

**A AVIAÇÃO NO ESTADO DO ACRE E OS DESAFIOS DO
ISOLAMENTO****Marcelo Holanda Ramos¹****Joel Irineu Lohn²****RESUMO**

O presente trabalho pretende demonstrar como funciona a aviação no Estado do Acre e os desafios encontrados em razão da região em que se encontra, traçando-se um breve contexto histórico sobre o início da aviação acreana, a descrição como funciona o transporte aéreo dentro e fora do estado, e ainda, inferir se a população acreana que necessita deste transporte vive isolada. Para fundamentar a pesquisa, mostrar-se-á ainda a aviação no sistema brasileiro e os aspectos legais. Neste trabalho também serão apresentados um retrospecto dos aeroportos de Rio Branco, capital do Estado, as principais empresas aéreas que prestaram serviços de deslocamentos para as cidades acreanas, e como está funcionando a aviação acreana nos dias atuais, os preços das passagens aéreas e notícias vinculadas na mídia sobre o isolamento do povo acreano. A metodologia utilizada será através de pesquisa bibliográfica e documental, sendo uma pesquisa de forma qualitativa, aplicada e exploratória. Concluir-se ao final do trabalho, se o transporte aéreo para a população acreana, por conta de sua localização geográfica, apresenta-se como uma alternativa viável.

Palavras-chave: Aviação. Aviação Acreana. Isolamento. Transporte Aéreo.

¹ Acadêmico de Ciências Aeronáuticas (Unisul). E-mail: mholandaramos2112@gmail.com

² Mestre. Professor na Unisul. E-mail: joel.lohn@animadeucao.com.br

AVIATION IN THE STATE OF ACRE AND THE CHALLENGES OF ISOLATION

ABSTRACT

This paper aims to demonstrate how aviation works in the State of Acre and the challenges encountered due to the region in which it is located, drawing a brief historical context about the beginning of Acre aviation, the description of how air transport works within and outside the state, and also to infer whether the Acre population that needs this transport lives isolated. To support the research, aviation in the Brazilian system and legal aspects will be shown. This work will also present a retrospective of the airports in Rio Branco, capital of the state, the main airlines that provided travel services to Acre cities, and how Acre aviation is working today, air ticket prices and related news in the media about the isolation of the Acre people. The methodology used will be through bibliographic and documentary research, being a qualitative, applied and exploratory research. It will be concluded at the end of the work if air transport for the population of Acre, due to its geographic location, is presented as a viable alternative.

Keywords: Aviation. Acrean Aviation. Isolation. Air Transport.

Revista Brasileira de Aviação Civil
& Ciências Aeronáuticas

ISSN 2763-7697

1 INTRODUÇÃO

De acordo com Mattos (2013, p. 6-8), o primeiro voo no Brasil e na América Latina foi realizado por Dimitri Sensaud de Lavaud, um espanhol, que se naturalizou brasileiro, tornou-se engenheiro, sem ter cursado uma escola regular de engenharia. Construiu o primeiro avião no Brasil chamado São Paulo e realizou o primeiro voo no dia 07 de janeiro de 1910, em Osasco – SP (Figura 1).

Figura 1 - Dimitri Sensaud de Lavaud



Dimitri com a mão sobre uma das alavancas de sua concepção

Fonte: Matos (2013).

Segundo este autor, enquanto Santos Dumont, brasileiro, aclamado aeronauta e inventor, fulgura em Paris, onde seu primeiro voo ocorreu em 23 de outubro de 1906, era um brasileiro na Europa e Dimitri, um europeu no Brasil. Conforme Matos (2013, p. 8), o avião São Paulo, tinha uma estrutura de pinho e peroba, com 18m² de superfície alar, cobertura de cretone envernizado, grampos e cabos de aços, rodas de bicicleta e atingia uma velocidade de 54 km/h (Figura 2). Desta forma, a partir da decolagem deste voo, foi oficialmente inaugurada a aviação no Brasil, onde Dimitri pode materializar um dos seus sonhos. Depois, este avião ainda realizou diversos voos com sucesso pelo país e foi vendido. Existe uma réplica desta aeronave no Museu Asas de um Sonho, em São Carlos – SP.

ISSN 2763-7697

Figura 2 - Avião São Paulo antes da decolagem



O "São Paulo", momentos antes da histórica decolagem

Fonte: Matos (2013).

Vê-se como se iniciou a aviação civil no Brasil, e o principal responsável por este feito. A partir daí, existem outros relatos de voos em nosso país, porém, existiu a intenção de destacar, o pioneirismo desta ação. Um fato curioso, é que existia um brasileiro, Santos Dumont, que já voava na Europa, mas não foi o responsável pelo primeiro voo brasileiro.

O presente trabalho visa mostrar a aviação no Estado do Acre, considerando a sua localização geográfica, a forma como se iniciou este grande marco do progresso, seu desenvolvimento, o crescimento e como funciona nos dias de hoje, apresentando-se as infraestruturas aeroportuárias, as empresas aéreas, os preços das passagens, os acessos às cidades interioranas, levando-se em conta todas as deficiências destas infraestruturas.

A necessidade da pesquisa foi expor um pouco da história da aviação civil deste Estado, tão distante das grandes capitais, que apesar dos grandes avanços alcançados, no que diz respeito ao tema em comento, ainda se encontra isolado, principalmente alguns municípios acreanos.

Segundo Melo (2011), na década de 1930, tem-se o relato do primeiro voo para Rio Branco, capital do Estado do Acre, como não haviam pistas, aeroportos, veio para cá, um hidroavião, que pousou no Rio Acre, a partir daí, mesmo que de modo incerto, os voos continuaram ocorrendo para o estado, transportando pessoas e mercadorias.

De acordo com Melo (2011), a aviação no Acre começou a se desenvolver para suprir suas necessidades, visto que o meio de transporte mais rápido, seria o avião. Enquanto o rio estava cheio, operava-se nas águas, porém, quando se chegava a baixa do rio, encontrava-se grandes dificuldades, assim buscavam alternativas para a construção de um aeródromo em terra firme para que as operações não fossem interrompidas por um período.

Ainda Melo (2011), relata que depois disso, foram construídos aeroportos com pistas, voos militares como os aviões da Força Aérea Brasileira e voos comerciais de pequeno, médio e grande porte, cruzaram milhares de vezes

nosso céu amazônico, trazendo e levando as riquezas geradas em nosso país e assim foi se construindo a história da aviação civil do Estado do Acre.

1.1 PROBLEMA DA PESQUISA

O Estado do Acre, situado na região norte do Brasil, fica muito distante das grandes capitais brasileiras, onde o acesso a estas e outras regiões ocorre através do transporte aéreo e terrestre. Também se faz importante destacar, para que os acreanos se locomovam dentro do Estado, de um município até o outro, utiliza-se como meios de locomoção os transportes aéreos, terrestres e fluviais.

O transporte aéreo é notadamente mais rápido do que o terrestre, por conta disto é também mais caro, a depender do período e localidade que o indivíduo irá se deslocar. Sem contar, que as companhias aéreas que operam dentro e fora do Estado, são em números reduzidos.

Em razão do exposto acima, a problemática apresentada, suscita o seguinte questionamento: o transporte aéreo para a população acreana, por conta de sua localização geográfica, apresenta-se como uma alternativa viável?

Revista Brasileira de Aviação Civil
& Ciências Aeronáuticas

ISSN 2763-7697

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

A presente pesquisa tem como objetivo geral demonstrar que o transporte aéreo para a população acreana, por conta de sua localização geográfica, apresenta se como uma alternativa viável.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Demonstrar um breve histórico sobre o início da aviação acreana;
- Descrever o atual funcionamento do transporte aéreo dentro e fora do estado;

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 5, p. 219-261, nov-dez. 2021.

→ Inferir se a população acreana, que necessita do transporte aéreo vive isolada.

1.3 JUSTIFICATIVA

A aviação civil no Estado do Acre, vem se desenvolvendo desde a década de 1930 de uma maneira satisfatória, porém, mesmo com tantos avanços alcançados, ainda existe uma parte da população, que ainda vive isolada, seja em razão da trafegabilidade dos rios, estradas e/ou disponibilidade de transporte aéreo. A escolha do tema, se deu pela necessidade de mostrar como funciona a aviação no Estado, quais são os aspectos positivos, os aspectos negativos, e o que precisa ser melhorado.

A relevância da pesquisa tem um alcance político, econômico e social, pois o assunto tem a intenção em mostrar aos políticos, autoridades nacionais e locais, público em geral, o que se precisa ser melhorado no transporte aéreo estadual, para proporcionar ao povo acreano, uma melhor qualidade de vida. O público-alvo deste trabalho, são os estudantes da área de aviação, população acreana, pesquisadores e demais interessados. Toda a base da pesquisa está descrita na metodologia deste trabalho.

1.4 METODOLOGIA

De acordo com Coelho (2019), existem vários tipos de pesquisas e são classificadas da seguinte forma:

- 1) Quanto a abordagem: qualitativa e quantitativa;
- 2) Quanto à natureza: básica ou aplicada;
- 3) Quanto aos objetivos: exploratória, descritiva e explicativa;
- 4) Quanto aos procedimentos: experimental, bibliográfica, documental, de campo, ex-post-facto, levantamento, com Survey, estudo de caso, participante, ação, etnográfica, etnometodológica.

Para o desenvolvimento do presente trabalho a metodologia a ser

utilizada quanto à abordagem, será utilizada uma pesquisa qualitativa, quanto à natureza será uma pesquisa aplicada e quanto aos objetivos uma pesquisa exploratória.

Consoante Gerhardt e Silveira (2009, p.31), sobre a pesquisa qualitativa:

Os pesquisadores que utilizam os métodos qualitativos buscam explicar o porquê das coisas, exprimindo o que convém ser feito, mas não quantificam os valores e as trocas simbólicas nem se submetem à prova de fatos, pois os dados analisados são não-métricos (suscitados e de interação) e se valem de diferentes abordagens.

Ainda para estas autoras, a pesquisa aplicada objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática, dirigidos à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais.

De acordo com Gil (2008), a pesquisa exploratória proporcionar maior familiaridade com o problema. Pode envolver levantamento bibliográfico, entrevistas com pessoas experientes no problema pesquisado. Geralmente, assume a forma de pesquisa bibliográfica e estudo de caso.

Quanto aos procedimentos, utilizar-se-á a pesquisa bibliográfica, através da coleta de dados em sites na internet onde estão expostos artigos, trabalhos de conclusão de curso, ensaios, informações sobre o tema, dentre outros. Também se utilizará os recursos de informações contidas em livros que tratam do assunto. Ademais, serão empregados o método de pesquisa documental, como fonte de pesquisa em fotos, jornais, revistas, atas e afins. O tratamento e a análise dos dados serão feitos à luz dos objetivos da pesquisa, onde através da coleta de informações e posterior análise sobre o tema em comento, os elementos compilados serão apresentados neste trabalho.

1.5 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

A presente pesquisa está organizada da seguinte forma, no primeiro capítulo iniciar-se-á mostrando como ocorreu o primeiro voo no Brasil, depois apresentar-se-á o problema da pesquisa, objetivos, metodologia. No segundo

capítulo tem-se o referencial teórico, abordando a origem dos regulamentos do tráfego aéreo em nível internacional, depois os órgãos normativos na aviação brasileira, a estrutura do Comando da Aeronáutica e o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Ademais, apresentar-se-á no terceiro capítulo, um breve contexto sobre o Estado do Acre, mostrando a composição dos municípios e infraestrutura existente. Após, explanar-se-á sobre o início da aviação acreana, fazendo-se todo o retrospecto desta história, que teve seu início na década de 1930, bem como o histórico dos aeroportos de Rio Branco. Seguir-se-á demonstrando, as principais empresas que voaram para o Estado, de forma regional e intermunicipal.

No quarto e último capítulo, aborda-se sobre a aviação acreana nos dias atuais, mostrando como funciona o transporte aéreo hoje, os preços das passagens e alguns pontos sobre o isolamento do povo acreano. Ao final, tem-se a conclusão da presente pesquisa, onde foram feitas as considerações finais, respondendo a problemática, inicialmente apresentada.

2 A AVIAÇÃO NO SISTEMA BRASILEIRO E OS ASPECTOS LEGAIS

2.1 AS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS DO TRÁFEGO AÉREO, A ORIGEM DOS REGULAMENTOS

De acordo com Costa Filho (2017, p. 3-4), as primeiras regras do tráfego aéreo, iniciou-se pelas Convenções Internacionais, onde havia a necessidade de regulamentar estas atividades, através da ordenação, controle, padronização de procedimentos, dentre outros. A Convenção de Paris em 1919, contou com a adesão de 33 (trinta e três) países, foi quando se lançou as bases das leis do espaço aéreo, nacionalidade de aeronaves, certificados de navegabilidade, direitos de tráfegos e os modos de Transporte.

Ainda este autor, posteriormente, em 1929 houve a Convenção de Varsóvia, onde se estabeleceu o princípio do transportador aéreo internacional e várias regras foram firmadas tais como bilhete de passagem aérea, cupom de

bagagem, lesões, mortes em acidentes aéreos. O Brasil ratificou esta convenção através do Decreto-Lei nº 20.704 de 24 de novembro de 1931.

Sentindo a necessidade em se firmar normas e padrões internacionais, em razão do alto volume do tráfego aéreo, e também para evitar conflitos, em 1914 ocorreu a Convenção de Chicago, onde compareceram 54 (cinquenta e quatro) nações, incluindo o Brasil e 52 (cinquenta e dois) países ratificaram este acordo. Nesta convenção foi assinada a Convenção de Navegação Aérea Internacional – CACI e criada a Organização da Aviação Civil Internacional – ICAO.

A respeito do ICAO Bianchini (2016, p.39-40), conceitua como uma agência especializada da Organização das Nações Unidas – ONU, com sede em Montreal – Canadá e foi criada para desenvolver a organização dos transportes aéreos, com fins de melhorar a segurança, eficiência, economia, proteção do meio ambiente, desenvolvimento sustentável da aviação civil por meio de cooperação dos Estados Membros. O Brasil é membro desta organização, daí deve cumprir todos os regulamentos, normas, acordos firmados.

Conforme Costa Filho (2017, p. 5), atualmente existem 19 anexos à ICAO, como segue:

- Anexo 1 - Licenciamento de Pessoal
- Anexo 2 - Regras de Tráfego Aéreo
- Anexo 3 - Meteorologia
- Anexo 4 - Cartas Aeronáuticas
- Anexo 5 - Unidades de Medida
- Anexo 6 - Operação de Aeronaves
- Anexo 7 - Nacionalidade de Aeronaves e Marcas de Registro
- Anexo 8 - Aeronavegabilidade de Aeronaves
- Anexo 9 - Facilidades
- Anexo 10 - Telecomunicações Aeronáuticas
- Anexo 11 - Serviço de Tráfego Aéreo
- Anexo 12 - Busca e Salvamento
- Anexo 13 - Investigação de Acidentes e Incidentes de Aeronaves
- Anexo 14 - Aeródromos
- Anexo 15 - Serviços de Informações Aeronáuticas
- Anexo 16 - Proteção ao Ambiental
- Anexo 17 - Segurança
- Anexo 18 - Transporte Seguro de Cargas Perigosas pelo Ar
- Anexo 19 - Gerenciamento da Segurança Operacional

Mostrou-se até aqui, como se originou toda a regulamentação do tráfego aéreo em nível internacional e atualmente, quais são as normas internacionais em vigor, como os anexos do ICAO, que normatiza desde o licenciamento de pessoal até a o gerenciamento da segurança operacional. A seguir se conhecerá a estrutura e organização da aviação brasileira

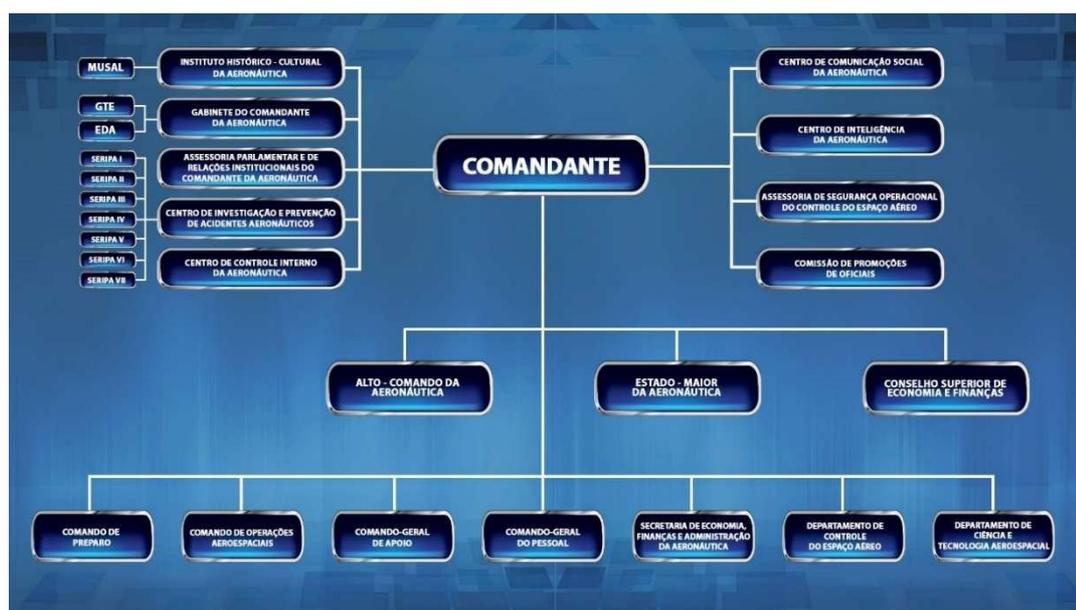
2.2 A ESTRUTURA DA AVIAÇÃO BRASILEIRA E OS ÓRGÃOS NORMATIVOS

A organização da aviação civil no Brasil está assim estruturada. De acordo com o Decreto nº 10.788 de 06 de setembro de 2021 estão subordinados ao Ministério da Infraestrutura a Secretaria Nacional da Aviação Civil com seus departamentos, com os órgãos colegiados: Conselho de Aviação Civil – CONAC, Comissão Nacional de Atividades Aeroportuárias – CONAERO, Comissão Nacional das Autoridades nos Portos - CONAPORTOS, tem-se ainda a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO. Conforme Decreto nº 9.570 de 20 de novembro de 2018, estão subordinados ao Ministério da Defesa, os Comandos da Marinha, Exército e Aeronáutica e o Departamento de Controle de Espaço Aéreo - DECEA.

De acordo com o Ministério da Defesa o Organograma do Comando da Aeronáutica, aprovado pelo Decreto nº 6.834/2009, tem a seguinte estrutura organizacional (Figura 3):



Figura 3 - Organograma do Comando da Aeronáutica



Fonte: Ministério da Defesa - Força Aérea Brasileira 2021

Em resumo, toda a estrutura está dividida assim: de um lado tem-se o Órgão de Direção Geral, do outro, o Órgão de Direção Setorial e abaixo estão os Comandos Aéreos Regionais, nos quais destacam-se o Comando de Preparo; Comando de Operações; Departamento de Controle do Espaço Aéreo e o Departamento de Ciência e Tecnologia Aeronáutica.

Consoante Bianchini (2016, p.41), no Brasil as autoridades aeronáuticas que compõe os órgãos normativos são a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA.

A ANAC foi criada através da Lei nº 11.182 de 27 de setembro de 2005, sob regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, tem as seguintes competências:

Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

Art. 3º A Anac, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, especialmente no que se refere a: [\(Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011\)](#)

I – a representação do Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil;

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 5, p. 219-261, nov-dez. 2021.

- II – o estabelecimento do modelo de concessão de infra-estrutura aeroportuária, a ser submetido ao Presidente da República;
- III – a outorga de serviços aéreos;
- IV – a suplementação de recursos para aeroportos de interesse estratégico, econômico ou turístico; e
- V – a aplicabilidade do instituto da concessão ou da permissão na exploração comercial de serviços aéreos.

Logo, toda o encargo desta autarquia é sobre a regulação das atividades da aviação civil, normatiza e supervisiona estas atividades no Brasil, no art. 8º desta Lei, tem-se o detalhamento destas competências.

De acordo com Costa Filho (2016, p. 12), o Departamento de Controle de Espaço Aéreo tem a seguinte atribuição:

É responsável pelo planejamento, regulamentação, cumprimento de acordos, normas e regras internacionais relativas à atividade de controle do espaço aéreo, bem como a operação, atualização, revitalização e manutenção de toda a infraestrutura, de meios necessários à comunicação e navegação, imprescindíveis à aviação, nacional e internacional, que circula no espaço aéreo brasileiro.

Destaca-se que este Departamento, conforme explanado acima, faz parte da estrutura do Comando da Aeronáutica e para desenvolver este trabalho, tem vários subdepartamentos que são divididos em operação, técnico e de administração.

Salienta-se que enquanto a ANAC, uma autarquia vinculada ao Ministério da Infraestrutura tem a jurisdição de supervisionar toda as atividades da aviação civil brasileira no que diz respeito aos aspectos econômicos e técnicos, o DECEA, diretamente subordinado ao Comando da Aeronáutica, tem a competência e responsabilidade do controle do espaço aéreo.

Ademais, existem as autoridades aeronáuticas, que compõem os órgãos regionais, conforme Bianchini (2016, p.42-44), que são o Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo – CINDACTA, bem como o Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo – SRPV-SP; ainda os Núcleos Regionais de Aviação Civil – NURAC´s. Os órgãos locais são os Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo – DETCEA´s e os outros órgãos são o Centro de Gerenciamento

da Navegação Aérea – CGNA e a INFRAERO, responsável por prover a estrutura e serviços aeroportuários e navegação aérea do Brasil.

2.3 O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA

A principal legislação no Brasil sobre a aviação civil é o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, aprovado pela Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986, com 324 artigos, está dividido em títulos, capítulos e seções, apresenta-se a seguir, um panorama geral, sobre os principais pontos que versa esta Lei:

- Título I – Das disposições gerais;
- Título II - Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos;
- Título III – Da infra-estrutura aeronáutica;
- Título IV – Das aeronaves;
- Título V – Da tripulação;
- Título VI – Dos serviços aéreos;
- Título VII – Do contrato de transporte aéreo;
- Título VIII – Da responsabilidade civil;
- Título IX – Das infrações e providências administrativas;
- Título X – Dos prazos extintivos;
- Título XI – Das disposições finais e transitórias.

Por conseguinte, em razão da extensão desta normativa, tem-se o propósito de adentrar sobre as previsões legais das aeronaves, dos serviços aéreos e contratos de transporte aéreo, que tem estreita relação com o objeto deste trabalho.

Segundo a Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986, o conceito de aeronave e sua classificação, estão assim compreendidos, in verbis:

Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas.

Parágrafo único. A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, matrícula, aeronavegabilidade (artigos 72, I, 109 e 114),

transferência por ato entre vivos (artigos 72, II e 115, IV), constituição de hipoteca (artigos 72, II e 138), publicidade (artigos 72, III e 117) e cadastramento geral (artigo 72, V).

Art. 107. As aeronaves classificam-se em civis e militares.

§ 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares (artigo 3º, I).

§ 2º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas.

§ 3º As aeronaves públicas são as destinadas ao serviço do Poder Público, inclusive as requisitadas na forma da lei; todas as demais são aeronaves privadas.

Aqui o legislador quis deixar claro o que se considera uma aeronave, de modo que qualquer outro entendimento divergente, não se enquadra como tal. Também, importa dizer, sobre as suas classificações, que são as civis e militares e a subclassificação das civis, que são as aeronaves públicas e privadas. Insta mencionar, que não existe aeronaves militares privadas.

Assim como nesta Lei, existe a previsão que toda aeronave deve ter a nacionalidade do Estado em que foi matriculada e ainda, que para realizar os serviços de voos, os aviões deverão possuir o Certificado de Aeronavegabilidade, conforme requisitos, condições e provas, este documento possui prazo de vigência.

Além disso, tem-se todo o arcabouço legal nos artigos 115 e 116 sobre a propriedade da aeronave, quem pode ser adquirida por construção, usucapião, direitos hereditários, por inscrição do título de transferência no Registro Aeronáutico Brasileiro e por transferência legal. São proprietários todas as pessoas físicas e jurídicas que tenham a posse dela comprovada e de acordo com a forma prevista para a sua aquisição.

Ademais, nos artigos 122 e 123 desta normativa, mostra-se quem pode fazer a exploração e ser o explorador da aeronave:

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave: I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados; III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;
IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Dessa forma, mostrou-se que para ser operador ou explorador, se faz necessário ter a concessão ou a autorização para a prestação deste serviço, ou ainda, ser proprietário, fretador ou arrendatário da aeronave que faz o transporte público dos serviços aéreos.

Em adição, a normativa estabelece que os serviços aéreos, compreendem os serviços privados e públicos, e que estes abrangem os serviços aéreos públicos, transporte de passageiros, cargas, sendo regular ou não regular, doméstico ou internacional, previsão nos artigos 174 e 175 da respectiva Lei.

Para ter direito a exploração dos serviços aéreos públicos, o explorador deverá requerer e obter a concessão ou autorização para estes serviços, que são concedidas às pessoas jurídicas criadas de acordo com as leis brasileiras e com sede e administração em solo brasileiro, inclusive isto foi uma alteração feita pela Lei 13.842 de 2019. Estas concessões ou autorizações são regulamentadas pelo Poder Executivo, conforme amparo legal nos artigos 180, 181 e 183 da Lei 7.565/1986.

Outrossim, há que se destacar quem controla os serviços aéreos públicos, de acordo com o CBA:

Art. 192. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos de transporte regular, que impliquem em consórcio, pool, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica.

Art. 193. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruínoza e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar frequências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.

Art. 194. As normas e condições para a exploração de serviços aéreos não regulares (artigos 217 a 221) serão fixadas pela autoridade aeronáutica, visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular, e poderão ser alteradas quando necessário para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos.

Parágrafo único. Poderá a autoridade aeronáutica exigir a prévia aprovação dos contratos ou acordos firmados pelos empresários de serviços especializados (artigo 201), de serviço de transporte aéreo regular ou não regular, e operadores de serviços privados ou desportivos (artigos 15, § 2º e 178, § 2º), entre si, ou com terceiros.

Agora, a fiscalização destes serviços aéreos é regulamentada desta forma:

Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.

Parágrafo único. Constituem encargos de fiscalização as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços aéreos, oficinas, entidades aeroesportivas e instalações aeroportuárias, bem como os exames de proficiência de e aeroviários.

Art. 198. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todas as empresas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas, estabelecido pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos.

Art. 199. A autoridade aeronáutica poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.

Art. 200. Toda empresa nacional ou estrangeira de serviço de transporte aéreo público regular obedecerá às tarifas aprovadas pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. No transporte internacional não regular, a autoridade aeronáutica poderá exigir que o preço do transporte seja submetido a sua aprovação prévia.

Também não menos importante, destaca-se a necessidade em demonstrar sobre o Contrato de Transporte Aéreo, conforme art. 122, ocorre quando a pessoa física ou jurídica, através de contrato firmado, tem a obrigação de transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento. Por fim, mostrou-se neste referencial teórico, os aspectos legais mais relevantes no que diz respeito a aviação civil brasileira, de modo a expor, a estrutura, quem são as autoridades aeronáuticas, os responsáveis pela operação e fiscalização. Também, se demonstrou que as aeronaves deverão possuir o Certificado de Aeronavegabilidade e também a necessidade em obter a concessão ou autorização para a exploração dos serviços aéreos públicos.

3 UM POUCO A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NO ESTADO DO ACRE

3.1 UM BREVE CONTEXTO SOBRE O ESTADO DO ACRE

De acordo com informações contidas no site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2020), o Acre possui uma população estimada de 894.470 pessoas, uma densidade demográfica de 4,47 hab./km² e uma área territorial de 164.173,431 km². É um dos 27 estados brasileiros, localizado na região Norte. Faz limite com Peru, Bolívia, Amazonas e Rondônia, possui 22 municípios que são: Rio Branco - Capital, Bujari, Manoel Urbano, Sena Madureira, Feijó, Tarauacá, Jordão, Mâncio Lima, Rodrigues Alves, Marechal Thaumaturgo, Santa Rosa do Purus, Cruzeiro do Sul, Porto Walter, Senador Guimard, Capixaba, Plácido de Castro, Acrelândia, Xapuri, Brasileia, Epitaciolândia, Porto Acre e Assis Brasil.

Conforme Guitarrara (2020), o Acre até a metade do século XIX era habitado por populações indígenas e fazia parte dos territórios boliviano e peruanos. Após muitas disputas por domínio das terras entre bolivianos, peruanos e acreanos, o Brasil adquiriu o Acre em 1903, através do Tratado de Petrópolis e foi elevado à categoria de Estado em 15 de junho de 1962.

Sobre a infraestrutura do Estado, este é atravessado por cinco rodovias estaduais e cinco federais. O transporte rodoviário é muito utilizado pela população acreana, tanto para os deslocamentos fora e/ou dentro do Estado. Mesmo estando algumas estradas intermunicipais em condições precárias de trafegabilidade, é ainda uma opção mais barata.

Ademais, ainda existem localidades isoladas, onde o acesso ocorre somente através do transporte hidroviário, com barcos, canoas, balsas que trafegam com pessoas, mercadorias, bens de uso, bens de consumo, através dos rios que fazem parte dos municípios acreanos.

Tem-se também como alternativa para os deslocamentos e transporte de cargas, o transporte aéreo, feito por companhias de grande, médio e pequeno porte. Por ter uma capacidade menor e os custos serem elevados, torna-se uma

opção menos viável, do ponto de vista econômico, porém mais rápida e com mais conforto.

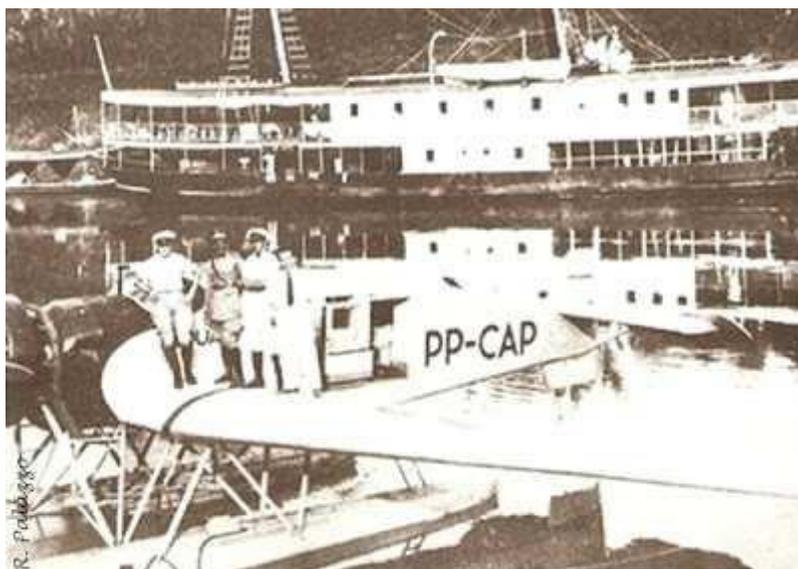
3.2 O INÍCIO DA AVIAÇÃO ACREANA

A história da aviação acreana remota a idos antes mesmo do Acre ser elevado à categoria de Estado, quando ainda era território, tem-se o registro do primeiro voo em águas acreanas na década de 1930, considerando que à época não existiam aeroportos, pistas ou algo parecido. Como a forma de deslocamento possível à população acreana era o transporte fluvial, nada mais natural que o primeiro transporte aéreo para cá, ter sido feito através de um hidroavião.

Consoante Melo (2011), em 1936 o Presidente da República Federativa do Brasil, Getúlio Vargas, nomeou como Interventor para o território do Acre, Martiniano Prado. Nesta época, os serviços de transportes aéreos no Brasil eram feitos por algumas companhias estrangeiras. Este interventor, sentiu uma grande necessidade em trazer “os pássaros de alumínio com homens dentro” para voar até o Acre. Após muitas negociações, conseguiu-se um acordo com a Empresa Panair, para que a população Rio Branquense fosse agraciada com os voos desta companhia, que possuíam hidroaviões, ou sejam, aviões aquáticos. Este interventor, providenciou, para que o avião pousasse em Rio Branco, uma porção do leito do Rio Acre e após toda a preparação, com banda de música, suspensão do expediente no serviço público, todas as autoridades convidadas, após três tentativas, o avião não conseguiu pousar, gerando uma grande frustração para o interventor e população Rio Branquense.

Ainda segundo este autor, passado algum tempo, em 05 de maio de 1936, pousou em Rio Branco, um avião monomotor modelo JUNKER-W-34, da Companhia Alemã Condor, batizado com o nome de Taquary, inaugurou a linha aérea, ligando Rio Branco ao restante do país (Figura 4).

Figura 4 - Hidroavião Taquary - 1936



Fonte: Melo (2011).

De acordo com Melo (2011), o estabelecimento do serviço aéreo, ocorreu somente em 06 de dezembro de 1936, com o transporte de passageiros, cargas e correio aéreo, ocorrendo uma vez por semana.

Logo, grandes foram os desafios enfrentados para proporcionar à população acreana, uma opção de interligação com o restante do país através do transporte aéreo, mas é salutar destacar também, a vontade dos interventores, em fazer isto acontecer, o progresso da região, de certa forma estava condicionado a isso, pois naquela época, as estradas eram bem precárias e o transporte de pessoas e cargas eram feitos por via fluvial, que ocorria de forma bem demorada. Destaca-se, que um grande passo foi dado em rumo ao crescimento da região e o isolamento estava de certa forma, rompido.

3.3 RETROSPECTO DOS AEROPORTOS DE RIO BRANCO

A construção do primeiro campo de aviação no município de Rio Branco, remete ainda a década de 1930. Conforme Maia (2011), em 1937, o interventor Epaminondas Martins, inaugurou uma pista, com extensão inicial de oitocentos metros por sessenta de largura, que foi batizada com o nome de Santos Dumont, onde começaram a pousar os aviões da Panair, Cruzeiro do Sul e Correio Aéreo, a

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 5, p. 219-261, nov-dez. 2021.

partir daí, os prefeitos dos demais municípios acreanos começaram a construir seus campos de pouso, tais como Brasiléia, Xapuri, Sena Madureira, Feijó, Tarauacá e Cruzeiro do Sul. De acordo com informações contidas no site da Empresa de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, tem-se a seguinte histórico das construções dos aeroportos da cidade de Rio Branco (Figura 5, 6 e 7).

Em 1940 – Aeroporto Salgado Filho, que atendia à aviação geral, que utilizava aeronaves como o Douglas DC-3, com capacidade para aproximadamente 40 passageiros.

Figura 5 - Aeroporto de Rio Branco em 1946



Fonte: Melo (2011).

& Ciências Aeronáuticas

ISSN 2763-7697

Figura 6 - Aeroporto de Rio Branco em 1946 - Estação de Passageiros



Fonte: Melo (2011).

Figura 7 - Aeroporto de Rio Branco em 1946 - Salão de Passageiros



Fonte: Melo (2011).

Em 1973 – Aeroporto Internacional Presidente Médici, atendia a aviação geral e regular, utilizava-se aeronaves do tipo Boeing 737, para voos regionais e internacionais, porém, em deslocamentos de fluxos de passageiros e cargas, utilizava-se aviões de menor porte, como monomotores, bimotores (Figura 8).

Figura 8 - Pista do Aeroporto Presidente Médici



Pista do Aeroporto Presidente Médici contava com 2,6 mil metros por 45 metros.

Foto: Américo de Mello/Arquivo pessoal.

Este aeroporto funcionou e serviu a população, durante 26 anos, estava instalado no segundo distrito da cidade. Por conta deste ter sido construído em terras de particulares, houve um litígio judicial, com ordem de desapropriação do local, o Governo do Estado, não teve outra alternativa, senão construir um novo aeroporto, em uma outra localidade, com uma estrutura bem maior e melhor.

Em 1999 – Aeroporto Internacional de Rio Branco Plácido de Castro, foi inaugurado para atender ao fluxo de passageiros e cargas na região mais ocidental do Brasil.

De acordo com o Wikipedia, no ano de 2016, o movimento mensal no Aeroporto Internacional Plácido de Castro, com aeronaves domésticas e internacionais foi de 10.374, com um total de 231.424 de passageiros domésticos e internacionais (Figura 9).

Figura 9 - Aeroporto Internacional de Rio Branco Plácido de Castro



Fonte: Wikipedia, 2021.

Conforme Wikipédia (2021, site), lista-se a seguir, a lista dos aeroportos do Acre, com nome oficial, código IATA – Associação Internacional de Transportes Aéreos e/ou código ICAO – Organização Internacional da Aviação Civil e município de localização:

- 1) Aeroporto Internacional de Rio Branco – Plácido de Castro (IATA:RBR, ICAO:SBRB) – Rio Branco;
- 2) Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul (IATA:CZS, ICAO:SBCZ) – Cruzeiro do Sul;
- 3) Aeroporto de Brasília (IATA:CIJ, ICAO:SWBS) – Brasília;
- 4) Aeroporto de Feijó (IATA:FEJ, ICAO: SWFJ) – Feijó;
- 5) Aeroporto de Marechal Thaumaturgo (ICAO: SSPV) – Marechal Thaumaturgo;
- 6) Aeroporto de Porto Walter (ICAO:SSPR) – Porto Walter; 7) Aeroporto de Santa Rosa do Purus (ICAO:SSPQ) – Santa Rosa do Purus;
- 8) Aeroporto de Sena Madureira (IATA:ZMD, ICAO: SBRB) – Sena Madureira;
- 9) Aeroporto de Manuel Urbano (ICAO: SIMB) – Manoel Urbano; 10) Aeroporto de Tarauacá (IATA: TRQ, ICAO: SBTk) – Tarauacá; 11) Aeroporto de Xapuri (ICAO: SWXU) – Xapuri.

Infere-se, após informações expostas, que dos 22 (vinte e dois) municípios acreanos, somente 11 (onze) possuem aeroportos oficiais, os municípios que não estão contemplados nesta lista, utilizam como meio de transporte, o terrestre e o fluvial e alguns, mesmo não tendo aeroportos possuem pistas de pousos.

Mostrou-se até aqui, uma linha do tempo das construções dos aeroportos de Rio Branco, com o intuito de entender um pouco mais como foi o início de todo este processo de aviação, que certamente evoluiu ao longo do tempo, considerando que na década de 1930 não havia nem pista nesta cidade, agora a população é agraciada com uma estrutura, que não deixa a desejar, em comparação com os demais aeroportos do Brasil, para atender tantos voos regionais, nacionais e internacionais.

3.4 AS PRINCIPAIS EMPRESAS QUE VOARAM PARA DENTRO DO ESTADO E CIDADES DOS INTERIOR

De acordo com Casagrande (2021), algumas companhias aéreas, que durante muito tempo, transportaram pessoas e cargas, em voos domésticos e internacionais, já não existem mais. Estas empresas, também prestaram serviços para o Estado do Acre, em voos comerciais, conforme exposição abaixo.

A Viação Aéreo Rio Grandense – VARIG, foi fundada em 07 de maio de 1927 e a principal companhia aérea brasileira durante algum tempo, foi vendida em 2007 para a Gol Linhas Aéreas em 2007 (Figura 10).

Figura 10 - Avião da VARIG



Fonte: Casagrande (2021).

A seguir, tem-se a Viação Aérea São Paulo – VASP, teve seu primeiro voo em 17 de novembro de 1933, foi estatizada em 1936, após uma crise financeira e foi novamente privatizada na década de 1990 (Figura 11). Deixou de operar no ano de 2005.

Figura 11 - Avião da VASP



Fonte: Casagrande (2021).

A Companhia Cruzeiro também voou para o Acre, esta empresa foi fundada em 1927 como Sindicato Condor, criada por alemães, depois de passar por dificuldades, após a segunda guerra mundial, adotou o nome de Cruzeiro. (Figura 12). Encerrou suas atividades em 1975, quando foi vendida para a VARIG.

Figura 12 - Avião da Companhia Cruzeiro



Fonte: Casagrande (2021)

Agora, apresenta-se as companhias aéreas que faziam voos intermunicipais no Estado do Acre:

A primeira delas é Táxi Aéreo Vale do Juruá – TAVAJ, que foi inaugurada em 1972, para operar como empresa táxi aéreo, em 1994 foi autorizada para operar como companhia aérea regional, mudando seu nome para TAVAJ Transportes Aéreos Regulares S.A, em 2006 encerrou suas atividades. As principais aeronaves utilizadas por esta Companhia foram: Embraer Bandeirante, Fokker F-27, Embraer 120 Brasília e Dash8 (Wikipédia, 2020).

Também fez muitos voos pelo Estado, a Rico Linhas Aéreas S.A., que foi criada em 1996 pelos donos da Rico Taxi Aéreo, que havia sido fundada em 1960, que foi autorizada a operar transportes de passageiros e carga na região amazônica. Em 2005, foi considerada a maior companhia regional, servindo os Estados do Acre, Amazonas, Pará e Rondônia. Encerrou suas atividades em 2011, quando a Agência Nacional de Aviação – ANAC, cancelou sua licença de operação, em decorrência da falta de estrutura desta empresa (Wikipédia, 2021).

Ademais, muitas outras empresas de menor porte também contribuíram em voos comerciais pelo Estado, porém, não há relatos oficiais sobre estes dados. Mas, também, tem a necessidade de destacar, a importância dos voos da Força Aérea Brasileira (FAB)¹ - subordinada ao Ministério da Defesa, que foi criada em 20 de janeiro de 1941, com várias bases aéreas distribuídas ao longo das cidades brasileiras, possuindo diversas aeronaves como aviões de caça, ataques, helicópteros, reconhecimento, patrulha, instrução, transporte - que durante muito tempo, transportou de forma gratuita, pessoas, animais, cargas, mudanças, de uma população menos favorecida, do ponto de vista econômico, das cidades interioranas até a capital Rio Branquense (Figura 13).

Figura 13 - Avião de Transporte da FAB



Fonte: Força Aérea Brasileira, 2021.

Estas foram as empresas, que muito contribuíram para o desenvolvimento e progresso do Acre, que ao longo dos anos, transportaram diversas pessoas, cargas e mercadorias e proporcionaram à população acreana acesso à saúde, educação, lazer, dentre outros.

¹ Dados Extraído do Wikipedia

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 5, p. 219-261, nov-dez. 2021.

3 ATUALIDADE NA AVIAÇÃO ACREANA

3.1 O TRANSPORTE AÉREO DENTRO DO ESTADO DO ACRE E PARA AS DEMAIS REGIÕES DO BRASIL

Atualmente, duas companhias aéreas estão operando com os serviços de transporte aéreo de cargas e passageiros, do Estado do Acre para as demais regiões do país e vice-versa. Estas empresas são a Gol Linhas Aéreas Inteligentes e Latam Airlines.

De acordo com informações disponibilizadas pela Companhia Aérea GOL (2021), esta empresa iniciou suas operações em 15 de janeiro de 2001, com um Boeing 737, quando fez uma viagem de Brasília até São Paulo. Em 2005, inaugurou uma nova base em Boa Vista – RR, e era a única companhia aérea brasileira a operar para todas as capitais do Brasil. Em 28 de março de 2007, comprou a Varig e se transformou em um dos maiores grupos da América Latina, transportando mais de 20 milhões de passageiros.

Segundo a GOL (2021), sua frota é composta de 90 (noventa) aeronaves dos modelos Boeing 737-800 e 737-700, 10 (dez) aeronaves 737 MAX 8, estes aviões operam nas rotas do Brasil, América do Sul, América do Norte e Caribe. Esta empresa, utiliza a aeronave Boeing 737-800 para voos com destino à Rio Branco e Cruzeiro do Sul, ambos do estado do Acre. Este avião tem uma capacidade para transportar 186 passageiros, tem um comprimento de 39,5 metros, uma altura de 12,5 metros, envergadura de 35,8 metros, velocidade de cruzeiro de 966 km/h e alcance máximo de 5.440 km.

A GOL possui dois voos regulares diários com destino a Rio Branco e saída de Rio Branco para as demais cidades brasileiras. Para Cruzeiro do Sul, tem um voo todos os dias (GOL, 2021).

Conforme a Empresa Aérea Latam Airlines (2021), a história desta companhia se inicia desta forma: em 1929, fundada por Arturo Merino Benetiz, a Linha Aérea Nacional do Chile – LAN, em 1976 o comandante Rolim Amaro funda a Transportes Aéreos Regionais. Em 1990, esta companhia altera de novo e passa a se chamar Transportes Aéreo Meridionais – TAM. Em 2011, a LAN e LATAM

assinam os acordos vinculados relacionados à combinação de negócios entre as duas companhias. Em 2012, nasce o LATAM Airlines Group, fusão da LAN e LATAM.

Consoante a Latam (2021), esta companhia opera com 301 aviões em sua frota, com aeronaves Boeing e Airbus, seus aviões são: Boeing 767-300 com capacidade para até 238 passageiros; Airbus 350, capacidade até 339 passageiros; Airbus 321, capacidade até 224 passageiros; Airbus 320-200 capacidade até 185 passageiros; Airbus 319, capacidade até 144 passageiros; Boeing 777, capacidade de até 368 passageiros.

Nos voos que operam nas rotas do Acre, ocorrem todos os dias, com chegada em Rio Branco às 12hs e saída por volta das 14hs. São utilizados os aviões tipo Airbus 320, com as seguintes características: comprimento de 44,51 metros, largura de 44,51 metros, altura 11,76 metros, peso máximo decolagem 89 toneladas, motores V2500 – A5 (LATAM, 2021).

A seguir, mostrar-se-á as principais Empresas que operam dentro do Estado do Acre, através de voos domésticos. Pelo levantamento efetuado, atualmente somente 02 (duas) empresas, prestam serviços de transporte aéreo.

Segundo Empresa Ortiz Táxi Aéreo (2021), conforme dados em sua rede social, esta companhia aérea foi criada no ano de 1999, na cidade de Rio Branco, pelo comandante José Ortiz, com o objetivo de atender o mercado regional, considerando as condições precárias de trafegabilidade das rodovias acreanas, viu uma oportunidade de negócio, no ramo do transporte aéreo(Figura 14).



Figura 14 - Avião da Empresa Ortiz Táxi Aéreo



Fonte: Facebook Empresa Ortiz, 2021.

Conforme Empresa Ortiz (2021), esta iniciou suas atividades, com uma aeronave modelo Cessna 210, para realizar apenas serviços de fretamento. Ampliou sua frota e conta atualmente, com 10 (dez) aviões dos seguintes modelos, 01 (um) Caravan C208B; 04 (quatro) Sêneca II; 01 (um) Navajo; 01 (um) Sertanejo; 02 (dois) Minuanos; 01 (um) Corisco. Faz fretamentos parciais através de lotação para os municípios de Santa Rosa, Jordão e Tarauacá, transportando passageiros, cargas e serviços contratados por Instituições Bancárias e Correios.

Considerando que esta empresa trabalha com diversos modelos de avião, todos de pequeno porte, tem-se a intenção de especificar tecnicamente somente o avião modelo Cessna 210. Consoante o site Ciência e Tecnologia em Foco (2015), esta aeronave, tem a capacidade de transportar 01 (um) piloto, mais 05 (cinco) passageiros, possui um comprimento aproximado de 9 metros, envergadura aproximada de 11 metros, velocidade de cruzeiro 300km/h, motorização potência continental IO-520 B aspirado 285 hp.

Segundo a Empresa Rio Branco Aerotáxi (2021), esta companhia foi criada no ano de 1993, também na cidade de Rio Branco, pelo comandante Silvio Abílio Almeida Lima, com a intenção de trafegar com voos domésticos regionais (Figura 15).

Figura 15 - Aeronaves da Empresa Rio Branco Aerotáxi



Fonte: Empresa Rio Branco Aerotáxi, 2021.

Conforme a Empresa Rio Branco Aerotáxi (2021), o primeiro avião utilizado por esta empresa foi o Sêneca II, para fretamento rumo às cidades interioranas do Estado do Acre. Sua frota atual é composta de 03 (três) aeronaves, 02 (duas) modelo Bandeirantes e 01 (uma) modelo Sêneca II, os serviços são de fretamento parcial com lotação para os municípios de Feijó e Tarauacá, atende também solicitações de serviços de empresas, bancos, correios e afins.

De acordo com informações contidas no site da Força Aérea Brasileira FAB (2021), o avião modelo Sêneca II, pertence à família dos bimotores, com capacidade para 06 (seis) lugares, destinado ao transporte de passageiros. Suas especificações técnicas são: tem o comprimento de 8,69 metros, envergadura de 11,85 metros, altura 3,02 metros, peso vazio de 1.280 kg, motor 2, Continental TSIO-360 E, contra-rotativos de 200hp, 6 cilindros horizontais opostos.

Ainda a FAB (2021), diz que o avião Bandeirantes EMBRAER 110, é um avião com capacidade para 02 (dois) tripulantes e 12 (doze) passageiros, destinado ao transporte regional. As especificações técnicas deste modelo são: comprimento 14,23 metros, envergadura 15,32 metros, altura 4,73 metros, peso vazio 3.402 kg, velocidade máxima 424 km/h, alcance 1.927 km, motor 2 turbohélices Pratt & Whitney PT6A-27 de 680 s.h.p.

De acordo com Casseb (2020), a Empresa OMNI Táxi Aéreo, R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 5, p. 219-261, nov-dez. 2021.

pretende efetuar o transporte de passageiros para as localidades de Rio Branco – Ac, Cruzeiro do Sul – AC, Manaus-AM, Porto Velho – RO, com quatro voos semanais em uma aeronave bimotor, modelo ATR 42-500 com capacidade para 50 (cinquenta) passageiros. A empresa protocolizará pedido para atuar na região Norte, junto à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e pediu apoio ao atual Governador do Estado, Gladson Cameli, no andamento do processo de liberação.

3.2 OS PREÇOS DAS PASSAGENS AÉREAS

A composição dos preços das passagens aéreas tem algumas variantes, que aumentam ou diminuem seus valores. No caso dos voos para outras regiões do país, quando se faz a cotação de preços, o período da viagem, destino, dia da semana, antecedência da compra, alteram de forma substancial estes preços. Outra variável é o período do ano, se alta ou baixa temporada, tendo como alta temporada são os meses de férias como janeiro, julho, dezembro, as datas festivas tipo carnaval, páscoa, feriados prolongados. Algumas cidades, onde há muita procura por estes roteiros, também oneram o valor, passagens com embarques e desembarques durante o período da semana, tipo terça-feira, quarta-feira tendem a ser mais baratas.

Fez-se um levantamento dos preços das passagens para uma pessoa, levando-se em conta as temporadas, dias da semana, localidade, tipo de tarifa light, bagagem de mão, sem escolha de assento, nas duas empresas aéreas que operam com voos para Rio Branco. Escolheu-se uma cidade da região centro-oeste, sul e nordeste para fins de comparação, conforme segue. Verifica-se na tabela 1, a diferença dos valores quando se viaja na baixa temporada, algo em torno de 267% do valor de uma passagem comprada para a alta temporada para a região centro oeste, na Companhia Latam.

Tabela 1 - Preços de passagens Empresas Latam e Gol - Região Centro-Oeste

Saindo de	Indo para	Data	Temporada	Valor total – Latam	Valor total – Gol
Rio Branco - AC	Brasília - DF	06/10/2021	Baixa	751,46	842,46
Brasília - DF	Rio Branco - AC	13/10/2021			
Rio Branco - AC	Brasília - DF	04/01/2022	Alta	2.012,46	3.202,46
Brasília - DF	Rio Branco - AC	11/01/2022			

Fonte: Site Latam e Gol – 22/08/2021.

Enquanto na Gol, viajar em temporadas diferentes para a região sudeste, tem suas diferenças, neste caso há uma majoração de 380% no valor das passagens. Quando se compara, os preços das passagens entre as duas companhias aéreas, os valores são ainda mais diferenciados no trecho Rio Branco/Brasília/Rio Branco, alta temporada, há uma diferença de 159%.

Na tabela 2, uma viagem para a região nordeste, independente da temporada, os valores não oscilam muito, na alta temporada este valor se reduz, na Empresa Latam. Porém na Gol, há uma diferença bem significativa nos períodos diferentes.

Tabela 2 - Preço de passagens Empresa Latam e Gol - Região Nordeste

Saindo de	Indo para	Data	Temporada	Valor total – Latam	Valor total – Gol
Rio Branco - AC	Natal - RN	06/10/2021	Baixa	2.196,53	3.365,43
Natal - RN	Rio Branco - AC	13/10/2021			
Rio Branco - AC	Natal - RN	04/01/2022	Alta	2.025,53	4.063,53
Natal - RN	Rio Branco - AC	11/01/2022			

Fonte: Site Latam e Gol – 22/08/2021

Ao comparar os valores de uma passagem ida e volta para a cidade de Natal – RN, o preço praticado pela Gol é 200% mais caro que o da Latam.

Enquanto na tabela 3, os preços de uma viagem para Porto Alegre – RS, não oscilam muito entre a companhias, fica algo em média de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) uma viagem ida e volta, com permanência de uma semana.

A empresa Gol, opera com voos diários para Cruzeiro do Sul, a segunda maior cidade do Estado do Acre, fez-se um levantamento de um deslocamento saindo de Rio Branco no dia 05/10/2021 e retornando em 11/10/2021, a viagem para uma pessoa fica em torno de R\$ 889,56 (oitocentos e oitenta e nove reais e cinquenta e seis centavos).

Tabela 3 - Preços de passagens Empresa Latam e Gol - Região Sul

Saindo de	Indo para	Data	Temporada	Valor total – Latam	Valor total – Gol
Rio Branco - AC	Porto Alegre - RS	06/10/2021	Baixa	1.831,22	1.912,02
Porto Alegre - RS	Rio Branco - AC	13/10/2021			
Rio Branco - AC	Porto Alegre - RS	04/01/2022	Alta	2.298,22	2.082,02
Porto Alegre - RS	Rio Branco - AC	11/01/2022			

Fonte: Site Latam e Gol – 22/08/2021.

A seguir, tem-se os levantamentos de preços das passagens, das empresas que operam dentro do Estado do Acre, com voos intermunicipais (Tabela 4). Estas companhias aéreas não viajam todos os dias da semana, são datas pré estabelecidas, caso haja a necessidade em efetuar uma viagem, fora dos dias previstos, o passageiro poderá fazer o fretamento fechado, pagando mais caro por este serviço.

Tabela 4 - Preço de passagens Empresa Rio Branco Táxi Aéreo

Trecho	Ida	Volta	Valor – Ida e volta
Rio Branco – Santa Rosa do Purus	Segunda e Sexta-feira	Segunda e Sexta-feira	700,00
Rio Branco Jordão	-Terça e Quinta-feira	Terça-feira e Quinta-feira	900,00
Rio Branco Tarauacá	-Terça-feira e Quinta-feira	Terça e Quinta-feira	1.000,00
Tarauacá - Jordão	Terça-feira e Quinta-feira	Terça e Quinta-feira	600,00

Fonte: Empresa Rio Branco Taxi Aéreo, 2021.

Os preços das passagens da Tabela 4 são tabelados, não importando o período em que se faça a viagem, caso o cidadão queira se deslocar até Santa Rosa do Purus, ele tem somente duas opções de dias da semana nesta empresa.

Destaca-se que para viajar para o Jordão, saindo de Rio Branco, um município distante 462 km da capital, o preço da passagem é quase o mesmo valor para ir e voltar para Brasília – DF, que está a mais de 3.000 km de distância de Rio Branco. Este município é completamente isolado, sendo as opções de traslado de barco ou avião, isso encarece demais o deslocamento de avião.

Tabela 5 - Preço de Passagens Empresa Ortiz

Trecho	Ida	Volta	Valor – Ida e volta
Rio Branco – Santa Rosa do Purus	Terça e Quinta-feira	Terça e Quinta-feira	700,00
Rio Branco Jordão	-Segunda-feira	Segunda-feira	900,00

Fonte: Empresa Ortiz, 2021.

Na Tabela 5, os preços praticados pela Empresa Ortiz são os mesmos da Rio Branco Aerotáxi, o que difere são as opções de dias da semana.

Tabela 6 - Trechos da Empresa Aerobran

Trecho	Ida	Volta	Valor – Ida e volta
Cruzeiro do Sul – Marechal Thaumaturgo	Segunda, Quarta e Sexta-feira	Segunda, Quarta e Sexta-feira	
Cruzeiro do Sul – Porto Walter Marechal Thaumaturgo Porto Walter	Segunda, Quarta e Sexta-feira Segunda, Quarta e – Sexta-feira	Segunda, Quarta e Sexta-feira Segunda, Quarta e Sexta-feira	

Fonte: Empresa Aeobran, 2021.

A Empresa Aerobran, sediada em Cruzeiro do Sul, está sem operar com seus voos para os municípios de Marechal Thaumaturgo e Porto Walter, isso em decorrência do fechamento das pistas efetuado pela Agência Nacional de Aviação, (Tabela 6) em dezembro de 2020. Daí, não resta outra opção para a população local, utilizar o transporte fluvial como meio de locomoção.

3.3 O ISOLAMENTO DO POVO ACREANO, VERDADE OU UTOPIA?

Constantemente, no cotidiano da população acreana, diversas matérias são vinculadas nas mídias, sejam em nível local ou nacional, sobre situações que mostram alguns municípios em situação de isolamento, por diversas situações.

As localidades mais afetadas, são aquelas onde o acesso ocorre somente via fluvial ou área, porém, existem também relatos pela falta ou precariedade nas estruturas das estradas que interligam uma cidade à outra. Fez-se um apanhado de algumas publicações sobre o tema em comento, de modo exemplificativo, para que de algum modo, se possa visualizar e perceber os casos concretos.

Em 23/01/2017, foi postada uma matéria pelo Site Correio Brasiliense, sobre uma aeronave que estava em viagem de Rio Branco para Tarauacá e precisou fazer um pouso na cidade de Santa Rosa do Purus, e o avião ficou atolado

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 5, p. 219-261, nov-dez. 2021.

– em decorrência da precariedade da pista de pouso, onde os passageiros que estavam a bordo tiveram que empurrar o avião, para desatolar a aeronave.

Figura 16 - Avião atola em município do Acre



Fonte: Site Correio Brasiliense (2017).

Ao final de 2018, de acordo com informações de Melo do site G1 Acre, um avião do exército brasileiro, atolou na pista esburacada do município de Santa Rosa do Purus, em decorrência das chuvas e más condições da pista. Pelo visto, mesmo passado quase dois anos, o mesmo município ainda estava com problemas em sua pista de pouso (Figura 17). Conforme Nascimento (2021) do site G1 Acre, a Agência Nacional de Aviação – ANAC, interditou as pistas de pouso das cidades de Porto Walter e Marechal Thaumaturgo, em dezembro de 2020, em razão das más condições destas pistas. Destaca-se que o acesso a estas localidades, ocorre apenas por barco ou avião.

A BR-364 que liga os municípios acreanos ficou interditada, em decorrência dos volumes das chuvas em fevereiro de 2021. De acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, a rodovia foi fechada na altura do km 280, nas proximidades do município de Sena Madureira - AC, no dia 17/02/2021 e reaberta em 19/02/2021, daí teve que fechá-la novamente em decorrência continuidade das chuvas. Também ao longo desta BR-364, havia vários pontos fechados de forma parcial em outros trechos desta rodovia.

Figura 17 - Pista de pouso de cidades isoladas



Pistas de pouso de cidades isoladas do Acre apresentam condições ruins e Anac suspendeu voos. Fonte: Cleilson Abreu/Arquivo pessoal/Arquivo.

Ferreira (2021), relata que em março de 2021, no município de Tarauacá – AC, um avião decola naquela cidade com pista iluminada por uma ambulância do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU, quando precisava transportar um paciente de Covid-19 em estado grave, para o Hospital do município de Cruzeiro do Sul. O fato ocorreu, segundo a reportagem, em decorrência da pista de pouso não possuir balizamento noturno.

Em março de 2021, conforme Barbosa, vinculou matéria no Jornal de Brasília, o preço do litro da gasolina estava no patamar de R\$ 8,20 (oito reais e vinte centavos), no município de Marechal Thaumaturgo – AC, que dista 577 km da capital Rio Branco. Ressalte-se que o acesso a este município se dá apenas através de barco ou avião, porém a pista estava interdita desde dezembro de 2020 pela ANAC, por conta das más condições. Daí não resta outra alternativa para os residentes daquela localidade, em utilizar o transporte fluvial.

A precariedade no sistema de transporte intermunicipal do Estado do Acre traz diversos reflexos e consequências para a população que reside nestas localidades mais isoladas, a exemplo dos alimentos, roupas, calçados, eletrodomésticos terem seus preços majorados em decorrência da falta de opção para os transportes dos bens de consumo e permanentes. Isso, sem contar na necessidade em buscar ajuda, nos casos de problemas de saúde, consultas médicas especializadas.

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 5, p. 219-261, nov-dez. 2021.

Os municípios mais isolados do Acre como Jordão, Santa Rosa do Purus, Marechal Thaumaturgo, Porto Walter, tendem a crescer economicamente de uma forma mais lenta, parte da população destas localidades são indígenas que ainda vive da agricultura de subsistência, muitas vezes sem acesso à saneamento básico, ao sistema de saúde, educação.

Outras cidades acreanas, que não vivem tão isoladas, também convivem com todas as dificuldades de infraestrutura e os direitos previstos na constituição brasileira de 1988 como o acesso à moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social não são respeitados em sua totalidade e romper este ciclo, não aparenta ser uma prioridade dos governos, sejam ele em nível federal, estadual e municipal.

4 CONCLUSÃO

Versou a presente pesquisa sobre a aviação no Estado do Acre e os desafios do isolamento, considerando que apesar de, conforme relatos históricos, o primeiro voo ter aterrissado em solo acreano na década de 1936 e passados quase oitenta anos, muitos progressos foram alcançados, conforme discorrido ao longo deste trabalho.

Porém, destaca-se alguns aspectos no sistema de aviação acreano, que de acordo com o resultado desta pesquisa deve-se ponderar de forma positiva. Hoje existe uma oferta de voos diários para a cidade de Rio Branco e Cruzeiro do Sul melhorando substancialmente para quem necessita efetuar deslocamentos, através do transporte aéreo. Bem como, as boas instalações do Aeroporto de Rio Branco que opera com voos domésticos e internacionais. Tem-se aeroportos em metade das cidades localizadas no interior do Estado e o restante possuem pistas de pousos. A população do estado tem disponível a instalação de mais uma empresa para operar em voos domésticos regionais e intermunicipais.

Entretanto existem alguns fatores que foram auferidos ao longo desse estudo, que dificultam o acesso da população a outras localidades e o isolamento torna-se mais evidente em razão disso. O primeiro deles, é o péssimo estado de conservação das pistas de pouso dos municípios de Marechal Thaumaturgo e

Santa Rosa do Purus, que até os dias atuais estão fechadas pela ANAC. Ainda, que a reduzida quantidade de companhias aéreas que operam em voos domésticos intermunicipais onera os preços das passagens aéreas em voos regionais e intermunicipais. Sendo a oferta dos serviços de voos reduzidas, inexistentes ou encarecidas, a tendência é que os bens de consumo e permanente, tendem a ficar mais caros e escassos, principalmente nas cidades onde o acesso ocorre somente por via aérea ou fluvial.

Por fim, diante do acima exposto, conclui-se que a aviação no Estado do Acre, apresentam-se uma alternativa viável para alguns municípios que possuem infraestrutura para o recebimento de aeronaves e transporte de cargas e passageiros, entretanto, muitos municípios acreanos encontram-se isolados pela ausência de uma estrutura mínima apresentável, principalmente aqueles que não possuem estradas e contam somente com o transporte aéreo e fluvial, a exemplo das cidades de Jordão, Santa Rosa do Purus, Marechal Thaumaturgo, onde a população residente nestes espaços sofrem com a problemática da locomoção, direito previsto na Constituição, que de certa forma, está parcialmente comprometido.

Ademais, não se tem relato oficial do que as autoridades públicas estão fazendo de concreto para reduzir toda esta adversidade do isolamento de parte da população acreana, o certo é que a situação existe e precisa de prazo para solucionar a demanda existente.

O Estado do Acre, ainda em desenvolvimento, tem precariedade em muitos serviços ofertados aos cidadãos acreanos, principalmente no que tange a infraestrutura das estradas, aeroportos, pistas de pousos e trafegabilidade pelos rios – principalmente no inverno amazônico, comprometendo de forma intensa e corriqueira os acessos às outras localidades, escoamento da produção, procura de serviços e demais necessidades da população.

Decerto, as autoridades públicas precisam urgentemente, encontrar formas e meios de reduzir este isolamento, sejam através de emendas parlamentares, alocação de recursos, convênios, para o melhoramento da

infraestrutura de todas as cidades acreanas, que estão seriamente comprometidas com esta questão.

Recomenda-se ao final deste trabalho, a continuidade dos estudos e pesquisas sobre o tema em comento, objetivando o aprofundamento do assunto, e assim de alguma forma, estas pesquisas possam sensibilizar as autoridades competentes, para buscar soluções e melhorar o sistema de aviação acreano.

REFERÊNCIAS

- [1] Aeroporto Internacional de Rio Branco. In: **WIKIPÉDIA**: a enciclopédia livre. Wikimedia, 2021. Disponível em <https://pt.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_Internacional_de_Rio_Branco#/media/Ficheiro:Riobranco_aeroporto.jpg> Acesso em 14 ago. 2021.
- [2] Barbosa, Jairo. **Moradores de cidade do Acre pagam R\$ 8,20 pelo litro da gasolina**. Site Jornal de Brasília. 12 de mar. De 2021. Disponível em <<https://jornaldebrasil.com.br/noticias/economia/moradores-de-cidade-do-acrepagam-r-820-pelo-litro-da-gasolina/>> Acesso em 02 set. 2021.
- [3] Bianchini, Dênis. **Regulamentos de Tráfego Aéreo VFR e IFR**. 6. ed. São Paulo: Editora Bianch, 2016.
- [4] BRASIL. **Lei nº 11.182 de 27 de setembro de 2005**. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm> Acesso em 04 set. 2021.
- [5] BRASIL. **Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565compilado.htm> Acesso em 05 set. 2021.
- [6] CESSNA 210 CENTURION. Ciência Tecnologia em Foco. 2015. Disponível em <<http://cienciatecnologiafoco.blogspot.com/2015/03/cessna-210-centurion.html>> Acesso em 22 ago.2021
- [7] Casagrande, Vinicius. **Relembre 6 companhias aéreas brasileiras do passado que deixaram de existir**. CNN Brasil Business, 07 de fev. de 2021. Disponível em <<https://www.cnnbrasil.com.br/business/2021/02/07/relembre-6companhias-aereas-brasileiras-do-passado-que-deixaram-de-existir>> Acesso em 15 ago.2021.
- [8] Casseb, Davi. **Empresa aérea pede apoio de Gladson Cameli para voar no Acre**. Notícias do Acre. 15 de out. de 2020. Disponível em

<<https://agencia.ac.gov.br/empresa-aerea-pede-apoio-de-gladson-cameli-para-voarno-acre/>> Acesso em 22 ago.2021

[9] Coelho, Beatriz. **Tipos de pesquisa: abordagem, natureza, objetivos e procedimentos.** Blog Mettzer. Disponível em <<https://blog.mettzer.com/tipos-depesquisa/>> Acesso em 21 ago. 2021.

[10] Conheça nossa frota. **Gol Linhas Aéreas Inteligentes.** Disponível em <<https://www.voegol.com.br/sobre-a-gol/nossa-frota>> Acesso em 22 ago.2021.

[11] Conheça nossa história. **Latam Airlines.** Disponível em <https://www.latam.com/pt_br/conheca-nos/sobre-nos/historia/> Acesso em 22 ago. 2021.

[12] Conheça nossa frota. **Latam Airlines.** Disponível em <https://www.latam.com/pt_br/conheca-nos/sobre-nos/nossa-frota/nossa-frota/> e <https://www.latam.com/vamos/pt_br/artigos/na-estrada/conheca-a-frota-avioesLATAM/> Acesso em 22 ago. 2021.

[13] Avião atola em pista de pouso no Acre e passageiros ajudam a empurrar. **Correio Braziliense.** 23 de jan. de 2017. Disponível em <<https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/brasil/2017/01/23/internabrazil,567597/aviao-atola-em-pista-de-pouso-no-acre-e-passageiros-ajudam-aempurrarr.shtml>> Acesso em 02 set. 2021

[14] Costa Filho, Aroldo Soares da. **Regulamento de Tráfego Aéreo para Piloto Privado de Avião e Helicóptero.** 3 ed. São Paulo: Espaço Aéreo, 2017.

[15] **Dados da População Acreana.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2020. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ac/panorama>> Acesso em 13 ago.2021.

[16] **DNIT intensifica trabalhos no Acre para recuperação de rodovia atingida pelas chuvas.** Ministério da Infraestrutura. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. 19 fev. 2021. Disponível em <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-intensifica-trabalhos-no-acre-pararecuperacao-de-rodovia-atingida-pelas-chuvas>> Acesso em 19 set. 2021.

[17] **Empresa Ortiz Táxi Aéreo.** Disponível em <https://m.facebook.com/Ortiz-T%C3%A1xi-A%C3%A9reo-1744269788924215/photos/?ref=page_internal&mt_nav=0> Acesso em 22 ago. 2021.

[18] Ferreira, Carlos. **Avião decola no Acre com pista iluminada por ambulância do SAMU.** AEROIN. 17 de mar. de 2021. Disponível em <<https://www.aeroin.net/aviao-decola-no-acre-com-pista-iluminada-por-ambulancia-dosamu-assista/>> Acesso em 02 set. 2021.

- [19] Força Aérea Brasileira. In: **WIKIPÉDIA**: a enciclopédia livre. Wikimedia, 2021. Disponível em <https://pt.wikipedia.org/wiki/For%C3%A7a_A%C3%A9rea_Brasileira> Acesso em 15 ago.2021.
- [20] Gerhardt, Tatiana Engel.; Silveira. Denise Tolfo. **Métodos de pesquisa**. Universidade do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. Disponível em <<http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>> Acesso em 21 ago. 2021.
- [21] Gil, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.
- [22] Guitarrara. Paloma. **Acre**. Mundo Educação.2020. Disponível <<https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/acre.htm>> Acesso em 13 ago. 2021.
- [23] **Históricos Aeroportos**. Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Aeroportos. Disponível em <<https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-rio-branco-placido-decastro/sobre-o-aeroporto/historico/>> Acesso em 14 ago.2021.
- [24] Lista de Aeroporto de Rio Branco. In: **WIKIPÉDIA**: a enciclopédia livre. Wikimedia, 2021. Disponível em <https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_aeroportos_do_Acre> Acesso em 15 ago.2021.
- [25] Mattos, Marco Aurélio. **Dimitri Sensaud de Lavaud: O primeiro voo no Brasil e na América Latina**. Instituto Cultural da Aeronáutica. Rio de Janeiro. 2013. Disponível em <https://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opuscul_o_dimitri.pdf> Acesso em 21 ago. 2021.
- [26] Melo, Isaac. (2011). **Um pouco da história da aviação no Acre**. Blog Alma Acreana. Disponível em <<https://almaacreana.blogspot.com/2011/03/um-pouco-dahistoria-da-aviacao-no-acre.html>> Acesso em 13 ago. 2021.
- [27] Melo, Quésia. **Avião do Exército atola em pista esburacada em município no interior do Acre**. Site G1 Acre. 28 dez 2018. Disponível em <<https://g1.globo.com/ac/acre/noticia/2018/12/28/aviao-do-exercito-atola-em-pistaesburacada-em-municipio-no-interior-do-acre.ghtml>> Acesso em 02 set. 2021.
- [28] Nascimento, Aline. **Cidades isoladas do AC têm voos suspensos pela Anac devido à condição ruim de pistas de pouso**. Site G1 Acre. 01 dez. 2020. Disponível em <<https://g1.globo.com/ac/acre/noticia/2020/12/01/cidades-isoladas-do-ac-tem-voosuspensos-pela-anac-devido-a-condicao-ruim-de-pistas-de-pouso.ghtml>> Acesso em 02 set.2021.
- [29] Nossa História. **Gol Linhas Aéreas Inteligentes**. Disponível em <<https://www.voegol.com.br/sobre-a-gol/nossa-historia>> Acesso em 22 ago. 2021. R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 5, p. 219-261, nov-dez. 2021.

- [30] Organograma Comando da Aeronáutica. **Ministério da Defesa**. Força Aérea Brasileira. Disponível em <https://www.fab.mil.br/Download/arquivos/organograma/organograma_image_view_fullscreen.html> Acesso em 05 set. 2021.
- [31] Organograma do Ministério da Defesa. **Ministério da Defesa**. Governo Federal. <<https://www.gov.br/defesa/pt-br/aceso-a-informacao/institucional-2/estruturaorganizacional/organograma.pdf>> Acesso em 18 nov. 2021.
- [32] Organograma do Ministério da Infraestrutura. **Ministério da Infraestrutura**. Governo Federal. Disponível em <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/aceso-a-informacao/lei-de-aceso-ainformacao/organograma-2>> Acesso em 18 nov. 2021.
- [33] **Rio Branco Aerotáxi**. Disponível em <<http://www.rbt.com.br/index.htm>> Acesso em 22 ago.2021.
- [34] Rodrigues, Iryá. **Há mais de 50 anos, Rio Branco ganhava segundo aeroporto construído no meio da floresta**. Site G1 Acre. 05 de mar. de 2019. Disponível em <<https://g1.globo.com/ac/acre/noticia/2019/03/05/ha-mais-50-anos-rio-brancoganhava-segundo-aeroporto-construido-no-meio-da-floresta.ghtml>> Acesso em 14 ago. 2021.
- [35] Seneca II - EMB-810 | EMBRAER. **Força Aérea Brasileira**. Museu Aeroespacial. Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica. Disponível em <<https://www2.fab.mil.br/musal/index.php/aeronaves-em-exposicao/55-avioes/295emb-810>> Acesso em 22 ago.2021.
- [36] TAVAJ. In: **WIKIPÉDIA**: a enciclopédia livre. Wikimedia, 2021. Disponível em <<https://pt.wikipedia.org/wiki/TAVAJ>> Acesso em 15 ago.2021.