



HAL
open science

Les transports aériens au Brésil, ou les ailes de la centralité

Hervé Théry

► **To cite this version:**

| Hervé Théry. Les transports aériens au Brésil, ou les ailes de la centralité. 2004. halshs-00258035

HAL Id: halshs-00258035

<https://shs.hal.science/halshs-00258035>

Preprint submitted on 22 Feb 2008

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les transports aériens au Brésil, ou les ailes de la centralité

Hervé Théry

CNRS, UMR ENS/IRD TEMPS

Centro de Desenvolvimento Sustentável,

Universidade Nacional de Brasília

Texte à paraître dans la revue *Problèmes d'Amérique Latine*,
avec des cartes en noir et blanc

Resumo

Les transports aériens trouvent au Brésil des conditions particulièrement favorables. L'exploitation d'un annuaire, régulièrement publié par la Direction de l'Aviation Civile brésilienne, permet de donner une idée des performances globales du secteur et des compagnies qui le constituent. Ses données sur les trafics donne les moyens de tracer des cartes de flux, qui dessinent de façon on ne peut plus claire les réseaux hiérarchisés qui reflètent bien la structure centralisée du pays, mais aussi une certaine capillarité des échanges locaux et régionaux

Résumé

Les transports aériens trouvent au Brésil des conditions particulièrement favorables. L'exploitation d'un annuaire, régulièrement publié par la Direction de l'Aviation Civile brésilienne, permet de donner une idée des performances globales du secteur et des compagnies qui le constituent. Ses données sur les trafics donne les moyens de tracer des cartes de flux, qui dessinent de façon on ne peut plus claire les réseaux hiérarchisés qui reflètent bien la structure centralisée du pays, mais aussi une certaine capillarité des échanges locaux et régionaux

Les transports aériens trouvent au Brésil des conditions particulièrement favorables. D'un côté la taille du pays et la structure du peuplement en " archipel " créent une demande de déplacements à longue distance, de celles que l'avion franchit le plus commodément que tout autre moyen de transport. D'un autre côté, la nécessité de gérer et d'administrer un espace très différencié suscite un important trafic d'affaires, de fonctionnaires en déplacement et de politiciens en route vers les capitales. Et la concentration des revenus assure qu'une partie au moins des 170 millions d'habitants du pays sont une clientèle solvable pour des déplacements privés ou de loisirs.

Sur cette base ont été créées quelques compagnies aériennes de bonne taille, dont les destins contrastés, de la success-story à la chute brutale, en passant par des nationalisations, des privatisations et des fusions spectaculaires, reflète de façon exemplaire les transformations qu'a connues – ou que pourrait connaître – ce secteur économique ailleurs dans le monde.

Un annuaire, régulièrement publié par Direction de l'Aviation Civile brésilienne¹, permet d'accéder à des données récentes et détaillées, dont l'exploitation permet de donner une idée des performances globales de ce que l'annuaire appelle l'" industrie ", et – en recourant à d'autres sources complémentaires – de celles des compagnies qui la constituent.

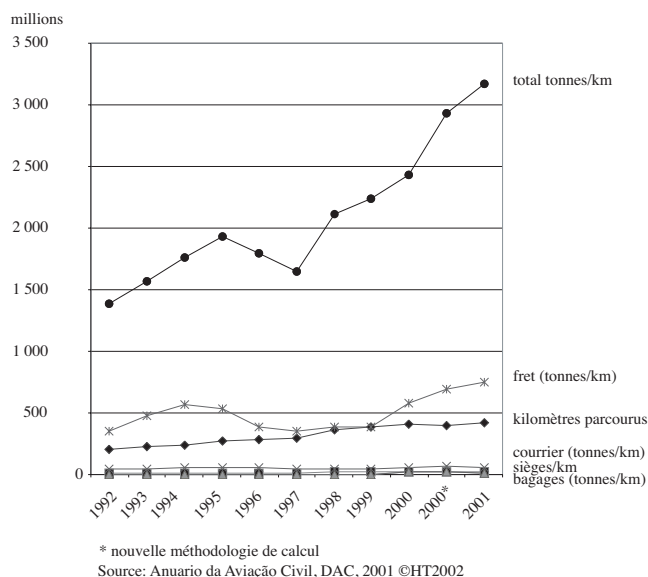
Les données de l'annuaire sur les trafics, mesurés pour chaque aéroport et chaque ligne aérienne du pays, donne enfin les moyens de tracer des cartes de flux, qui dessinent de façon on ne peut plus claire des réseaux hiérarchisés, dont on n'est pas très surpris de constater qu'ils reflètent bien la structure centralisée du pays, autour de ses principaux pôles économiques et politico-administratifs, mais aussi une certaine capillarité des échanges locaux et régionaux.

Les performances globales de l' "industrie "

Le secteur des transports aériens pèse déjà d'un poids non négligeable dans l'économie du pays, et connaît une croissance continue. En 2001 la flotte cumulée des sociétés brésiliennes représentait 366 avions de ligne de divers types, dont 163 fabriqués par Boeing, 60 par Fokker, 60 par la société nationale Embraer et 51 par Airbus et Aérospatiale. Cette répartition est amenée à changer dans un proche avenir puisque la TAM, à la suite d'une série d'accidents (dont deux le même jour d'août 2002) a décidé de se défaire de ses Fokker 100, probablement au profit d'Airbus, dont elle a été une des premières clients au Brésil.

Au total les compagnies avaient en 2001 une capacité globale près de 40 000 sièges, employaient un peu plus de 38 000 personnes, dont 3 900 pilotes et co-pilotes. Elles ont assuré, rien que sur les lignes intérieures, près de 700 000 heures de vol en 2001, parcourant 420 millions de kilomètres (soit plus de 10 000 fois le tour de la Terre). Elles ont transporté, sur ces mêmes lignes intérieures, plus de 30 millions de passagers (pour des étapes

Évolution des transports aériens



moyennes d'un peu moins de 900 kilomètres), et produit un trafic de fret aérien de trois milliards de tonnes /kilomètres de fret.

L'évolution du secteur dans la décennie (figure n° 1) montre que la croissance est encore rapide : seul le courrier stagne (très probablement à cause

Tableau n° 1 : caractéristiques globales des transports aériens brésiliens

	Total	Interne	International
Temps et distances			
Heures de vol	951 564	742 354	209 210
Kilomètres parcourus	581 827 882	420 115 305	161 712 577
Étapes réalisées	745 108	689 425	55 683
Étapes moyenne de vol	781	609	2 904
Étapes moyenne par passager	1 411	890	4 747
Sièges / kilomètres			
Offerts (milliers)	78 408 820	45 313 616	33 095 204
Utilisés (milliers)	50 788 713	27 711 043	23 077 670
% utilisé	65	61	70
Utilisés et payés (milliers)	48 815 340	26 527 419	22 287 921
% utilisé et payé	62	59	67
Tonnes / kilomètres			
Offertes (milliers)	10 934 026	5 487 514	5 446 511
Utilisées (milliers)	6 930 295	3 264 873	3 665 422
% utilisé	63	59	67
Utilisées et payées (milliers)	6 767 541	3 169 589	3 597 952
% utilisées et payées	62	58	66
Passagers embarqués			
Total	36 001 448	31 139 700	4 861 748
Payants	34 561 764	29 885 764	4 676 000
% payant	96	96	96

Source : Anuario da Aviação Civil, DAC 2001

des progrès du courrier électronique, encore plus rapide que le courrier aérien) mais pour tous les indicateurs on constate un doublement, voire davantage pour les passagers (+125%) et le total des tonnes/kilomètres (+128%).

Les compagnies

Quatre compagnies se partagent aujourd'hui le marché brésilien : la Varig (avec ses filiales Nordeste et Rio Sul), la Vasp, l'ancienne compagnie publique de l'État de São Paulo, la TAM et la Gol, plus récemment arrivées sur le marché. Leurs profils sont bien différents, reflétant les épisodes heureux et moins heureux de l'histoire de l'aviation brésilienne, le dernier en date étant la spectaculaire faillite de la Transbrasil.

La Varig (avec ses filiales) représente plus de la moitié du marché, et assure l'essentiel du trafic international. Fondée en mai 1927, elle fut la première entreprise de transport aérien au Brésil, et une des premières au monde. Son fondateur, Otto Ernst Mayer, arrivé au Brésil en 1921, bénéficia de l'appui du Kondor Syndikat allemand et ses premiers avions furent le Dornier Wal Atlantico e le Dornier Merkur Gaúcho. Dans les années 1940, en fonction de l'évolution de la conjoncture géopolitique mondiale, elle changea de fournisseurs et acquit des avions Lockheed, Douglas et Curtiss C-46.

Son rayonnement était à l'origine limité au Sud du Brésil (sa première ligne internationale fut celle de Montevideo, en 1942), et ce n'est qu'en 1951, avec l'acquisition de la compagnie Aero General que la Varig devint une compagnie nationale, ouvrant des vols vers Rio de Janeiro. En 1959 elle fut la première au Brésil à utiliser

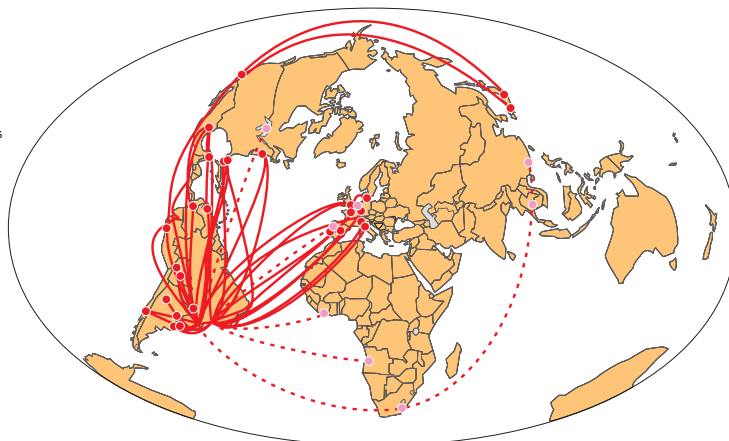
des avions à réaction, des Caravelle Sud Aviation, mais dès l'année suivante elle acquit ses premiers Boeing 707, à qui elle resta ensuite fidèle. Les années 1960 furent celles de l'expansion, nationale et internationale, notamment par le rachat de ses concurrentes, Consórcio Real Aerovias et Panair do Brasil.

La Varig est aujourd'hui encore le principal transporteur international brésilien, ayant bâti un vaste réseau international (carte n° 2) qui reflète bien les orientations internationales du pays. Mais elle a perdu en 2001 sa première place sur le marché national, au profit de la TAM.

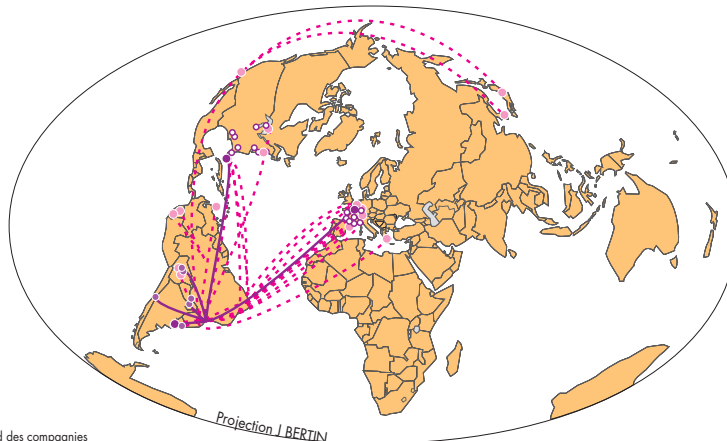
La TAM (Taxi Aéreo Marília) est née en 1971, comme son nom l'indique, d'une modeste entreprise de taxi aérien d'une ville moyenne de l'intérieur de l'État de São Paulo. Peu après sa création, les rênes de l'entreprise furent confiées au Commandant Rolim Adolfo Amaro, dont la gestion

Réseaux aériens internationaux

VARIG
Lignes et escales
—●— desservies
- - - - - supprimées



VASP
Lignes et escales
—●— desservies
- - - - - supprimées



TAM
Lignes et escales
—●— desservies
○ TAM Mercosul
○ Code sharing

Source: revues de bord des compagnies

commença par un coup de chance et se termina par un coup du sort, mais après qu'il ait porté la compagnie au premier rang national, sur le marché intérieur du moins.

Invité à rejoindre le groupe des pilotes fondateurs de l'entreprise, Rolim n'avait pas les capitaux nécessaires pour payer ses actions, et envisageait de les financer en "oubliant" d'assurer ses avions. Il en fut heureusement dissuadé et paya les polices d'assurance la veille du jour où un des Learjet de l'entreprise dépassa la fin de la piste de Santos Dumont, à Rio de Janeiro et finit dans la baie de Guanabara: la prime de 1,8 millions de dollars lui permit de payer ses actions. Autre coup de chance, en 1975 le gouvernement fédéral organisa le Sistema Integrado de Transporte Aéreo Brasileiro (SITAR) pour développer l'aviation régionale, divisant le pays en cinq zones: la TAM hérita alors de la meilleure zone du pays, l'intérieur de São Paulo, le nord du Paraná et le sud du Mato Grosso. Cette base lui donna les moyens de se développer et en 1986 elle entra sur le marché international, brisant du même coup le monopole de Boeing en achetant au consortium Airbus cinq A330-200 et 60 avions de la famille A320.

Mais le Commandant Rolim eut à peine le temps de célébrer la conquête du premier rang sur le marché nationale, en 2001: la même année il se tua aux commandes de son hélicoptère personnel. Reste à voir si la compagnie continuera sans lui sa carrière ascendante.

La naissance de la Vasp est liée à la tentative de sécession de l'État de São Paulo, en 1932, qui, malgré son échec, renforça la volonté d'autonomie des Paulistes. Le 12 novembre 1933, un groupe d'entrepreneurs et de pilotes paulistes créa la Viação Aérea São Paulo et le 16 avril 1934 les premiers vols commerciaux commençaient, entre São Paulo, Ribeirão Preto, Uberaba et Rio Preto. En 1935 la compagnie, en difficulté financière, demanda l'intervention de l'État de São Paulo et fut rachetée par lui. Elle resta entre ses mains jusqu'en 1994, date à laquelle elle fut privatisée et passa entre celles d'une figure haute en couleurs et très controversée, Wagner Canhedo, qui lança une politique d'expansion et d'ouverture de lignes internationales vers l'Europe, les États-Unis et l'Asie. Il créa le Vasp

Air System, par l'acquisition de la LAB bolivienne, de la Ecuatoriana de Aviación et de la compagnie argentine TAN. Les résultats ne furent malheureusement pas à la hauteur des ambitions, la compagnie n'honorait pas toujours le paiement de son combustible, du leasing de ses avions, de ses salaires et parfois de ses taxes d'atterrissages. Elle dut supprimer ses lignes internationales et ne vole plus aujourd'hui que grâce à des autorisations arrachées semaine après semaine, et en payant cash son kérosène.

La Gol est une nouvelle venue, qui a introduit au Brésil le "concept" de low-cost/low-fare, sur le modèle de la EasyJet britannique et de la Southwest aux États-Unis. Elle fait partie du groupe Aurea, un conglomérat d'entreprises d'autobus urbains et inter-urbains. L'autorisation de la Direction de l'Aviation Civile date d'août 2000 et les premiers vols ont commencé en janvier 2001 à partir de l'aéroport urbain de Congonhas, à São Paulo, avec quatre Boeing 737-700. En 2002 une vingtaine de villes sont desservies et la compagnie envisage de développer sa flotte jusqu'à trente avions. Les tarifs très bas du début (à peine plus que le prix d'un billet d'autobus) ont été revus et ne sont plus aujourd'hui qu'à peine inférieurs à ceux des concurrents.

La Transbrasil, qui occupait le troisième rang encore en 2001 et représentait une part non négligeable du marché, a fait faillite à la fin de cette même année: elle vole plus depuis le 31 décembre, et ses avions (portant encore ses couleurs mais sans leurs moteurs, qui ont été vendus) stationnent sur une zone périphérique de l'aéroport de Brasília. La compagnie avait été fondée par Omar Fontana, le fils du propriétaire de la Sadia, une grande entreprise de salaisons, qui louait un DC3 pour transporter de la viande fraîche et des saucisses du Santa Catarina à São Paulo. En 1956 il lança la Sadia Transportes Aéreos, qui transportait fret et passagers entre Florianópolis, Videira, Joaçaba et São Paulo, et qui devint en 1973 la Transbrasil S.A Linhas Aéreas. Avant la fin des années 1980 elle était la troisième entreprise du pays, volait avec 10 Boeings 727-100, et ouvrait des lignes internationales vers Miami, New York, Washington, Vienne,

Tableau n° 2 : Les principales compagnies aériennes brésiliennes

	Varig			Tam			Transbrasil			Vasp	Gol	Nord este	Rio Sul
	total	interne	int ^{al}	total	interne	int ^{al}	total	interne	int ^{al}	interne	interne	interne	interne
Temps et distances													
Heures de vol	33	22	76	26	29	18	5	5	5	13	3	-	-
Kilomètres parcourus	39	25	77	27	30	18	5	5	4	12	3	-	-
Étapes réalisées	22	17	75	29	30	17	4	3	5	11	3	7	15
Sièges / kilomètres													
Offerts	49	27	78	26	33	18	6	7	4	14	5	2	5
Utilisés	53	29	82	24	31	14	6	7	4	14	5	3	9
Utilisés et payés	53	29	82	23	31	14	6	7	4	14	5	0	0
Tonnes / kilomètres													
Offertes	54	31	77	24	30	19	6	7	4	15	4	2	4
Utilisées et payées	61	33	86	19	28	11	5	8	3	15	4	0	0
Fret utilisé et payé	74	44	91	12	22	7	4	8	2	16	2	0	0
Courrier	62	45	100	7	10	0	8	11	0	0	0	0	0
Passagers embarqués													
Total	31	23	80	32	34	14	5	5	5	13	5	4	13
Payants	30	23	80	31	34	14	5	5	5	13	6	0	0

Source : *Anuario da Aviação Civil*, DAC 2001

Buenos Aires, Amsterdam et Londres. En 1998 le fondateur passa la main, et il mourut en 2000, précédant de peu la chute finale de son entreprise: sans crédit pour payer son combustible, la Transbrasil annula tous ses vols le 31 décembre 2001, laissant au sol 100 000 passagers porteurs de billets désormais sans valeur.

Il faut enfin ajouter aux quatre grandes compagnies les compagnies régionales et les avions-taxis qui desservent des dizaines de villes de l'intérieur avec des avions plus rustiques, dont les Bandeirantes de fabrication brésilienne, et des jets de 50 et 100 places. La démocratisation des transports aériens est bien visible dans ces avions régionaux, où il arrive que l'on voyage avec une poule ou un régime de banane sur les genoux, pour rendre service à un voisin trop chargé.

Les aéroports et les lignes

Ces compagnies opèrent des réseaux indépendants et même concurrents, mais de leur somme résulte un dessin qui reflète bien la centralisation économique et politique du Brésil, une constante bien qu'il soit officiellement un pays fédéral où les États sont égaux. Mais tant le trafic des aéroports que le flux mesuré sur les lignes aériennes inté-

rieures démontre le contraire, ce pays a clairement un centre, ou plutôt des centres bien définis.

La liste des vingt premiers aéroports démontre la prédominance écrasante de São Paulo, dont les deux aéroports, Guarulhos (l'aéroport international, situé hors de la ville) et Congonhas (l'ancien aéroport, désormais inclus dans le tissu urbain mais maintenu en activité pour le trafic intérieur, d'affaires notamment), se situent en tête de liste, et de très loin, avec respectivement 13 et près de 12 millions de passagers. La capitale, Brasília ne vient qu'ensuite, et même derrière Rio de Janeiro si l'on totalise les deux aéroports de la cidade maravilhosa, l'international du Galeão (récemment rebaptisé du nom du musicien Tom Jobim, père de la bossa nova,) et le national, Santos Dumont. Plus bas sur la liste viennent, sans surprise, les grandes capitales régionales, avec une prime à celles qui bénéficient de flux touristiques, comme Salvador da Bahia, Recife ou Fortaleza, dans le Nordeste. La seule ville de la liste qui ne soit pas une capitale d'État est Campinas, située à 100 km de São Paulo et qui fonctionne de fait comme son troisième aéroport.

En termes de nombres de liaisons et de zones de desserte, les situations des dix principaux aéroports (carte n° 3) sont bien différentes. Ici encore São Paulo se détache, avec un nombre de liaisons qui

Tableau n° 3 : Les vingt premiers aéroports brésiliens

Aéroport	Passagers 2001	Aéroport	Passagers 2001
São Paulo (Guruarulhos)	13 048 609	Fortaleza	2 155 518
São Paulo (Congonhas)	11 707 169	Manaus	1 316 436
Brasília	6 205 864	Belém	1 178 457
Rio de Janeiro (Galeão / Tom Jobim)	5 987 053	Florianópolis	1 101 085
Rio de Janeiro (Santos Dumont)	4 946 542	Natal	974 166
Salvador	3 761 724	Vitória	944 924
Porto Alegre	2 879 091	Goiânia	905 072
Recife	2 820 878	Campinas Viracopos	769 409
Belo Horizonte (Pampulha)	2 548 117	Belo Horizonte (Confins)	621 832
Curitiba	2 427 178	Maceió	621 590

Source: Infraereo 2002

est près du double de celles de Rio de Janeiro, et qui lui donnent un rayonnement réellement national. Brasília a connu une forte croissance récente grâce à sa position centrale, qui en fait un hub de fait, bien des liaisons de région à région transitant par elle, et lui apportant des flux de transit qui s'ajoutent à ceux des politiciens et des solliciteurs en route vers la capitale. Salvador, Fortaleza et Recife reçoivent des flux importants du Sudeste en raison de leur attraction touristique, alors que les capitales périphériques, Manaus et Belém en Amazonie et Porto Alegre dans le Sud, n'ont que les lignes qui servent à leurs relations d'affaires.

Les lignes aériennes intérieures au départ de ces aéroports sont de deux types, les " lignes spéciales ", à grande fréquence, et les lignes normales. Les premières sont de fait des " ponts aériens " reliant les villes principales, et les quatre grandes compagnies opéraient naguère en pool pour gérer le principal d'entre eux, la ponte aerea, entre Rio de Janeiro et São Paulo, qui reliait les deux villes toutes les demi-heures utilisant les anciens aéroports centraux abandonnés par les avions long-

courrier. Cette alliance a été rompue en 1998, et chacun chasse désormais pour son compte sur ce marché juteux : plus de 10 000 personnes par jour, 90 % volant pour affaires et 20 % prenant la ponte aerea au moins cinq fois par mois. Les autres " lignes spéciales " sont moins fréquentées, mais deux autres dépassent tout de même le million de passagers par an, São Paulo / Brasília / São Paulo et São Paulo / Belo Horizonte / São Paulo.

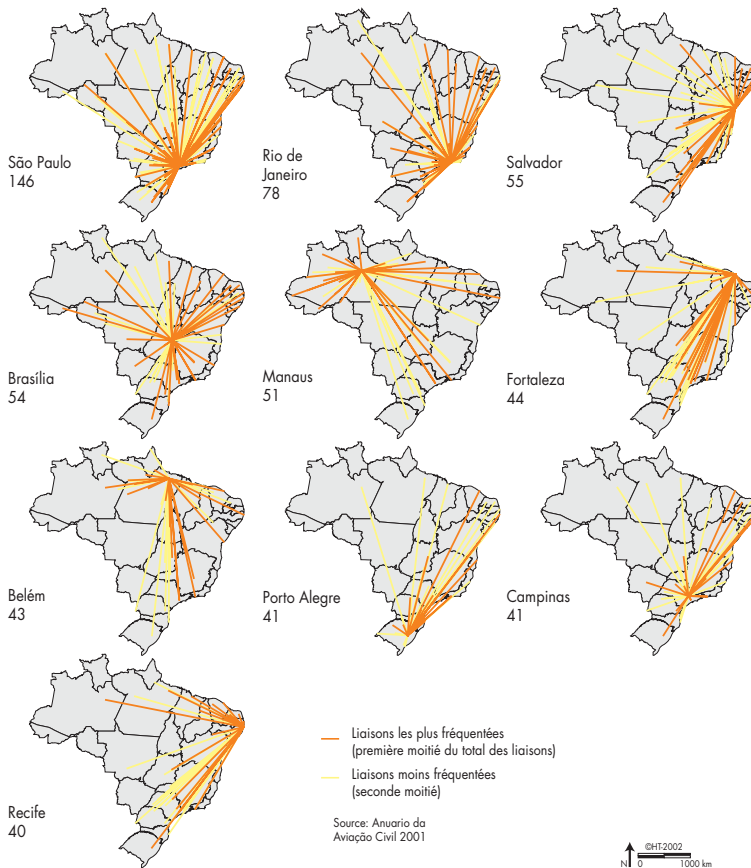
Les autres échanges sont eux aussi de deux types, intra- et inter-régionaux. La taille des régions brésiliennes est suffisante – plusieurs d'entre elles sont plus grandes que l'Europe entière – pour que s'y développent des flux internes, et le graphique des échanges (figure n° 4) montre qu'ils pèsent lourd dans les totaux, notamment à l'intérieur de la région Sudeste. La carte de ces réseaux régionaux (carte n° 5, C) confirme cette densité du Sudeste, mais révèle également, outre une maille encore serrée dans le Sud et le Nordeste, que celle de l'Amazonie est elle aussi bien structurée, reliant efficacement entre elles les villes, même moyennes, de la région. Dans cette région

Tableau n° 4 : Les " ponts aériens "

Ligne	Sièges offerts	Passagers	Taux d'occupation (%)
Rio de Janeiro - São Paulo - Rio de Janeiro	7 029 776	3 774 519	54
São Paulo - Brasília - São Paulo	2 082 970	1 129 242	54
São Paulo - Belo Horizonte - São Paulo	2 069 114	1 044 095	50
Rio de Janeiro - Belo Horizonte - Rio de Janeiro	924 811	474 065	51
Rio de Janeiro - Brasília - Rio de Janeiro	693 698	394 645	57
Belo Horizonte - Brasília - Belo Horizonte	651 390	325 172	50

Source : *Anuario da Aviação Civil*, DAC 2001

Les villes les mieux dotées en liaisons aériennes



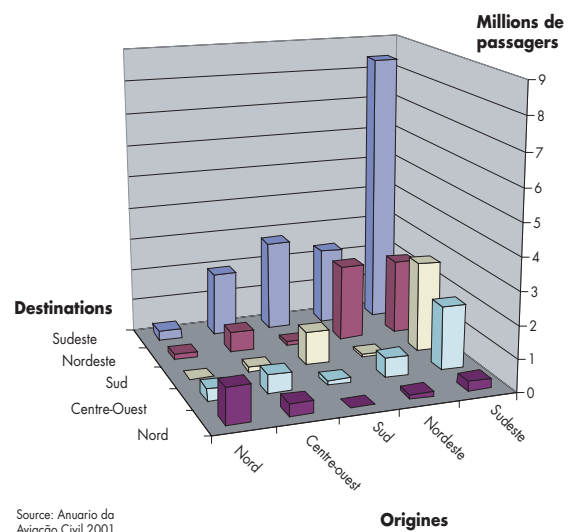
immense où les transports sont lents (par voie d'eau), difficiles (par la route) où interminables (s'il n'existe ni l'une ni l'autre sur le trajet souhaité et qu'il faut faire des détours infinis) l'avion est souvent la seule solution praticable.

Ces réseaux régionaux font pourtant pâle figure (et c'est pourquoi on les a mis à part) face aux flux inter-régionaux qui sont l'essentiel du trafic. Que l'on prenne en compte tous les flux (carte n° 5, A) ou que l'on en détache les lignes les plus fréquentées (carte n° 5, B), on ne peut qu'être frappé par l'extraordinaire dissymétrie des flux. Ceux qui accompagnent la direction du littoral, de la frontière méridionale jusqu'à Recife, et notamment ceux qui relient entre elles les villes du Sudeste et du Sud, sont de loin les plus importants et apparaissent comme la "colonne vertébrale" du pays. Rien de très étonnant puisque la zone littorale, au sens large, regroupe l'essentiel de la population du pays et de ses grandes villes, et donc les meilleurs marchés pour le transport aérien. Si on le prolonge par l'axe secondaire qui le littoral plus au nord puis la

vallée de l'Amazonie, il rassemble une bonne part des liaisons aériennes du pays

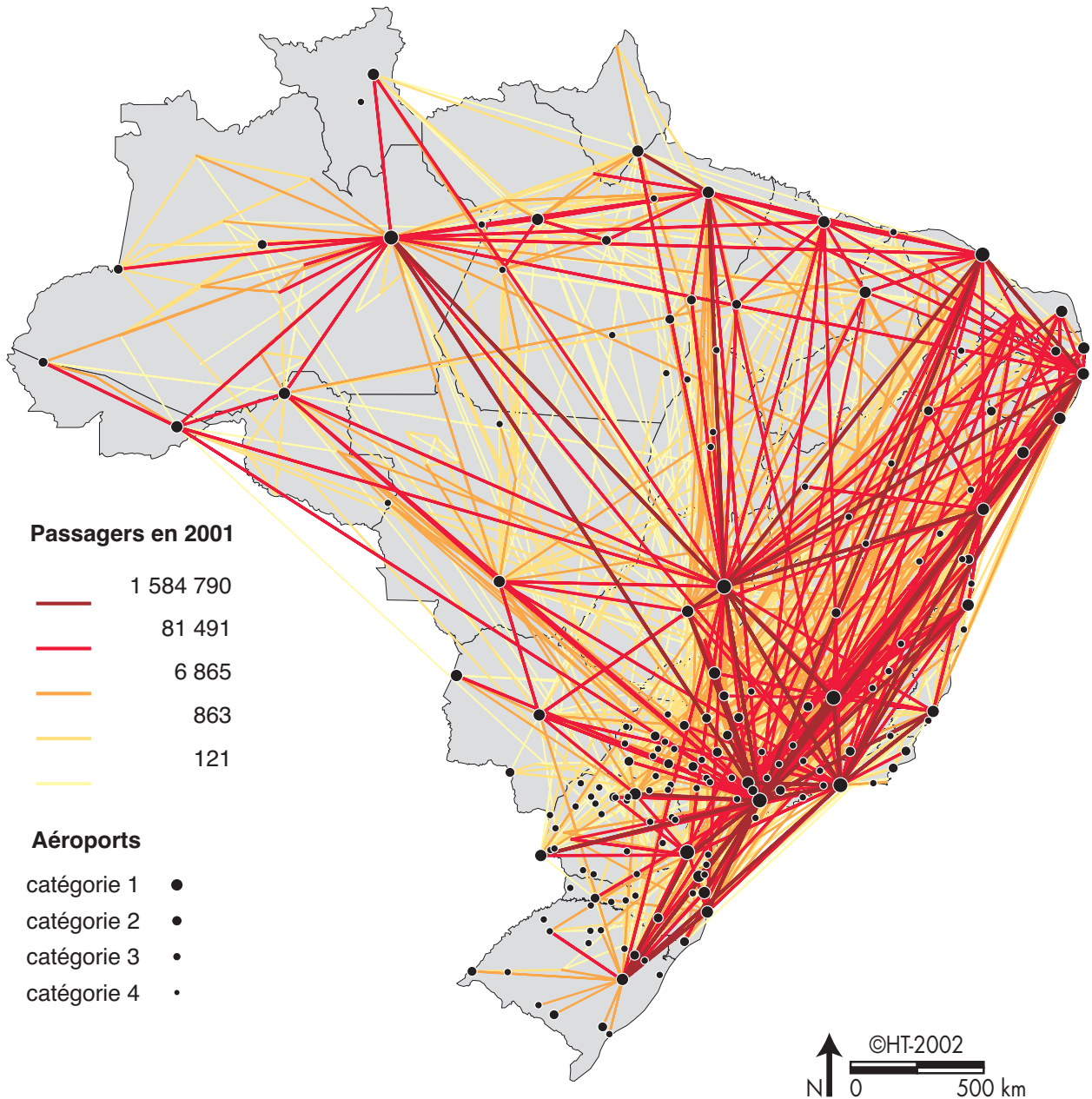
Mais si l'organisation spatiale du trafic aérien reflète la logique d'ensemble de l'organisation territoriale brésilienne, dominée par les pôles urbains du Centre-Sud – et de ce fait la renforce – il permet aussi, par sa capacité à s'affranchir partiellement des distances et des obstacles, de faire émerger d'autres axes. C'est notamment le cas des faisceaux de lignes, tous au départ de São Paulo, vers Fortaleza, Belém (via Brasília), Manaus, le Rondônia (via Cuiabá), et l'Acre. Cet éventail de lignes structurant les échanges du Nord du pays vers la vraie capitale économique du pays a sans nul doute été un des moyens majeurs de la "capture" de tout le Centre-Ouest et de l'Amazonie, au moins de l'Amazonie occidentale, dans la zone d'attraction pauliste. Preuve en est que le transport du courrier (carte n° 6, A), obéissant encore pour l'essentiel à une logique de service public et de desserte du territoire national, fait apparaître un maillage très régulier, reliant toutes les régions entre elles. Le fret aérien en revanche (carte n° 6, B), obéissant à une logique purement économique, privilégie plus encore que les flux de passagers les lignes de force

Flux inter-régionaux de passagers



Source: Anuario da Aviação Civil 2001

Flux de passagers

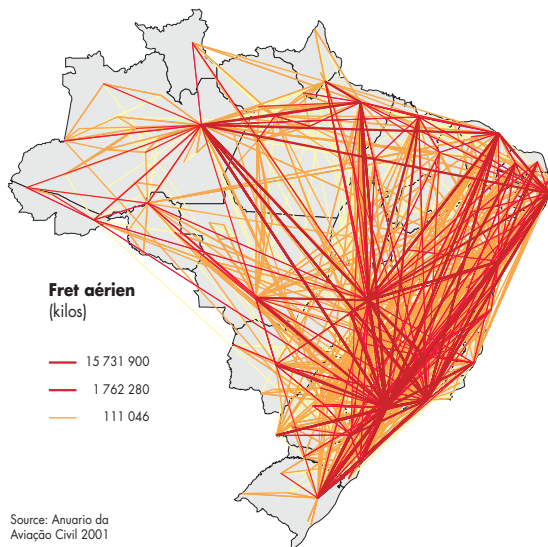


du territoire, l'axe parallèle au littoral et les faisceaux issus de São Paulo.

Au total le secteur des transports aériens est bien à l'image du pays : il est comme lui à la fois massif par sa taille et impressionnant par ses performances, mais aussi concentré et inégalitaire, marqué par des contrastes forts entre des régions et des secteurs puissants et d'autres où l'esprit pionnier, avec ses qualités et ses défauts, souffle encore puissamment. Il a connu des histoires de succès brillants et aussi quelques chutes spectaculaires,

dans ce domaine comme dans quelques autres le génie national est plus dans la création, fondée sur des improvisations brillantes, que dans l'administration méthodique et continue. Quintessence du modèle brésilien de développement, auquel il a fortement contribué, il devra comme lui très probablement à l'avenir composer avec des forces nouvelles, s'adapter à des temps nouveaux, et il a sans doute plus à y gagner qu'à perdre à une démocratisation qui lui ouvrirait de nouvelles clientèles.

Fret et courrier aérien



Bibliographie

- Departamento de Aviação Civil, Comando da Aeronáutica, Subdepartamento de Planejamento, Anuário da Aviação Civil, disponível no site do DAC
- Andrade, Manoel Correia de. (1996), " Territorialidades, desterritorialidades, novas territorialidades: os limites do poder nacional e do poder local ". In Santos, M. et al (org.). Território Globalização e Fragmentação. São Paulo, Editora Hucitec-ANPUR, 3° ed. p.213-220.
- Castro, Iná de, Gomes, Paulo César Costa, Corrêa, Roberto Lobato. (1996), Questões atuais da reorganização do território. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 470 p.
- Castro, Iná E. de. (1996), "Solidariedade territorial e representação. Novas questões para o pacto federativo brasileiro". Território, Rio de Janeiro, vol. 1, n° 2, p.33-42.
- Costa, Wanderley. M. da. (2002), " Les politiques territoriales brésiliennes dans le contexte de l'intégration sud-américaine ", Problèmes d'Amérique latine, La Documentation Française, n°46/47, pp 199-218.
- Dias, P., Théry, H., (2000), " L'aire d'attraction des villes brésilienne ", Mappemonde, n° 60, pp. 7-11.
- Théry, Hervé. (2001), " La formation du maillage politique et administratif brésilien ". In H. Rivière d'Arc et M.F. Schapira (sous la direction) Les territoires de l'État-Nation en Amérique latine, Paris , IHEAL Éditions, pp 37-45