica, líder na inovação e no investimento em investigação e desenvolvimento.

As preocupações ambientais tendentes à consolidação de práticas sustentáveis, contribuindo fortemente para a redução dos níveis de poluição sonora e atmosférica (CO₂, NO_x), são o foco principal da indústria no seu todo.

2.6. Transporte Aéreo e o Desenvolvimento

A indústria do transporte aéreo é desde o final da Guerra Mundial, um dos dinamismos do desenvolvimento mantendo com este uma relação simbiótica ao longo do tempo, influenciando-se mutuamente.

A partir de 1945 coloca-se a necessidade de recuperar o tecido económico e de proceder urgentemente à reconstrução dos países assolados pela devastação decorrente do conflito. As preocupações centram-se nas tarefas de providenciar um nível mínimo de satisfação das necessidades básicas das populações. Torna-se necessário transportar

²⁶ <https://www.statista.com/statistics/1099835/global-aircraft-engine-manufacturer-market-share/>

de forma mais célere do que as tradicionais (rodoviária, ferroviária, marítima), pessoas e bens envolvidas no esforço de reconstrução.

Como anteriormente mencionado, existe uma conjuntura favorável à dinamização do transporte aéreo comercial que vai a par das solicitações derivadas da recuperação das economias. É uma situação propícia ao aparecimento de novas companhias aéreas que vêm dar resposta ao aumento da procura.

Deste modo o transporte aéreo vai consolidar-se como meio fundamental para a circulação de mercadorias, correio, pessoas e bens a nível global contribuindo fortemente para o crescimento do comércio internacional.

No entanto, é uma situação derivada do conflito mundial que logo em 1948, vai demonstrar a importância do transporte por via aérea - o bloqueio de Berlim. A ponte aérea que foi então iniciada para assegurar o abastecimento da cidade provou a capacidade dos meios aéreos.

Residiam dois milhões de pessoas em Berlim, necessitando de alimentos, medicamentos e combustível.²⁷ Denominada pelos americanos de Operação Vittles, estendeu-se de junho de 1948 a maio de 1949 e durante a qual chegou a aterrar no aeroporto de Berlim-Tempelhof, um avião a cada 45 segundos.²⁸ Não obstante tratar-se de uma operação militar, nem por isso deixa de evidenciar a valia do transporte aéreo.

No final, foram transportadas mais de três mil toneladas de carga (alimentos, combustível, medicamentos), ao longo dos 11 meses que durou a ponte aérea, permitindo a sobrevivência dos berlinenses.

O transporte aéreo tem o potencial de permitir a melhoria das condições de vida de milhões de pessoas ao facilitar o acesso a empregos, mercados e serviços essenciais – saúde e educação.

A mobilidade é um dos fatores distintivos do nosso século, os movimentos migratórios pendulares atuais já não se confinam aos modais terrestre ou ferroviário de curta distância entre periferia e centro urbano. É comum a comutação via aérea entre centros urbanos de países diferentes (eurodeputados, trabalhadores transfronteiriços).

²⁷ <https://www.defense.gov/News/Inside-DOD/Blog/article/2062719/the-berlin-airlift-what-it-was-its-importance-in-the-cold-war/>

²⁸ <https://history.state.gov/milestones/1945-1952/berlin-airlift>

De acordo com o Banco Mundial o transporte é o conector essencial não apenas ligando o ponto A ao ponto B, mas permitindo ligar as pessoas às oportunidades e ajudando a construir um mundo mais sustentável.²⁹

O comércio internacional e o turismo têm no transporte aéreo um instrumento fundamental. Segundo a *Global Fact Sheet*³⁰, em 2019: 58% dos turistas internacionais viajaram por ar; foram transportados 4.5 milhares de milhões de passageiros; foram transportados diariamente:

- 12.5 Milhões de passageiros
- 18 Milhares de milhões de USD em mercadorias

Existiam, em 2019:

- 1478 Companhias aéreas servindo 3.780 aeroportos;
- Operando uma frota de 33.299 aviões (84% dos quais a jato);
- A taxa média de ocupação foi de 82.5%;
- Explorando 48.044 rotas;
- Operando 46.8 milhões de voos comerciais;
- Dando emprego a 87.7 milhões de pessoas em todo o mundo;
- Contribuindo com 4.1% do total da atividade económica mundial;
- Transportando 35% do valor total do comércio global;

Segundo um relatório da IATA “nearly 61 million tonnes of freight was carried by air in 2019. The total value of goods transported by air is \$6.5 trillion, representing 35% of all international trade.”³¹

Se o setor do transporte aéreo fosse um país, estaria em 17º lugar em volume do PIB³². São indicadores que demonstram o peso da indústria do transporte aéreo na economia global.

O transporte aéreo proporciona ligações com comunidades remotas, de outra forma dificilmente acessíveis, como sucede em muitas zonas de África, na Papua-Nova-Guiné ou em pequenos Estados insulares.

²⁹ <https://www.worldbank.org/en/topic/transport>

³⁰ file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/ABBB20_FactSheet_Global.pdf

³¹ [ata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-connectivity-measuring-the-connections-that-drive-economic-growth/](https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-connectivity-measuring-the-connections-that-drive-economic-growth/)

³² file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/ABBB20_FactSheet_Global.pdf

Em situações de emergência, o transporte aéreo é de importância capital ao permitir transportar de forma célere os recursos de socorro às populações afetadas. Isto ficou amplamente demonstrado há bem pouco tempo durante a fase crítica da pandemia de COVID-19:

- 39.200 Voos de repatriamento;
- 46.600 Voos especiais de carga;
- 5.4 Milhões de pessoas repatriadas;

A pandemia teve forte impacto no setor:

- 46 Milhões de empregos geralmente suportados pelo setor, em risco;
- 1.8 Triliões de USD de potenciais prejuízos em atividades geralmente ligadas ao setor;
- Quebra de 50.6% no volume de passageiros transportados;
- 56.7% de quebra nas receitas dos aeroportos;
- 64% da frota mundial paralisada;
- Perda de receita para as companhias aéreas de 50%.

Os dados indicam que esta foi a crise mais severa que o setor sofreu, com uma quebra estimada de 4.5 milhares de milhões de passageiros transportados para 2 milhares de milhões em 2020.³³ Segundo a IATA, a pandemia ” COVID-19 is the biggest and longest shock to hit aviation. Previous shocks cut 5-20% from RPKs and recovered after 6-18 months.”³⁴

Ainda segundo a mesma organização metade do total dos postos de trabalho ligados ao transporte aéreo podem estar em risco de desaparecer até ao final de 2021. É um choque brutal sem precedentes no historial do setor. No entanto a recuperação parece ter começado à medida que o efeito da vacinação se faz sentir e as restrições às viagens por via aérea vão sendo suspensas.

De acordo com as estimativas da IATA, em 2021 o tráfego aéreo intraeuropeu deverá recuperar 38%, com previsão de 75% para 2022.³⁵

³³ file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/ABBB20_FactSheet_Covid19.pdf

³⁴ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---october-2021---presentation/>

³⁵ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---october-2021---presentation/>

A indústria do transporte aéreo é deveras resiliente como ficou demonstrado no passado e por certo voltará a ser novamente. A civilização atual está moldada pela utilização do transporte aéreo enquanto facilitador da mobilidade, enquanto traço distintivo da vida atual.

É sobremaneira uma indústria de tecnologia intensiva, liderando na área da investigação e desenvolvimento – sempre na vanguarda da inovação. Deste modo é natural que a preocupação com matérias relacionadas com o meio ambiente e a sustentabilidade seja tão premente.

Todos os intervenientes no sistema do transporte aéreo – sem exceção - estão profundamente empenhados em encontrar as melhores soluções para contribuir para a redução das emissões de gases de efeito de estufa (GEE). A questão da sustentabilidade coloca-se transversalmente no âmbito da indústria no seu todo.

Fabricantes de aeronaves, fabricantes de motores, provedores de serviços de navegação aérea, gestores de infraestruturas aeroportuárias, companhias aéreas, todos contribuem para elevar os níveis de sustentabilidade da indústria.

O impacto do setor no desenvolvimento sustentável – preservação do meio ambiente hoje para preparar o futuro – é enorme. Conscientes deste facto os responsáveis puseram em prática medidas consentâneas com carácter de urgência, as quais já se fazem sentir.

O exemplo dos motores da nova geração é flagrante: em 10 anos a redução da pegada de ruído foi reduzida em metade.³⁶ Os motores atualmente fabricados são muito mais silenciosos e muito mais eficientes – em termos de consumo de combustível e fiabilidade.

O transporte aéreo é extremamente importante para a economia global e para o desenvolvimento – nas suas diferentes modalidades – como se tem vindo a analisar.

Seja ao nível do comércio internacional (carga aérea), seja ao nível do turismo (voos *charter*), seja ao nível dos novos fluxos migratórios transfronteiriços (operadores *low cost*) – o impacto da indústria do transporte aéreo é muito significativo.

Sendo por definição uma indústria global o seu peso na economia-mundo é enorme a vários títulos e em diversas vertentes. Está inextricavelmente ligada com o

³⁶ <https://aviationbenefits.org/environmental-efficiency/reducing-noise/>

desenvolvimento económico – mas também com o desenvolvimento social, com a inovação tecnológica e com o desenvolvimento sustentável. Mesmo do ponto de vista sociológico a sua importância se faz sentir, basta recordar a tão conhecida expressão inglesa – *jet set*, surgida nos anos de 1950 precisamente para referir o grupo de pessoas suficientemente abastadas para poderem viajar de avião a jato.

Nos nossos dias o fenómeno inverteu-se assistindo-se a uma crescente massificação das viagens aéreas – democratização do transporte por via aérea – fazendo com que muitos milhões de pessoas possam utilizar este meio de transporte.

Do que acima fica exposto se pode inferir que a resposta à pergunta de partida: - A indústria do transporte aéreo é importante no âmbito do desenvolvimento? – A resposta é claramente afirmativa.

CAPÍTULO III TRANSPORTE AÉREO E DESENVOLVIMENTO NO ESPAÇO LUSÓFONO

O título do capítulo levanta desde logo uma questão que se prende com a existência ou não do Espaço Lusófono. Por este motivo, antes de iniciar a análise da matéria em apreço, será talvez conveniente proceder a um breve introito tentando dilucidar um pouco os conceitos de Espaço Lusófono e de Lusofonia.

De facto Espaço Lusófono, Lusofonia e Comunidade dos Países de Língua Portuguesa não são sinónimos. Há autores que questionam a existência do Espaço Lusófono. Assim Margarido (2000, p.12) defende que “a criação da lusofonia, quer se trate da língua, quer do espaço, não pode separar-se de uma certa carga messiânica, que procura assegurar aos portugueses inquietos um futuro.” Este autor é um dos mais avessos à figura da Lusofonia. Segundo Machado (2020) “o livro *A Lusofonia e os Lusófonos* é um libelo contra uma forma hegemónica do pensamento social português). *A Lusofonia e os Lusófonos: novos mitos portugueses*.³⁷ No mesmo sentido Pinto (2016, p.9) defende que ainda não há um Espaço Lusófono porque ainda não foi garantida a liberdade de deslocação e fixação dos cidadãos lusófonos em todos os países de Língua Oficial Portuguesa. Aliás refere mesmo que se trata de uma “tarefa de grande complexidade jurídica porque a liberdade de deslocação e fixação não poderão colidir com compromissos anteriormente assumidos devido à integração regional.”³⁸

O termo Lusofonia é, no dizer de Pinto (2016, p. 2) “um neologismo de origem incerta”. Terá sido em 1950 que pela primeira vez o termo foi utilizado. Ou seja, estamos perante um fenómeno relativamente recente, pouco definido e que se presta a interpretações diversas.

Ora Fernando dos Santos Neves (2010) assume a putativa responsabilidade pela cunhagem do termo em *Quo Vadis, Lusofonia* “queria antes de mais fazer a chamada

³⁷ <https://doi.org/10.1590/S0104-93132002000100016> *A Lusofonia e os Lusófonos: novos mitos portugueses*

³⁸ «Da CPLP à Comunidade Lusófona» Comunicação apresentada na Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa.

«declaração de interesses», já que terei sido eu o principal responsável pelo surgimento da própria palavra **lusofonia** nos dicionários da Língua Portuguesa...»³⁹

Venâncio (2013, p. 85) defende que a Lusofonia diz respeito à “condição dos que se exprimem na língua portuguesa: tenham-na como língua materna, oficial ou de património”, só que vai mais longe ao considerar que se deveria falar “de Lusofonias, em vez de Lusofonia” porque se trata de um processo onde estão presentes “campos comunicacionais assistidos por dinâmicas grupais”. Uma forma de reforçar a ideia de que a expressão varia de acordo com o contexto.

Estaremos apenas na esfera de critérios meramente linguísticos, ou algo mais subjaz ao conceito? Existe uma esfera cultural que possa constituir a base de uma possível comunidade como definida por Ferdinand Tönnies, algo mais amplo do que uma mera comunhão linguística?

Para Cahen (2010), em *Lusitanidade e lusofonia. Considerações conceituais sobre realidades sociais e políticas* “a visão puramente linguística da questão leva a definir uma comunidade em função de uma única marca identitária, ainda que existam muitas outras, e além disso sem se preocupar com estatutos sociais da língua (materno-afetiva, segunda, estrangeira). E prossegue “isto se reduz mais ou menos ao mesmo que considerar que a lusofonia contemporânea nada é mais do que um resultado de um processo histórico de dilatação da lusitanidade.”⁴⁰

Estamos em face da questão da diferença entre comunidade **de** língua e comunidade **da** língua, que são realidades diferentes entre si. A língua transporta valores, é um dos elementos da cultura, por isso pode funcionar enquanto elemento facilitador ou, pelo contrário, ser uma barreira. Deste modo, a língua tem relevância também ao nível económico, não só no que ao ensino diz respeito (publicação de manuais escolares), mas na produção literária - acaba por se refletir no PIB.

Ora, língua é diferente de expressão e no âmbito da CPLP cada país tem uma expressão própria embora a língua seja a mesma. De acordo com a conceção de comunidade proposta por Tönnies, para existir comunidade tem de existir partilha de símbolos, ou seja, de língua, folclore, gastronomia, etc. Esta partilha de simbologia não

³⁹ <https://ciberduvidas.iscte-iul.pt/artigos/rubricas/lusofonias/quo-vadis-lusofonia/2214>

⁴⁰ https://www.academia.edu/18917601/Lusitanidade_e_lusofonia._Considera%C3%A7%C3%B5es_conceituais_sobre_realidades_sociais_e_pol%C3%ADticas

se encontra no seio da CPLP, de modo que em face disto não se pode afirmar que atualmente a CPLP seja verdadeiramente uma comunidade. O espírito de comunidade alicerça-se na solidariedade mecânica, no sentido que Durkheim lhe atribui. Por agora, esta solidariedade não está presente na CPLP, o que aliado a uma visão patrimonialista da língua portuguesa por parte de Portugal, não facilita o objetivo último de transformar o que hoje existe – CPLP - numa verdadeira Comunidade Lusófona.

No entanto como afirma Franco, em *Lusofonia e Globalização. A possibilidade de refazer utopias*, “somos todos condóminos de um mesmo edifício linguístico, com responsabilidades iguais no seu melhoramento e progresso.”⁴¹

Verifica-se uma antinomia óbvia, o que não é o mesmo que insanável, entre as conceções de base envolvidas nesta problemática. Segundo Sousa (2013), “de que modo «a portugalidade» - termo cunhado durante o Estado Novo – pontua a construção da lusofonia, que é um conceito pós-colonial.” E mais à frente “concluímos que ambos os conceitos, quando associados, são incompatíveis já que remetem sempre para uma centralidade portuguesa, o que não é compaginável com uma lógica pós-colonial, de interculturalidade.” Sousa (2013). *O difícil percurso da lusofonia pelos trilhos da «portugalidade»*.⁴² Ou seja, lusofonia e portugalidade são conceitos não só díspares mas excludentes, o primeiro deriva da perspetiva ideológica subjacente ao Estado Novo – dimensão civilizacional atribuída a Portugal enquanto potência colonizadora – enquanto o segundo tem origem no período pós-descolonização – Portugal como igual dos restantes Estados independentes surgidos do processo de descolonização. De uma relação de desequilíbrio, colonizador-colonizado para uma relação de paridade – Estados soberanos.

Citando novamente Santos Neves (2012) em *Dia de Camões, da Língua Portuguesa e da Lusofonia* “mas, embora a lusofonia não seja somente «uma questão de linguística e de literatura», a língua portuguesa poderá e deverá tornar-se uma das grandes riquezas e sem dúvida o grande “*ex-libris*” de todos os países e povos da CPLP...” Mais à frente prossegue “quando entenderão, efetivamente, todos os países e povos da CPLP «que o seu futuro de identidade, de desenvolvimento, de democracia, de influência no concerto ou desconcerto das nações, etc., passa pela lusofonia, a qual, no

⁴¹ <https://core.ac.uk/download/pdf/229419865.pdf>

⁴² <https://journals.openedition.org/configuracoes/2027>

sentido exposto, é também essencialmente uma “questão de língua portuguesa”?»” E o autor continua “quando é que os países e povos de língua portuguesa se darão conta, tomarão a sério e explorarão económica e geoestrategicamente as virtualidades únicas de uma das pouquíssimas línguas potencialmente universais do século XXI que é a língua portuguesa...?”⁴³

Ainda no que tange a esta questão da língua, cumpre citar Adriano Moreira (2019, p. 117) que no seu livro *A Nossa Época – Salvar a Esperança* afirma sem margem para tergiversações “o meu princípio é o de que a língua portuguesa não é nossa, também é nossa.”

Adriano Moreira e José Carlos Venâncio (2000) no livro *Luso-Tropicalismo: Uma Teoria Social em Questão* abordam a temática referente ao luso-tropicalismo, conceito primeiramente apresentado pelo sociólogo brasileiro Gilberto Freyre. O luso-tropicalismo é entendido como fenómeno de miscigenação dando origem a uma forma de estar inteiramente nova e típica da presença portuguesa além-mar. A miscigenação é tida como característica definidora do tipo português de colonialismo – osmótico.

Venâncio (2005, pp. 110-111) em *A Dominação Colonial Protagonismos e Heranças* define – em contexto de globalização -, lusofonia desta forma “projecto político e estratégico protagonizado por aqueles que, falando e revendo-se, em termos identitários, na língua portuguesa, procuram fortalecer a sua base negocial num mundo globalizado.” E adiante referindo-se à CPLP e ao projeto que a enforma – o da lusofonia -, esclarece “os países que a compõem, mesmo os mais desenvolvidos, como Portugal e o Brasil, possuem economias frágeis, com desempenhos periféricos no contexto da economia mundial,” e prossegue “e, como tal, têm sido incapazes de providenciar a organização com os fundos imprescindíveis à sua afirmação enquanto plataforma de entendimento e de negociação no plano internacional.”

Este é um ponto relevantíssimo a ter em consideração – a debilidade económica dos países membros da CPLP – designadamente dos dois que protagonizaram a criação da organização. Deste modo, o projeto subjacente encontra-se comprometido pela indefinição associada à dificuldade em verter os fundos necessários para se alcançar

⁴³ <https://ciberduvidas.iscte-iul.pt/artigos/rubricas/lusofonias/dia-de-camoes-da-lingua-portuguesa-e-da-lusofonia/2552>

massa crítica e transformar a CPLP num bloco suficientemente forte para ter voz nos areópagos internacionais.

Como se compreende, a indefinição gerada pela fragilidade económica dos Estados membros da CPLP e deste modo a sua dificuldade em canalizar verbas para o seio da organização, traduz-se numa situação de impasse sem se saber muito bem qual o rumo a seguir, abeirando-se de um estado de apatia que em muito compromete a concretização de qualquer projeto. Continuemos no entanto a tentar dilucidar um pouco mais o tema.

Pinto (2016, p. 5) refere os três círculos da Lusofonia criados por Fernando Cristóvão, descrevendo-os como sendo o primeiro círculo – o de menor raio - o que abarca os países lusófonos e igualmente regiões como a Galiza ou Goa. O segundo círculo, de maior raio, é formado pelo conjunto das línguas e culturas dos países lusófonos. Finalmente o terceiro círculo com um raio ainda maior, o qual é abrangido por instituições, pessoas e grupos exteriores aos países lusófonos mas que com eles mantêm ligações de simpatia e amizade, ao nível cultural e linguístico.

Referindo-se concretamente ao segundo círculo o autor afirma “é neste círculo que se situa o relacionamento útil com as diversidades linguísticas e culturais da Lusoesfera” E continuando “uma vez que a língua e a cultura portuguesa não se devem assumir como glotofágicas, mas, pelo contrário, como suporte para a valorização das línguas e culturas nacionais e regionais.” O autor termina afirmando “afinal, não se trata de uma questão de portugalidade, mas de Lusofonia.”

Naturalmente que estes fenómenos histórico-culturais, com tão amplas repercussões a diversos níveis e envolvendo variados intervenientes, são sempre algo de complexo e de difícil consensualização.

Para Moreira (1988), “o tema da lusofonia talvez seja mais rigorosamente enunciado falando sempre da questão da língua e da cultura portuguesa.” Mais adiante afirma “a língua é o elemento quantitativa e qualitativamente mais importante desta complexa relação, mas a cultura corresponde ao denominador mais abrangente” Moreira (1998).⁴⁴

⁴⁴ <https://repositorioaberto.uab.pt/bitstream/10400.2/3964/1/AdrianoMoreira.pdf>

A perspectiva de construir uma comunidade no sentido que Tönnies emprega enquanto produto de partilha simbólica perene, fundamentada em laços de solidariedade mecânica enquanto elemento basilar, não deverá ser descartada por via das dificuldades inerentes. Trata-se de um processo moroso necessariamente, de um devir desejavelmente frutuoso. Uma visão mais esperançosa sobre a possibilidade real de vir a concretizar-se uma Comunidade Lusófona plena é a transmitida por Adriano Moreira. Em seu entender os pontos fortes existem, desde a importância geoestratégica do Oceano Moreno às margens do qual vários países lusófonos se situam, até ao número de falantes da mesma língua. Pontos fortes que deveriam constituir os alicerces para edificar a Comunidade e conferir-lhe estatuto de interventor nas relações internacionais.

As marcas herdadas do passado colonial, os desentendimentos derivados do processo de descolonização, tudo faz parte do chão comum, devendo servir para aproximar mais do que para separar. No presente contexto de globalização é fundamental que se edifique uma Comunidade Lusófona que possa ter voz nos areópagos internacionais, que tenha influência real na definição da pauta geopolítica, no gizar da nova ordem mundial.

Mais uma vez citando Pinto (2016, p.7), “a situação geográfica de vários membros da CPLP constitui uma mais-valia para a segurança no Oceano Moreno”. Este Oceano Moreno na aceção de Adriano Moreira, isto é, o Atlântico Sul é de enorme importância geoestratégica. A Comunidade Lusófona deveria ter nesse contexto um papel de relevância, estando presente *de facto* por exemplo ao nível do patrulhamento marítimo.

A “maritimidade” de que fala Pinto é um traço definidor do que deve ser a Comunidade Lusófona, o seu atlantismo distintivo deve ser um dos pilares da sua projeção global potenciando a presença nos *fora* internacionais onde se decide a geometria das relações internacionais.

Face ao exposto, a colocação no título da expressão Espaço Lusófono representa mais um desejo do que uma realidade, devendo o título correto substituir essa expressão por Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. Uma Comunidade que justifica um ponto neste capítulo.

3.1. A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa

Inicia-se neste último capítulo a análise das inter-relações existentes entre o transporte aéreo e o desenvolvimento, assim como da sua importância, especificamente no que concerne ao desenvolvimento na Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP).

No contexto referido, existem dois intervenientes principais: a própria CPLP, enquanto espaço geográfico em que se centra a análise e a transportadora aérea portuguesa, a TAP- Air Portugal, enquanto operador de maior relevância para o estudo efetuado. Os operadores aéreos dos restantes países membros, com exceção de Angola e do Brasil, praticamente não têm expressão, razão pela qual a análise incidirá essencialmente no papel da companhia de bandeira portuguesa na envolvente definida pelo Espaço Lusófono.

O conceito de companhia de bandeira deriva das práticas da marinha mercante, em que os navios ostentam a bandeira dos respetivos países. De igual modo os aviões têm a bandeira pintada nas suas fuselagens e a companhia que os detém, opera-os enquanto meios de divulgação da imagem dos respetivos Estados nacionais.

Mais uma vez, é a seguir à Guerra Mundial que as companhias aéreas por serem total ou maioritariamente detidas por capitais estatais passaram a designar-se - companhia de bandeira – em representação do Estado nacional, do Estado de registo da aeronave. Esta ligação Estado/companhia aérea, hoje desvaneceu-se. Ao nível da União Europeia na sequência do processo de privatização das empresas estatais iniciado na década de 1980, a legislação veda ao Estados a possibilidade de financiarem essas companhias, a não ser em casos muito excecionais, como sucedeu agora por força da pandemia.

O processo de descolonização - o desmantelamento dos impérios coloniais - acelera-se com o final da Segunda Guerra. Os dois principais países ainda detentores de vastos territórios ultramarinos – a Grã-Bretanha e a França – saem muitíssimo desgastados do conflito. As economias estão arrasadas, as populações devastadas, donde a preocupação centrar-se na reconstrução da metrópole em detrimento das colónias.

Como refere Adriano Moreira (2019, p. 20) “ a Europa definitivamente deixou de ser a «luz do Mundo», dividida em duas pelo fim da aliança EUA-Rússia e obrigada, pela carta da ONU, a abandonar o Império Euromundista”, acrescentando “ partilhado entre a Holanda, a Bélgica, a França, o Reino Unido e Portugal, cada um desses titulares pagando um preço de guerra pela retirada.”

A Grã-Bretanha não teve alternativa em relação à concessão da independência da Índia – o “*British Raj*”, a jóia da coroa – logo em julho de 1945, começam as negociações conducentes à independência.⁴⁵

É o início de um processo de descolonização que se estendeu por vários anos e que deu lugar ao surgimento de novos países.

Portugal foi exceção. Desde logo porque não foi beligerante, mantendo uma neutralidade dúbia mas eficaz na preservação dos interesses nacionais. Nestes se inclui, sobremaneira, a salvaguarda da soberania sobre as dependências ultramarinas, a manutenção do império colonial.

Este *statu quo* mantém-se por mais três décadas, até à Revolução de 25 de abril de 1974 em que mercê da transição para um regime democrático, o poder então instituído opta pela liquidação do império dando início ao processo de descolonização.

O processo de descolonização português não foi isento de problemas e contradições. Um facto, a precipitação com que foi conduzido todo o processo, gerou consequências nefastas que alimentaram algum ressentimento e incompreensão entre a ex-metrópole e alguns dos novos países.

Evidentemente que processos históricos desta magnitude e com tais implicações, são sempre passíveis de gerar algum tipo de trauma que se reflete negativamente no posterior relacionamento entre a ex-potência colonizadora e os países que alcançam a independência.

Políticos e governantes nacionais perceberam a extrema importância, não só de manter, como de incrementar os laços naturais – culturais, linguísticos, históricos e económicos – de união entre os povos que tinham feito parte do império colonial português.

⁴⁵ [https://www.infopedia.pt/\\$independencia-da-india](https://www.infopedia.pt/$independencia-da-india)

Os antecedentes deste desiderato – formação de uma comunidade de países lusófonos – são de responsabilidade portuguesa e remontam a uma época mais distante, segundo Pinto (2016, p. 3) porque “na realidade, a ideia de comunidade começou a germinar nos dois Congressos das Comunidades de Cultura Portuguesa, organizados pela Sociedade de Geografia de Lisboa e realizados em Lisboa em 1964 e na Ilha de Moçambique em julho de 1967.”

Ainda enquanto fator precursor da CPLP, refira-se o Instituto Internacional da Língua Portuguesa (IILP), que foi constituído em 1989, em São Luís do Maranhão, Brasil, o qual vai buscar a sua inspiração ao ideário do Professor Adriano Moreira – a uma proposta por este apresentada no ano anterior no Recife.

Não obstante, é do Brasil que vem o impulso fundacional do que viria a ser a CPLP – concretamente através da atuação do embaixador José Aparecido de Oliveira “a criação da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) resultou da ação da primeira colónia a emancipar-se do Império Português, o Brasil, e em particular do seu Embaixador José Aparecido de Oliveira” (Pinto, 2016, p. 1).

A CPLP foi constituída em Lisboa a 17 de julho de 1996, no seguimento da Conferência de Chefes de Estado e de Governo dos sete países fundadores: Angola, Brasil, Cabo-Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal e São Tomé e Príncipe.

Após a sua independência em 2002 Timor-Leste integra a Comunidade e em 2014, a Guiné-Equatorial torna-se o nono Estado Membro.

A CPLP abarca nove países espalhados por quatro continentes compreendendo uma área geográfica superior a dez milhões de quilómetros quadrados, dispondo de uma população conjunta de mais de duzentos e cinquenta milhões de pessoas que têm como elo de ligação a língua portuguesa – a sexta mais falada no mundo. Estes nove países são os membros efetivos e de pleno direito.

A Comunidade pretende ser um projeto político assente na Língua Portuguesa enquanto património comum e elo de ligação entre o Estados Membros “A CPLP assume-se como um novo projecto político cujo fundamento é a Língua Portuguesa, vínculo histórico e património comum dos Nove – que constituem um espaço geograficamente descontínuo, mas identificado pelo idioma comum.”⁴⁶

⁴⁶ <https://www.cplp.org/id-2752.aspx>

Os objetivos genéricos da Comunidade são a concertação político-diplomática, a cooperação em diversos domínios e o aprofundamento da importância da língua portuguesa como principal característica identitária.⁴⁷

“A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) é o foro multilateral privilegiado para o aprofundamento da amizade mútua e da cooperação entre os seus membros.” Regendo-se pelos seguintes princípios:

- Igualdade soberana dos Estados membros;
- Não-ingerência nos assuntos internos de cada estado;
- Respeito pela sua identidade nacional;
- Reciprocidade de tratamento;
- Primado da paz, da democracia, do estado de direito, dos direitos humanos e da justiça social;
- Respeito pela sua integridade territorial;
- Promoção do desenvolvimento;
- Promoção da cooperação mutuamente vantajosa.

Os órgãos constitutivos da Comunidade são: A Conferência de Chefes de Estado e de Governo, o Conselho de Ministros, o Comité de Concertação Permanente, o Secretariado Executivo, as Reuniões Ministeriais Setoriais, a Reunião dos Pontos Focais de Cooperação, o Instituto Internacional de Língua Portuguesa e a Assembleia Parlamentar.

Voltando à questão do Espaço Lusófono, ainda que como uma possibilidade, importa frisar que a sua constituição representa um enorme potencial pois trata-se de um espaço geográfico

É neste espaço geográfico que importa perceber a realidade portuguesa no que concerne ao transporte aéreo. Daí o estudo daquela que se assume como a companhia de bandeira de Portugal: a Tap- Air Portugal.

Tratando-se de um espaço geográfico muito vasto – 10.742.000 quilómetros quadrados – representando 7,2% da área terrestre, espalhando-se por quatro Continentes – Europa, América, África e Ásia – com uma população numerosa – mais de 250 milhões - a

⁴⁷ <https://www.cplp.org/id-2752.aspx>

potencialidade para a Comunidade se tornar num Bloco político-geográfico com peso na arena internacional, parece estar presente.

3.2. A TAP-Air Portugal

Com o final da II Guerra Mundial, como anteriormente mencionado, inicia-se uma época de expansão do transporte aéreo e Portugal acompanha este fenómeno, com a criação em 1945 dos Transportes Aéreos Portugueses (TAP).

No entanto Portugal levou algum tempo a lançar-se na senda do transporte aéreo comercial moderno, mormente enquanto meio de ligação entre as diferentes possessões coloniais, tendo sido o último país com dependências ultramarinas a instituir carreiras aéreas entre estas.

Conforme Rosa (2006, p. 12) afirma “ao ser convidado pelos Estados Unidos da América a participar na histórica Conferência de Chicago de Novembro de 1944, que ditaria as regras básicas da aviação civil internacional no pós-guerra e até aos dias de hoje, Portugal de certa forma acordou de uma letargia”. E prossegue “mais exactamente, Oliveira Salazar envergonhou-se da inexistência de uma companhia aérea de bandeira que assegurasse as carreiras internacionais mais importantes para o país” O autor continua afirmando “e desde logo de Lisboa a Luanda e Lourenço Marques, visto que o império português se encontrava na posição vexatória de ser o único desprovido de ligações aéreas entre a metrópole e as colónias.”.

Consciente da situação de atraso em que o país se encontrava face às restantes potências coloniais – Inglaterra, Bélgica, França, Itália - bem como da importância do transporte aéreo enquanto instrumento de soberania nacional, o presidente do conselho de ministros – Oliveira Salazar – autoriza em 1944 a criação do Secretariado da Aeronáutica Civil (Pinto, 2010, p.437).

Ambos os autores mencionados concordam com a existência de uma situação de atraso de Portugal em relação a outros países com interesses imperiais, no que ao transporte aéreo respeita. Naturalmente que tal situação não poderia manter-se por mais tempo, sob pena de se tornar irrecuperável a distância para esses países. Estando em causa a soberania nacional, sobretudo em relação ao ultramar, para além de

preocupações com critérios de prestígio do regime e da imagem do país no panorama internacional, o presidente do conselho teria de intervir de modo a colmatar esta lacuna.

Tratando-se de um regime autoritário em que o poder estava maioritariamente nas mãos de Salazar, naturalmente que seria por intermédio da sua decisão que as diligências necessárias à criação de uma empresa aérea estatal viriam a concretizar-se.

Assim foi de facto o que veio a suceder, de maneira que a génese da companhia pode ser encontrada na criação do Secretariado da Aeronáutica Civil que teve no seu diretor-geral – o então Tenente-Coronel Humberto Delgado – o grande impulsionador da Secção de Transportes Aéreos Portugueses (STAP), que viria a dar lugar aos TAP-Transportes Aéreos Portugueses, como eram então designados (Pinto, 2010, p. 442).

Segundo Brito (2020, p. 28), existem entre os anos de 1944 a 1975 dois períodos distintos na vida da TAP, a saber “o da TAP do Império Português, que começa pelo «serviço autónomo dos Transportes Aéreos Portugueses», no seio da Administração Pública de 1944, inclui a criação formal da TAP, em 1953, e termina com ao início da Guerra Colonial.” E o autor continua “o da formação da companhia aérea moderna, que assenta na procura de transporte aéreo de longo curso gerada pela Guerra Colonial e vai até 1974.” Acrescentando “entre 1953-1974, a TAP é o exemplo de certa iniciativa privada, que prospera com o apoio do Estado.”

Como fica exposto, a TAP é uma iniciativa do Estado português consciente da importância de dispor de uma companhia aérea de bandeira, ou seja, de uma empresa estatal dedicada ao transporte aéreo comercial. De facto, à data, essa era a norma seguida pelos Estados, não só por questões de soberania como por via dos elevados montantes necessários à criação das companhias. Investimentos tão vultuosos só estavam ao alcance dos tesouros nacionais, poucos grupos económicos privados tinham capacidade financeira própria para se abalançarem a projetos de tal magnitude.

Segundo Wensween (2011, p. 4) a fundamentação para a existência de companhias aéreas de bandeira deve-se ao enquadramento legal designado por regulação. Trata-se do estágio inicial do transporte aéreo no pós-guerra e corresponde não só a questões de ordem prática – obtenção de capital – como a um ideário político – forte presença do estado na economia. Deste modo refere o autor “*at one point in time, the bulk of the global airline industry was heavily regulated meaning governments had*

strict control of the industry in terms of air fares, routes and market entry of new airlines.” O autor continua a sua explicação “the main factors resulting from a regulated environment include, but are not limited to, the following:” Passando a enunciar “strict ownership of airlines, limited to no competition on selected routes, limited markets served, limited city-pair frequency, high air fares for passengers, government bail-outs for air carriers in distress, and incentive to achieve airline profitability.”

A questão do financiamento por parte do Estado da companhia de aviação de bandeira fica explicitada por Pinto no seu livro *O Ultramar Secreto e Confidencial* “a questão dos transportes – mais concretamente da companhia de aviação do Império, a TAP – seria objeto do telegrama nº. 158 CIF enviado pelo Ministro ao Governador-Geral em 6 de Agosto de 1952.” (Pinto, 2010, p.251). Trata-se de um telegrama cifrado enviado pelo então ministro do Ultramar – Sarmiento Rodrigues – ao Governador-Geral de Angola no sentido de captar uma verba de cinco mil contos a ser investida na TAP. Essa seria a participação da Província Ultramarina de Angola a par da participação da Província de Moçambique de igual valor, nos trinta mil contos estimados como necessários para garantir a subscrição de 30% do montante total do investimento – cem mil contos.

A expansão da companhia foi prosseguindo ao longo do tempo e em 1945 chegam os primeiros aviões – *Douglas DC-3 Dakota* – e no ano seguinte a 19 de setembro – é inaugurada a primeira rota: Lisboa-Madrid-Lisboa. A 31 de dezembro desse ano inicia-se a Linha Aérea Imperial – que vai ligar a metrópole aos territórios coloniais em África. De Lisboa a Lourenço Marques ao longo de 24.540 quilómetros, 12 escalas e 15 dias de duração ida e volta. Tratava-se de uma operação muito exigente necessitando de um amplo suporte logístico. 1948 vai ser um ano de crescimento com a inauguração de novas rotas – Sevilha, Paris – e a entrada na *International Air Transport Association* (IATA).⁴⁸

A primeira ligação doméstica acontece em 1947 com a rota Lisboa-Porto. Em 1949 já com os *Douglas DC-4 Skymaster* em operação, inicia-se a ligação a Londres.

Em 1953 os TAP deixam de ser um serviço público e passam a ser uma Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada (SARL). Em 1962 com a chegada

⁴⁸ <https://www.tapairportugal.com/pt/a-nossa-historia/cronologia>

do primeiro *Sud Aviation SE-210 Caravelle* VI-R (assim batizado em homenagem à caravela portuguesa), que na TAP era designado por *Caravela* com autorização do fabricante.⁴⁹ inicia-se a era do jato na TAP. Em 1965 entram ao serviço os primeiros *Boeing-B707* operando nas ligações a África e em 1967 chegam os *Boeing- B727*.

Os *Boeing-B747 Jumbo* entram ao serviço em 1972 traduzindo-se num avanço tecnológico significativo. Por esta altura a companhia conta com uma frota de 32 aviões a jato.⁵⁰

Em 1974 na sequência do 25 de abril, a companhia é nacionalizada. Em 2015, ano em que celebrou 70 anos de existência a TAP é privatizada. No entanto este processo foi revertido por iniciativa governamental e hoje o Estado detém 72,5% da capital social da empresa.⁵¹

O processo que envolveu a privatização da companhia em 2015 e posterior reversão da mesma foi algo conturbado e os seus efeitos continuarão a fazer-se sentir por mais algum tempo, quanto mais não seja pelo seu impacto a nível da despesa pública.

De acordo com Brito (2020, p. 171), “desde a nacionalização, nunca a importância da TAP para a economia do País foi objeto de estudo por parte de uma entidade com independência e credibilidade”. Tal facto motiva tomadas de posição sobre o impacto real da companhia na economia nacional, que tendem a reger-se mais por critérios emocionais do que pela análise de indicadores económicos sólidos, precludindo uma avaliação rigorosa do aporte económico da TAP para o conjunto da riqueza nacional.

Atualmente a frota operacional da companhia totaliza 96 aviões que transportaram 17 milhões de passageiros e mais de 80 mil toneladas de carga.⁵² Em África a TAP serve oito destinos do Espaço CPLP, a saber: Bissau, Boa Vista, Luanda, Maputo, Praia, Sal, São Tomé e São Vicente.

⁴⁹ Brito (2020, p.35)

⁵⁰ <https://www.tapairportugal.com/pt/a-nossa-historia/cronologia>

⁵¹ Relatório de Gestão e Contas Consolidadas 2020 TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A.

⁵² <https://www.tapairportugal.com/pt/sobre-nos/tap-em-numeros>

No Brasil são onze os destinos servidos – tornando a TAP a companhia aérea europeia com maior número de destinos no Brasil e a terceira em capacidade.⁵³

Como seria de esperar a companhia tem um elevado grau de compromisso com as políticas de sustentabilidade as quais impactam diretamente a estratégia empresarial e a gestão operacional.

A frota dispõe de aviões de última geração – A320 *neo*, A321 *neo*, A330-900 – que contribuem para alcançar valores significativos de redução, quer de emissões de CO₂, quer de consumo de combustível – na casa dos 20% de redução.

O negócio do transporte aéreo é por definição arriscado, sujeito a muitos imponderáveis – a atual situação de pandemia -, que colocam muita pressão sobre o mesmo. A TAP, não foge à regra. A situação da empresa é preocupante podendo comprometer a sua viabilidade apesar da intervenção financeira do Estado, a qual está sujeita a regras muito estritas por parte da Comissão Europeia.

Na presente conjuntura – pandemia -, a que há que somar os efeitos de um conjunto de fatores internos quer externos à companhia, o futuro da TAP parece ser cada vez mais incerto. Se o plano de reestruturação enviado pela tutela à Comissão Europeia em 2020, não for por esta aprovado, o encerramento definitivo da companhia é uma possibilidade muito real.

Não obstante, a companhia detém uma imagem forte no imaginário dos portugueses, sendo facilmente reconhecida enquanto embaixadora, por assim dizer, do sentimento luso. Isto é importante junto da diáspora portuguesa espalhada pelo mundo, incluindo naturalmente os Países Lusófonos.

A marca TAP- Air Portugal tem notoriedade, gerando fidelidade por parte dos clientes que percebem nela uma garantia de segurança operacional – um só acidente fatal na sua história -, que se identificam com ela – o português falado a bordo -, de modo que existe valor embutido na marca. Valor comercial e valor financeiro.

Esta é uma das questões que há que levar em consideração quando se procede à avaliação do interesse em manter a companhia em funcionamento *vis-à-vis* o custo do mesmo.

⁵³ <https://centreforaviation.com/analysis/reports/iag-tells-iberia-to-prepare-for-a-changing-europe-latin-america-competitive-setting-81071>

Porém, a TAP não é a única companhia lusófona a operar neste espaço, a realidade é mais abrangente como se verá de seguida.

3.3. Transporte Aéreo e Desenvolvimento no Espaço Lusófono

De acordo com os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE), o volume de passageiros nos aeroportos nacionais sofreu em 2020 uma quebra de 69,4%, totalizando 18,4 milhões, a carga perdeu 29,4% e o correio 39,5% - correspondendo a 136,3 mil toneladas e 10,7 mil toneladas respetivamente.⁵⁴

Segundo os dados disponibilizados pela PORDATA em 2019, África representava um volume de 674 mil passageiros dos quais 380 mil dos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP), isto é, cerca de 56,38% do total de passageiros transportados.⁵⁵

O número de passageiros dos PALOP face ao volume total do Continente Africano é bastante importante - quase três quintos do total.

A TAP detinha no segundo trimestre de 2021 uma quota de mercado de 50% do total de passageiros transportados via aeroporto de Lisboa. No mesmo período (2º TRIM.2021), África representou 3% dos movimentos regulares dos aeroportos nacionais.⁵⁶

A TAP é quem detém a liderança entre os operadores aéreos do Espaço CPLP – atualmente são para além da TAP, a Azul, a LATAM e a TAAG – as duas primeiras brasileiras a última angolana.

A título de exemplo, quer a Azul quer a LATAM apenas ligam a cidade de São Paulo a Lisboa – a Azul opera a partir da sua base em Campinas-Viracopos e a LATAM de São Paulo- Guarulhos. A TAP liga Lisboa e Porto a onze destinos no Brasil.

No entanto ambas as companhias são de dimensão superior à da TAP-Air Portugal. A Azul tem uma frota de 134 aviões, emprega mais de dez mil tripulantes.⁵⁷ A LATAM dispõe de uma frota de 137 aeronaves.⁵⁸

⁵⁴ file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/ETC_2020.pdf

⁵⁵ <https://www.pordata.pt/DB/Portugal/Ambiente+de+Consulta/Tabela>

⁵⁶ https://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Publicacoes/BET/BET_50_2TRIM21.pdf

⁵⁷ <https://www.voeazul.com.br/imprensa/informacoes-corporativas>

⁵⁸ <https://www.airfleets.net/flottecie/LATAM%20Brasil.htm>

No que respeita às ligações aéreas entre Portugal e outros países lusófonos em África, excetuando o caso de Angola - em que a companhia aérea de bandeira Transportes Aéreos de Angola (TAAG) opera entre Luanda e Lisboa, a situação é complicada. Atualmente a companhia angolana tem metade da sua frota parada, segundo o seu *Chief Executive Officer* Rui Carreira, registando níveis de capacidade na ordem dos 25% a 30%. Esta situação resulta do impacto da pandemia da Covid-19.⁵⁹

A Guiné-Bissau não dispõe de uma companhia aérea nacional, após o encerramento da Air Bissau as ligações aéreas ficaram a cargo dos Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV). As Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) não têm condições para operar voos de longo curso que liguem Moçambique a outros Continentes. Apenas a TAP faz as ligações entre Lisboa e Maputo.

A *EuroAtlantic Airways* – companhia de capitais portugueses que opera sobretudo no mercado não-regular (fretamentos) – efetua ligações entre Lisboa, Bissau, São Tomé e Díli.

Pese embora o atual panorama de relativa insuficiência em matéria de ligações aéreas entre os países do Espaço Lusófono, o mercado representava em 2017, quando da realização em Lisboa do 1º Encontro Internacional da Aviação dos Países Lusófonos, 12% do tráfego aéreo mundial.⁶⁰ Ora segundo a IATA em 2017 foram transportados 4.100 milhares de passageiros.⁶¹ Assumindo o valor avançado no referido Encontro – 12% - estamos perante um volume anual de 492 milhões de passageiros – 41 milhões de passageiros/mês.

Não são números despiciendos. Ao invés, são números muito encorajadores para o estabelecimento de uma política de Céu Aberto no Espaço Lusófono. Quer dizer, mais do que fazer acordos de *code-share* entre operadores ou negociar contratos de fretamento pontuais, será talvez o momento para gizar um plano estratégico abrangente – abarcando todo o Espaço Lusófono – conducente à implementação de uma verdadeira política de abertura do mercado de transporte aéreo.

⁵⁹ <https://centreforaviation.com/news/taag-angola-airlines-ceo-reports-over-50-of-aircraft-fleet-is-grounded-capacity-levels-at-25-30-1104865>

⁶⁰ <https://www.conexaolusofona.org/cplp-representa-12-do-trafego-aereo-mundial/>

⁶¹ <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2018.pdf>

Para este objetivo ser alcançado será fundamental levar à prática uma política comum de Cidadania e Circulação.⁶² A mesma serviria de base à abertura do mercado de transporte aéreo no âmbito da CPLP.

Seja na formação de profissionais para ingressarem no mercado de trabalho – pilotos, engenheiros, técnicos de manutenção, controladores de tráfego aéreo – seja na capacitação dos que já se encontram a laborar, seja na recuperação de infraestruturas – pistas de aterragem, ajudas à navegação, aerogares – é um imenso campo para a cooperação com vista a lançar as bases do Céu Aberto no Espaço Lusófono.

Sendo um setor de tecnologia intensiva, de permanente inovação - em que a pesquisa e desenvolvimento são fulcrais - a transferência de *know-how* é um aspeto relevante e de grande benefício para os destinatários – podendo ter impacto nos programas de ensino.

A importância que a indústria do transporte aéreo tem a nível da economia global é igualmente grande na economia do Espaço da CPLP. O papel de motor do desenvolvimento nas suas variadas modalidades, também se faz sentir no âmbito desse espaço geográfico.

Contribuindo para a mobilidade crescente dos cidadãos, facilitando os intercâmbios culturais, sociais, profissionais, permitindo uma crescente aproximação entre os povos de expressão lusófona. A mobilidade, com já foi referido anteriormente é uma das características mais definidoras da atualidade, atente-se na diáspora lusa ou dos outros povos do Espaço Lusófono. Quantos milhões de pessoas viajando em férias ou em trabalho, em visitas a familiares, em busca de assistência médica ou hospitalar.

A importância do transporte aéreo é evidente e crescente. Mesmo após o tremendo golpe sofrido pela pandemia da Covid-19, o tráfego aéreo já dá mostras de recuperação acelerada.

Do mesmo modo no Espaço Lusófono a retoma do tráfego parece estar a concretizar-se. Impulsionando o turismo e fomentando o crescimento económico com reflexo sobre o setor exportador, intra CPLP – criando emprego qualificado e gerando divisas.

⁶² <https://www.cplp.org/Files/Filer/cplp/cidCirc/Binder1.pdf>

Tornando o Espaço Lusófono mais acessível, encurtando as distâncias, aumentando as relações afetivas entre os povos da Lusofonia. Contribuindo para que a CPLP desempenhe um papel relevante nas relações internacionais, reforçando o seu peso no processo de tomada de decisão nos organismos mundiais (ONU, EU, OTAN), caminhando cada vez mais da semiperiferia para o centro decisor.

A possibilidade de fazer da CPLP um protagonista da nova ordem mundial, seja no âmbito do Oceano Moreno, como perspectivado pelo Professor Adriano Moreira - a maritimidade que caracteriza o Espaço Lusófono (que o define) – conferindo-lhe massa crítica, peso específico, para fazer da CPLP um ator incontornável no palco das relações internacionais – é algo que não deve ser perdido de vista pelos decisores e sobretudo pela academia – enquanto parte integrante da sociedade civil e formadora da opinião pública.

O transporte aéreo – em toda a sua fileira – desempenha um papel muito relevante na potencial consecução deste objetivo. Talvez pareça despiciendo o seu peso nesta conjugação de forças, mas não o é de facto. A indústria do transporte aéreo é uma alavanca poderosa na promoção do projeto de transformar a CPLP num Bloco interventivo da futura arquitetura do equilíbrio de forças mundial.

CONCLUSÃO

No seu livro *Economia e Sociedade*, Karl Polanyi (2021, p. 387) escreve: “ é um facto que o termo *económico*, tal como usado para descrever um tipo de actividade humana, é um composto de dois significados.” Mais adiante continua “ O primeiro significado, o formal, resulta do carácter lógico da relação meios-fins.” Prosseguindo “o segundo, o significado substantivo, remete para o facto elementar de que os seres humanos, tal como todos os seres vivos, não podem existir durante muito tempo sem um ambiente físico que os sustente;”. Refere ainda o autor “sempre que a sociologia, a antropologia ou a história lidam com questões que dizem respeito ao sustento humano, o termo *económico* é tido por garantido.”

Ou seja, a destriça entre ambos os significados perde-se na utilização destemperada do termo. O mesmo sucede com desenvolvimento e crescimento. Conceitos diferentes, utilizações similares. De onde resulta a dificuldade em proceder à dilucidação concetual, tentando navegar por entre os escolhos por forma a não naufragar.

Posto isto, parece de algum modo demonstrada a importância do transporte aéreo - em toda a sua fileira - para o desenvolvimento nas suas diversas vertentes.

A mobilidade é uma das marcas distintivas da sociedade atual – seja em trabalho seja em lazer – a possibilidade de se deslocar facilmente de um ponto a outro está tomada como adquirida.

Para entender a profundidade deste traço civilizacional, basta reparar no transtorno causado pela situação de pandemia que temos vindo a viver – mais ainda quando uma possível quinta vaga parecer ser cada vez mais uma realidade. A impossibilidade das pessoas se movimentarem livremente – fronteiras fechadas ou com restrições de entrada – causa gravíssimos problemas a todos os níveis.

Isto significa também que o transporte aéreo tem uma enorme importância no mundo atual. Uma economia cada vez mais interdependente tem na indústria do transporte aéreo um instrumento fundamental.

O desenvolvimento tal como é hoje entendido com todas as suas cambiantes, tem preocupações muito amplas em esferas que vão muito para lá do mero crescimento económico.

Uma das preocupações atualmente mais sentida é a que se prende com a preservação do meio ambiente, a absoluta necessidade de aplicar medidas que visem a sustentabilidade – salvaguardando o futuro sem comprometer o presente. Estamos perante uma potencial crise civilizacional cujos contornos e magnitude ainda não são totalmente distinguíveis.

A necessidade urgente de se proceder à alteração do atual paradigma do modelo de crescimento económico fundamentado na hiperconcentração do poder económico, passando para um paradigma de sobriedade económica e social – o qual servirá de base à tão necessária sobriedade energética - para aquilo a que Piketty (2021, p. 269) chama de economia circular ou seja, “a economia do século XXI deve, pelo contrário, apoiar-se na circulação permanente do poder, da riqueza e do saber.”

A 14 de julho deste ano foi adotado o Pacto Ecológico Europeu. Trata-se de um conjunto de propostas legislativas que visam a adoção de políticas de sustentabilidade, para que seja possível alcançar até 2030, uma redução de pelo menos 50% de emissões de gases com efeito de estufa. Como afirmado no *site on-line* da Comissão Europeia este Pacto pretende garantir a melhoria do bem-estar e da saúde dos cidadãos e das gerações futuras.⁶³

Este *Green New Deal* é mais um passo, importante, para a implementação de uma política pró-sustentabilidade no seio da União Europeia, adotando um conjunto de medidas setoriais adequadas. A preocupação com meio ambiente é bem patente hoje em dia tal como a consciência da urgência de agir em conformidade.

De modo que é entendível a premência de adotar práticas que visem a sustentabilidade das atividades económicas, que naturalmente, também se faz sentir no seio do sistema de transporte aéreo – transversalmente a todos os intervenientes – motivando respostas adequadas - algumas já implementadas outras ainda em estudo. O facto é que a indústria se mobilizou rapidamente para fazer face aos desafios colocados e tem vindo a conseguir encontrar soluções francamente satisfatórias.

⁶³ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pt

São grandes os melhoramentos a nível de motores, de materiais utilizados, contribuindo para uma redução acentuada dos níveis de poluição atmosférica e sonora. A redução da pegada de carbono da indústria é significativa e os progressos não param.

Esta é uma contribuição importante para o desenvolvimento sustentável da economia mundo, com impacto na melhoria da qualidade de vida das pessoas cuja importância não pode ser negada.

As viagens de avião passaram de um privilégio das classes afluentes, para o meio de transporte das massas emigradas e dos exércitos de turistas globais, que todos os anos em número sempre crescente demandam novos destinos. Consumou-se a democratização do transporte aéreo de *fetiche* de endinheirados em lazer continuado, passou a meio de transporte comum.

Todos os anos milhares de milhões de passageiros e dezenas de milhões de toneladas de carga são transportados por via aérea. O impacto no desenvolvimento é substancial a facilitação da circulação de pessoas, bens e mercadorias em todo o mundo é significativa. Só no ano de 2020 (pré-Covid-19), foram transportadas por via aérea 62,4 milhões de toneladas métricas de carga.⁶⁴

O comércio internacional, o turismo, têm no transporte aéreo um parceiro indispensável. À medida que os fluxos migratórios de curta duração – *commuting* – transvasam da esfera laboral para a do lazer – *city breaks* – as viagens aéreas vão moldando a nossa maneira de estar, a percepção da acessibilidade de destinos outrora considerados exóticos, inalcançáveis, hoje absolutamente franqueáveis após algumas horas de voo e algumas centenas de euros – em regime de *all-inclusive* – o globo vai ficando realmente mais pequeno.

Tal tem influência na forma como vemos o outro, o desconhecido – que o é cada vez menos – e isso é fundamental para desconstruir preconceitos, para estreitar laços e potenciar o desenvolvimento – sustentável e qualitativo – melhorando o nível de vida dos povos, acautelando o futuro do planeta.

Decorrente do que acima fica, a resposta à primeira pergunta de partida do presente trabalho é afirmativa. Sim, o transporte aéreo é importante para o desenvolvimento.

⁶⁴ <https://www.statista.com/statistics/564668/worldwide-air-cargo-traffic/>

Do mesmo modo, naquilo que poderá vir a ser o Espaço Lusófono o transporte aéreo pode ser uma ponte que liga, que aproxima, que torna o mundo lusófono mais coeso e mais próximo. Instrumento da mobilidade dos milhões de cidadãos da diáspora lusófona, vencendo barreiras artificiais que separam, lançando as bases para uma vigorosa Comunidade Lusófona que aporte o seu contributo para uma nova ordem mundial mais justa.

O transporte aéreo enquadra-se perfeitamente numa estratégia de aquisição de massa crítica por parte da CPLP, se se puder optar por uma política de consolidação e cooperação entre os diversos operadores aéreos, no ganho de escala e dessa forma melhorar a competitividade do setor a nível internacional.

A dimensão geográfica – a sua presença bem forte nas margens do Oceano Moreno -, a grandeza da sua história comum, os laços bem vinculados traduzidos pela utilização de uma língua comum, permite pensar na construção de uma comunidade efetiva disposta de voz no concerto das nações mundiais.

A questão premente da cidadania e seu estatuto, a questão do reforço das políticas de cooperação em setores vitais como a saúde e a educação, tal como Pinto (2016, p. 10) afirma “a pertinência de uma solidariedade universitária visando a partilha do *saber* e do *saber fazer* que só um Erasmus lusófono – ainda que com outra designação – permitirá”. Esta quarta dimensão, a dimensão universitária de que fala Pinto tem uma importância fundamental, não só por permitir a intervenção da academia na formulação de políticas tendentes à estruturação da comunidade mas sobretudo na formação dos quadros de amanhã.

Do mesmo modo a resposta à segunda pergunta de partida é afirmativa. O transporte aéreo é importante enquanto instrumento de promoção do desenvolvimento no seio do Espaço Lusófono. É forçoso atuar ao nível da coordenação intergovernamental no sentido de criar um quadro legal propiciador das condições ideais para se obter todo o potencial da indústria do transporte aéreo em prol do desenvolvimento.

O transporte aéreo pode e deveria, funcionar como alavanca para o estímulo das trocas comerciais e mobilidade dos cidadãos no seio da CPLP, fomentando a criação de um mercado interno potenciador de riqueza, dinâmico e abrangente.

Assim haja vontade política para alcançar tal objetivo, para que se inicie de uma vez por todas a construção do Espaço Lusófono – vibrante, inclusivo, aglutinador – ator relevante no palco das relações internacionais e portador de uma visão diferenciada sobre o que deve ser a sociedade atual.

Naturalmente, o presente trabalho tem uma dimensão limitada, insuficiente para se proceder a um aprofundamento mais amplo sobre a temática analisada. Não obstante, tentou fazer-se uma abordagem tão abrangente quanto possível a qual possa vir a proporcionar um ponto de partida para uma reflexão mais exaustiva.

BIBLIOGRAFIA

- Beck, U. (2016). *Sociedade de Risco Mundial* (1ª ed.). Lisboa: Edições 70.
- Belobaba, P., Odoni. A. & Barnhart, C. (Eds.), (2016.) *The Global Airline Industry* (2ª ed.). Chichester: John Wiley & Sons.
- Brito, S. (2020). *TAP – Que Futuro? Como Chegámos Aqui?* (1ª ed.). Lisboa: Edições Colibri.
- Collier, P. (2010). *Os Milhões da Pobreza* (1ª ed.). Lisboa: Casa das Letras.
- Collier, P. (2019). *O Futuro do Socialismo* (1ª ed.). Lisboa: Publicações Dom Quixote.
- Honigsbaum, M. (2021). *O Século das Pandemias* (1ª ed.). Rio de Mouro: 20|20 Editora.
- Machado, I. (2002). *A Lusofonia e os Lusófonos: Novos Mitos Portugueses, Resenhas*, 231-234
- Margarido, A. (2009). *A Lusofonia e os Lusófonos: Novos Mitos Portugueses*. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas
- Moreira, A. (2019). *A Nossa Época – Salvar a Esperança* (1ª ed.). Lisboa: Edições Sílabo.
- Moreira, A. & Venâncio, J.C. (2000). *Luso-Tropicalismo: Uma Teoria Social em Questão* (org.). Lisboa: Vega
- Pinto, J. (2010). *O Ultramar Secreto e Confidencial* Coimbra: Edições Almedina.
- Pinto, J. (2016). *Da CPLP à Comunidade Lusófona*. Comunicação apresentada à Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa.
- Pinto, M. (2010). *Transporte Aéreo e Poder Político – Sob o Signo do Império* (1ª ed.). Lisboa: Coisas de Ler.
- Piketty, T. (2014). *O Capital no Século XXI* (1ª ed.). Lisboa: Círculo de Leitores.
- Piketty, T. (2020). *Capital e Ideologia* (1ª ed.). Lisboa: Círculo de Leitores.
- Polanyi, K. (2012). *A Grande Transformação* (1ª ed.). Lisboa: Edições 70.
- Polanyi, K. (2021). *Economia e Sociedade* (1ª ed.). Lisboa: Bookbuilders / Letras Errantes, Lda..
- Rosa, F. (2006). *Humberto Delgado e a Aviação Civil* S. I.: Chaves Ferreira – Publicações, S.A.

- Sem, A. (2003). *Desenvolvimento como Liberdade* (1ª ed.). Lisboa: Gradiva.
- Venâncio, J.C. (2005). *A Dominação Colonial Protagonismos e Heranças* (1ª ed.). Lisboa: Editorial Estampa
- Venâncio, J. C. (2013). *Lusofonia e Cânone Lusófono. Da Controvérsia dos Conceitos à Manifestação de Duas Escritas a Partir da Margem*. In F. Cristóvão (org.), *Ensaio Lusófonos*, (pp. 83-89). Coimbra: Almedina
- Wensveen, J. G. (2011). *Air Transportation – A Management Perspective* (7ª ed.). Farnham: Ashgate Publishing Limited.

WEBGRAFIA

ANAC – Autoridade Nacional de Aviação Civil, (2021), *Boletim Estatístico Trimestral – N° 50*

https://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Publicacoes/BET/BET_50_2TRIM21.pdf

f. Acedido em outubro, 2021 de ANAC em www.anac.pt

ATAG – Air Transport Action Group, (2021), *Aviation Benefits Beyond Borders September 2020*. Acedido em outubro, de 2021 de ATAG em www.atag.org

CAPA – Centre for Aviation, (2021), *Latest Analysis European Aviation: Recovery Slides Further as Travel Restrictions Rise December 2021*. Acedido em dezembro, 2021 de CAPA em www.centreforaviation.com

CFM International, (2021), *Sustainability a Clear Ambition*. Acedido em outubro, 2021 de CFM International em www.cfmaeroengines.com

CPLP – Comunidade dos Países de Língua Oficial Portuguesa, (2021), *Histórico – Como Surgiu?* Acedido em outubro, 2021 de CPLP em www.cplp.org

EASA – European Union Aviation Safety Agency, (2021), *EASA Light*. Acedido em setembro, 2021 de EASA em www.europa.eu

Comissão Europeia, (2021), *Pacto Ecológico Europeu*. Acedido em novembro, 2021 de Comissão Europeia em www.ec.europa.eu

IATA – International Air Transport Association, (2021), *COVID-19 Airline Industry Outlook*. Acedido em novembro, 2021 de IATA em www.iata.org

IATA – International Air Transport Association, (2021), *State of the Region: Europe IATA Economics*. Acedido em novembro, 2021 de IATA em www.iata.org

ICAO – International Civil Aviation Organization, (2021), *Convention on International Civil Aviation – Doc 7300*. Acedido em outubro, 2021 de ICAO em www.icao.int

INE – Instituto Nacional de Estatística, 2020, *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2020*. Acedido em novembro, 2021 de INE em www.ine.pt

Moreira. A. (1993), *O Oceano Moreno*. (on line).

Recuperado de <http://docplayer.com.br>

Neves. F.S.N. (2007), *CI-CPRI. Entrevistado: Prof. Doutor Fernando dos Santos Neves Reitor da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias*. In (2007) *Trinta Entrevistas no Âmbito da Diplomacia Económica de Portugal no Oceano Atlântico*. CI-CPRI, ENT, N°14, pp. 116-124. SOUSA GALITO, Maria (2006).

Recuperado de <http://docplayer.com.br>

PORDATA – Base de Dados Portugal Contemporâneo, (2020), *Tráfego de Passageiros, Carga e Correio nos Principais Aeroportos: Total, Nacional e Internacional*. Acedido em outubro, 2021 de PORDATA em www.pordata.pt

Sherry. L. (2009). *Introduction to Airports Design and Operations*. (on line).

Recuperado de <http://catsr.vse.gmu.edu/>

STATISTA – The Statistics Portal, (2021), *Key Figures of the Biggest Aircraft Manufacturers Worldwide in FY2020*. Acedido em outubro, 2021 de SATISTA em www.statista.com

STATISTA – The Statistics Portal, (2021), *Global Aircraft Engine Manufacturer Market Share in FY2020*. Acedido em outubro, 2021 de STATISTA em www.statista.com

TAP- Air Portugal – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., (2021), *A Nossa História*. Acedido em outubro, 2021, de TAP-Air Portugal em www.tapairportugal.com

TAP-Air Portugal – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., (2020), *Relatório de Gestão e Contas Consolidadas 2020*. Acedido em novembro, 2021, de TAP-Air Portugal em www.tapairportugal.com

NAV Portugal – Navegação Aérea de Portugal, E.P.E., (2021), *Missão*. Acedido em novembro, 2021, de NAV Portugal em www.nav.pt

WORLD BANK – The World Bank Group, (2021), *Transport*. Acedido em outubro, 2021, de WORLD BANK em www.worldbank.org

U.N. – United Nations, (2021), *Cinco Coisas que Você Precisa Saber Sobre a Organização Internacional da Aviação Civil, Icao*. Acedido em outubro, 2021 de U.N. em www.un.org