



UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
ESCOLA DE DIREITO, TURISMO E MUSEOLOGIA
DEPARTAMENTO DE TURISMO



THALES MARQUES BAGGIO

TRAJETÓRIA DO CONSUMO DA AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL: HISTÓRIA, CRISES
E SEGREGAÇÃO

OURO PRETO
Fevereiro 2026

THALES MARQUES BAGGIO

**TRAJETÓRIA DO CONSUMO DA AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL: HISTÓRIA,
CRISES E SEGREGAÇÃO**

Monografia apresentada à Escola de Direito, Turismo e Museologia – DETUR – da Universidade Federal de Ouro Preto, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharelado em Turismo.

Orientador: Dr. Solano de Souza Braga

SISBIN - SISTEMA DE BIBLIOTECAS E INFORMAÇÃO

B144t Baggio, Thales Marques.

Trajetória do consumo da aviação civil no Brasil [manuscrito]:
história, crises e segregação. / Thales Marques Baggio. - 2026.
23 f.: il.: color..

Orientador: Prof. Dr. Solano de Souza Braga.

Coorientadora: Profa. Ma. Regiane Martins Faustino.

Monografia (Bacharelado). Universidade Federal de Ouro Preto.
Escola de Direito, Turismo e Museologia. Graduação em Turismo .

1. Aeronáutica comercial. 2. Linhas aéreas. 3. Desregulamentação. 4.
Segregação. 5. Turismo - Brasil. I. Braga, Solano de Souza. II. Faustino,
Regiane Martins. III. Universidade Federal de Ouro Preto. IV. Título.

CDU 338.48

Bibliotecário(a) Responsável: Maristela Sanches Lima Mesquita - CRB-1716



FOLHA DE APROVAÇÃO

Thales Marques Baggio

Trajetória do Consumo da Aviação Civil no Brasil: História, Crises e Segregação

Monografia apresentada ao Curso de bacharelado em Turismo da Universidade Federal de Ouro Preto como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Turismo

Aprovada em 16 de julho de 2026

Membros da banca

Dr. Solano de Souza Braga - Orientador - Universidade Federal de Ouro Preto
Ma. Regiane Martins Faustino - Universidade Federal de Ouro Preto
Dra. Thays Regina Rodrigues Pinho - Universidade Federal de Ouro Preto
Dra. Elcione Luciana da Silva - Universidade Federal de Ouro Preto

Solano de Souza Braga, orientador do trabalho, aprovou a versão final e autorizou seu depósito na Biblioteca Digital de Trabalhos de Conclusão de Curso da UFOP em 28/07/2026



Documento assinado eletronicamente por **Regiane Martins Faustino, PROFESSOR DE MAGISTERIO SUPERIOR**, em 28/07/2026, às 23:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.ufop.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1148945** e o código CRC **7980DE82**.

RESUMO

O presente trabalho analisa a trajetória histórica e comercial da aviação civil no Brasil, com foco nas transformações de mercado, nas crises setoriais e na contínua segregação do acesso a esse modal. Historicamente caracterizado por um modelo elitista e altamente regulado pelo Estado, o setor aéreo nacional passou por uma profunda desregulamentação na década de 1990, resultando na entrada de companhias de baixo custo e na aparente democratização do serviço. A pesquisa, de caráter descritivo e metodologia mista, utilizou-se de revisão bibliográfica e análise de dados secundários de órgãos oficiais, como a ANAC, para confrontar a teoria com a realidade da infraestrutura nacional. Os resultados demonstram que, a despeito do aumento no volume de passageiros, o acesso ao transporte aéreo permanece concentrado em grandes polos urbanos, deixando a maior parte dos municípios brasileiros desassistidos. Ademais, atesta-se a extrema vulnerabilidade do setor a choques externos, evidenciada pela pandemia de COVID-19, que elevou substancialmente os custos operacionais e as tarifas finais. Conclui-se que o livre mercado é insuficiente para universalizar o acesso, fazendo-se necessárias políticas públicas assertivas e investimentos logísticos para combater os gargalos que elitizam e limitam o direito à mobilidade.

Palavras-chave: Aviação Civil. Transporte Aéreo. Desregulamentação. Segregação. Turismo.

Lista de Figuras:

Figura 1 – Página 19

Figura 2 – Página 20

Figura 3 – Página 30

Sumário

1. Introdução.....	7
2. METODOLOGIA.....	8
3. REFERENCIAL TEÓRICO.....	8
3.1 Breve histórico da Aviação Civil	8
3.2 Conceitos e formação do mercado brasileiro	10
3.3 Regulamentação, conforto e a era de ouro	11
3.4 História das Principais companhias nacionais	13
3.5 Desregulamentação, ANAC e os desafios contemporâneos	14
3.6 Os efeitos do monopólio: Um paralelo entre a segregação aérea e o transporte rodoviário	18
4. RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	21
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	22
Referências	24

1. Introdução

A aviação civil no Brasil representa um marco histórico no desenvolvimento dos transportes, atuando como um vetor fundamental para a mobilidade e a integração territorial em um país de dimensões continentais. Desde os primeiros voos comerciais na década de 1920 até o atual cenário desregulamentado, o setor perpassou por profundas transformações tecnológicas e mercadológicas. Contudo, a despeito do expressivo crescimento no volume de passageiros ao longo das últimas décadas, o consumo da aviação civil permanece balizado por acentuadas desigualdades socioeconômicas e regionais.

A escolha da referida temática justifica-se pela urgência em compreender as barreiras que ainda obstam a universalização do transporte aéreo no território nacional. A dinâmica diária do mercado de agenciamento turístico e a comercialização de serviços de viagens evidenciam, na prática, que a flutuação tarifária e a concentração da malha aérea afetam diretamente o consumidor final, determinando quem detém, de fato, acesso a esse modal. Investigar essa trajetória é imperativo para identificar de que modo as diretrizes governamentais e as crises econômicas impactam a acessibilidade e perpetuam a segregação no turismo e no transporte nacional.

Diante dessa conjuntura, o objetivo geral desta pesquisa consiste em explorar a trajetória da aviação comercial no Brasil, analisando os principais marcos históricos, as crises setoriais e os desafios remanescentes para a democratização das viagens aéreas. Para a consecução desse propósito, definiram-se os seguintes objetivos específicos: a) descrever a formação e a regulamentação histórica do mercado aéreo brasileiro; b) analisar os desdobramentos do processo de desregulamentação deflagrado na década de 1990; e c) investigar de que maneira as crises recentes e os gargalos de infraestrutura aprofundam a segregação no acesso aos voos.

Visando a devida compreensão do tema, o presente trabalho encontra-se estruturado em cinco capítulos. O Capítulo 1 traz esta introdução ao escopo da pesquisa. O Capítulo 2 delineia a metodologia de caráter misto e descritivo adotada. O Capítulo 3 estabelece o referencial teórico, segmentando-se entre o histórico das companhias pioneiras, a era da regulação estatal

e a posterior flexibilização do mercado. O Capítulo 4 expõe os resultados e discussões acerca da concentração aeroportuária e das externalidades geradas pelas crises. Por fim, o Capítulo 5 tece as considerações finais do estudo.

Assim, este trabalho tem como objetivo explorar a trajetória da aviação comercial no Brasil, analisando os principais marcos históricos, as crises que moldaram o setor e os desafios que ainda persistem em tornar as viagens aéreas um meio de transporte acessível a todos.

2. METODOLOGIA

Para alcançar os objetivos propostos neste trabalho, optou-se por uma abordagem metodológica mista, combinando elementos qualitativos e quantitativos. A pesquisa caracteriza-se como exploratória e descritiva, visando compreender a evolução histórica da aviação civil no Brasil e analisar os dados referentes ao acesso e consumo deste serviço.

Os procedimentos técnicos adotados basearam-se em pesquisa bibliográfica e documental. A revisão bibliográfica fundamentou-se em autores clássicos e contemporâneos que discutem a história da aviação e a economia dos transportes, como D’Alvia (2013) e Abreu (2011), permitindo traçar a trajetória do setor desde o modelo elitista inicial até a desregulamentação. A coleta de dados secundários foi realizada por meio da consulta a documentos oficiais e relatórios de desempenho do setor, tendo como fontes principais a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A análise desses dados permitiu confrontar a teoria com a realidade mercadológica, especialmente no que tange às flutuações de demanda observadas durante crises econômicas e sanitárias recentes.

3. REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 BREVE HISTÓRICO DA AVIAÇÃO CIVIL

Em 1903, os irmãos Norte-Americanos Orville e Wilbur Wright comunicaram um feito realizado de grande importância na época, a realização de um voo com um equipamento motorizado, ora designado de avião. Contudo, a Federação Internacional de Aeronáutica (FAI), que reunia um grupo de cientistas responsáveis por avaliar e conceder validade ao voo concedeu parecer negativo aos irmãos (BARROS, 2006).

Pouco tempo depois, em 1906, o brasileiro Alberto Santos Dumont, apresentou o avião motorizado capaz de alçar voo, intitulado 14-bis. Para Barros (2006, p. 189), o voo realizado em 12 de novembro, “é o primeiro voo homologado da história da aviação. É o marco fundador da aeronáutica. Depois dele, estava parcialmente compreendida a mágica que permite fazer um aparelho mais pesado que o ar se levantar do solo sem que nenhum fator externo atue”.

Logo, a atividade aérea, novidade na época, era capaz de atrair multidões. Assim, foi-se desenvolvendo, tornando-se um ramo de desafios, espalhando-se pela Europa, com evolução do mercado, expandindo-se, em notoriedade, na França e também na Alemanha. Na América do Norte, porém, devido a burocracia por patentes, a sua expansão foi mais lenta (CROUCH, 2008).

A aviação foi pautada por desenvolvimento baseado em avanços da tecnologia, com ênfase na aerodinâmica e em técnicas melhoradas de construção de aeronaves. Novos controles e equipamentos deram condições para que os voos fossem realizados em altitudes elevadas, com maior velocidade, além de agregar maior capacidade de carga e passageiros (GRANT, 2002).

Nesse contexto, viajar de avião, até a Segunda Guerra Mundial, torna-se algo perigoso e desconfortável devido aos movimentos de turbulência. Ademais, o custo elevado das aeronaves refletia em passagens mais caras aos usuários e a capacidade de realizar viagens de longo trecho era inviável (PILARSKI, 2007). Somente na década de 1950, os primeiros aviões movidos a jato surgiram, onde, em 1958 o primeiro avião em operação com passageiros operou com êxito. De acordo com Oliveira (2006, p.26):

Durante a guerra, a indústria aeronáutica alcançou muito progresso. Os desenhos dos aviões se desenvolvem, melhores motores são produzidos, sucedem-se as invenções como as máscaras de oxigênio e as roupas aquecidas. Para assegurar a proteção dos aviões de reconhecimento e interceptar os inimigos, é criado um avião mais rápido, que foi chamado de caça. A tecnologia evoluiu muito durante o conflito, tornando estes aviões mais ágeis e eficientes (OLIVEIRA, 2006, p. 26).

Consequência da necessidade de agilidade no transporte de pessoas e na movimentação de bens, em meados do século XX as primeiras companhias aéreas surgiram. Isto é, com o advento da tecnologia somado aos recursos do governo e o estímulo por parte das empresas privadas, a aviação proporcionou uma revolução no comércio a nível global (SMITH JÚNIOR, 2002).

A chamada aviação moderna trata-se de um sistema composto por linhas aéreas administradas por companhias (BING, 2014). Este segmento é de extrema importância no apoio ao desenvolvimento da Economia, principalmente favorecendo o turismo e as organizações

com negócios a níveis internacionais, proporcionando assim, uma rede de transporte rápida e eficiente, com capacidade de atender milhares de usuários em todo mundo.

O início da aviação civil no Brasil é um marco na história dos transportes, representando um importante avanço na mobilidade e integração territorial. Desde os primeiros voos comerciais na década de 1920, o setor cresceu de maneira expressiva, acompanhando o desenvolvimento econômico e tecnológico do país. No entanto, apesar do progresso registrado ao longo das décadas, o acesso às viagens aéreas ainda é marcado por desigualdades, refletindo dinâmicas econômicas, sociais e culturais.

3.2 CONCEITOS E FORMAÇÃO DO MERCADO BRASILEIRO

De acordo com Perovic (2013), ao fornecer serviços importantes para a sociedade, a aviação comporta-se como propulsora de crescimento econômico, com amplos benefícios sociais. Miozzo (2019, p. 4), conceitua aviação comercial como:

[...] um meio de transporte de pessoas, mercadorias e matérias-primas que vem se aperfeiçoando e possui papel relevante no desenvolvimento de uma determinada região, pois permite uma conexão da região com outras áreas produtivas ou de consumo (bens, materiais, de lazer e outros) muito mais amplas e distantes, quando em comparação com as áreas acessadas somente pelo modo de transporte terrestre ou aquaviário.

Por volta de 1920, a empresa de origem alemã, a Condor Syndikat iniciou atividades de aviação comercial, sendo uma subsidiária da empresa alemã Lufthansa, alterando o nome para Serviços Aéreos Condor Ltda., em função do movimento de nacionalização das empresas alemãs durante a Segunda Guerra Mundial. Foi responsável pela origem da companhia Varig, no Sul do Brasil (BIELSCHOWSKY; CUSTÓDIO, 2011).

No mesmo período, a empresa francesa, chamada Compagnie Générale Aéropostale, fundada em 1919, também se estabeleceu no Brasil, e tinha como visão definir linhas de conexão para o serviço aeropostal (SONINO, 1995). Momentos depois, com o advento da Guerra Mundial, a aviação no Brasil foi comprometida por não possuir uma indústria aeronáutica, dependendo diretamente de insumos de outros países (FAY; OLIVEIRA, 2013). Conforme Ribeiro (2008, p. 51), o país adotou “[...] uma política de criar uma indústria própria, valendo-se das oportunidades que lhes eram granjeadas pela disputa de hegemonia entre as potências mundiais e a conjuntura de guerra para consolidar seu plano industrial.”

O mercado de aviação comercial começou a se consolidar com empresas como a Varig, fundada em 1927, e a VASP, criada em 1933. Durante o século XX, o setor foi caracterizado por um modelo elitista, com tarifas altas que limitavam o acesso a uma parcela restrita da população. Foi apenas com a desregulamentação do mercado nos anos 1990 e a entrada de

companhias aéreas de baixo custo que o transporte aéreo passou a ser mais acessível, permitindo o surgimento de uma nova classe de consumidores (BNDES, 2011).

O marco inicial da aviação comercial no Brasil ocorreu em 1927, com a fundação da Varig (Viação Aérea Rio-Grandense), que se consolidou como uma das principais empresas do setor por várias décadas (D'ALVIA, 2013). No entanto, o mercado permaneceu elitista por grande parte do século XX, sendo acessível apenas a classes mais abastadas. A desregulamentação do setor nos anos 1990 possibilitou o surgimento de companhias de baixo custo, ampliando o acesso às viagens aéreas (ABREU, 2011).

3.3. REGULAMENTAÇÃO, CONFORTO E A ERA DE OURO

Até a Segunda Grande Guerra, viajar de avião, além de ser demasiadamente caro financeiramente, era extremamente desconfortável e perigoso. O alto custo das aeronaves se refletia nas altas tarifas cobradas aos usuários do transporte aéreo. Pilarski (2007) enfatiza que o alcance dos aviões era curto, o que provocava lentidão; os voos eram realizados relativamente em baixas altitudes e os movimentos de turbulência causavam grande desconforto aos passageiros. Quando se refere aos primórdios da aviação comercial, Smith Jr. (2002) possui um ponto de vista similar ressaltando que os aeroportos e o controle aéreo eram primitivos e que falhas e acidentes eram comuns.

Os aviões viajavam em baixas altitudes, pois não havia sido inventado as cabines pressurizadas, portanto os pilotos enfrentavam as intempéries atmosféricas e os voos necessitavam de diversas escalas para reabastecimento das aeronaves. Também eram comuns os acidentes aéreos. Muitos dos problemas que a aviação comercial enfrentava começaram a ser resolvidos a partir da Segunda Guerra Mundial.

Com o crescimento econômico no pós-guerra, o setor aéreo passou por uma fase de consolidação, com o surgimento de empresas como a VASP e a Transbrasil. Durante este período, o governo brasileiro adotou políticas protecionistas, regulando tarifas e criando incentivos para o crescimento das companhias nacionais (ANAC, 2020). No entanto, essa abordagem resultou na falta de concorrência e em um mercado acessível apenas a classes sociais mais altas (IATA, 2021).

A partir dos anos 1950, a aviação comercial experimentou um crescimento significativo, impulsionado pela modernização de aeronaves e pela expansão das rotas regionais. Apesar disso, o custo elevado das passagens aéreas e a concentração dos voos em grandes centros urbanos restringiam o acesso ao transporte aéreo às classes mais altas. A desregulamentação do

setor nos anos 1990 representou uma ruptura nesse modelo, permitindo a entrada de companhias aéreas de baixo custo, como a Gol Linhas Aéreas, e democratizando parcialmente o acesso ao transporte aéreo (ANAC, 2020). No entanto, o aumento da concorrência trouxe novos desafios, incluindo a volatilidade do mercado e a precarização das condições de trabalho dos profissionais da aviação.

No Brasil, viajar de avião era para poucos, geralmente homens de negócios e funcionários públicos (OLIVEIRA, 2011), tendo, portanto, suas passagens pagas por uma pessoa jurídica, pouca atenção era dada aos altíssimos preços das passagens cobradas pelas companhias aéreas. Todavia, deve-se ressaltar que o transporte aéreo (subvencionado ou não) sempre esteve relacionado ao luxo e ao glamour e que as tarifas aéreas (pelo menos até a entrada da Gol no mercado em 2001) eram “muito elevadas em relação à capacidade aquisitiva média da população brasileira” (FAY, 2013, p. 233).

Mesmo com intervenções regulares por parte do Governo, até o início dos anos 1960 vigorava o regime de livre concorrência entre as empresas aéreas. Existia ampla liberdade de entrada e saída do mercado, livre escolha de rotas e liberdade tarifária. É importante notar que tanto as linhas internacionais como as regionais eram subsidiadas pelo Governo. Esse regime de livre concorrência gerou um excesso de oferta, resultando em perdas financeiras para a maioria das empresas estabelecidas. Ao final dos anos 1950, o Brasil já possuía o segundo maior número de empresas aéreas estabelecidas (OLIVEIRA, 2011) perdendo apenas para os Estados Unidos. Grandes empresas como a Panair, Varig, Cruzeiro e Vasp cruzavam diuturnamente os céus brasileiros.

Nesse cenário, em 1969, a Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER) surgiu como uma iniciativa de cunho governamental que tinha como intuito primordial, estabelecer uma indústria aeronáutica no país. Representou grande avanço na história da aviação nacional, criando o avião batizado de Bandeirante, amplamente empregado na aviação regional. A empresa brasileira tornou-se uma das maiores no setor fabricante de jatos comerciais do mundo (GOMES, 2012).

Outro marco no contexto histórico da aviação foi o estímulo de medidas impulsionado pelo governo, onde as companhias aéreas tiveram crescimento significativo até meados de 1980. Contudo, com a Regulação Estrita “[...] os preços e as frequências de voo passaram a ser ditados pelo Estado, que também limitou a entrada de novas companhias aéreas. O mercado doméstico foi dividido em dois setores, o nacional e o regional” (BIELSCHOWSKY; CUSTÓDIO, 2011, p. 79).

Na ótica de Costa e Santos (2010), a exploração sobre a indústria aeronáutica no Brasil foi ressaltada pela necessidade de novas formas de transporte, onde somente rodovias e linhas férreas já não eram suficientes no suprimento da demanda pelo transporte de cargas e pessoas. Para os autores, o transporte aéreo trouxe uma nova realidade, onde os aviões, permitiram “atingir regiões distantes dos grandes centros” (COSTA; SANTOS, 2010, P. 129). Segundo Oliveira (2008), a aviação comercial no Brasil passou por duas grandes reformas regulatórias, uma primeira entre 1960 e 1970 e uma segunda no início da década de 90, além da substituição do órgão regulador do setor em 2005.

O primeiro grande marco regulatório do setor estabeleceu um regime de competição controlada, em que o transporte regular teria que seguir as normas estabelecidas pelo governo e o DAC teria a jurisdição para modificar rotas, frequências e tarifas de serviço (Castro e Larny, 1993). O artigo 8º do Decreto nº 38 inclusive previa a competição ruinosa que se estabeleceria entre as empresas, para tanto proibia a concorrência entre as mesmas pelo método da concessão de descontos. Os próprios índices tarifários eram fixados pelo DAC, segundo os artigos 3º e 4º do mesmo Decreto.

3.4. HISTÓRIA DAS PRINCIPAIS COMPANHIAS AÉREAS NACIONAIS

A evolução do mercado de aviação comercial no Brasil confunde-se com a própria trajetória das companhias aéreas pioneiras, cujos modelos de negócios ditaram as regras de consumo e conectividade regional ao longo do século XX. O cenário inicial foi amplamente dominado pela Viação Aérea Rio-Grandense (Varig), fundada em 1927, que se estabeleceu como a companhia de bandeira do país e sinônimo de excelência internacional (D’ALVIA, 2013). Operando sob forte tutela governamental, a Varig dividia o espaço aéreo doméstico com a Viação Aérea São Paulo (VASP), criada em 1933, e, posteriormente, com a Transbrasil (BNDES, 2011). Juntas, essas empresas construíram um ecossistema de transporte aéreo pautado pela alta qualidade de serviço, onde as tarifas elevadas eram compensadas por um padrão de consumo elitizado e restrito (OLIVEIRA, 2011).

A sustentabilidade desse modelo tradicional, contudo, começou a ruir com os ventos neoliberais e a abertura de mercado na década de 1990. A incapacidade gerencial e operacional de adaptar estruturas de custos engessadas a um ambiente de livre concorrência e flexibilização tarifária empurrou as três grandes potências aéreas para crises financeiras profundas (MELLO, 2007). Conforme apontam Bielschowsky e Custódio (2011), a deflagração da "guerra de passagens" expôs a fragilidade fiscal dessas empresas, resultando em endividamentos

impagáveis que culminaram em suas respectivas falências e saídas definitivas do mercado na primeira década do século XXI. O desaparecimento da Varig, VASP e Transbrasil encerrou o período clássico da aviação comercial brasileira, abrindo espaço para uma reestruturação drástica na oferta de serviços (FAY; OLIVEIRA, 2013).

Lacunas deixadas pelas empresas pioneiras impulsionaram a consolidação de uma nova dinâmica de mercado, protagonizada pela TAM (posteriormente LATAM) e pela Gol Linhas Aéreas.

Fundada em 2001, a Gol revolucionou o setor ao introduzir no país o conceito *Low-Cost, Low-Fare* (Baixo Custo, Baixa Tarifa), eliminando serviços de bordo luxuosos e simplificando a operação de frotas para baratear o preço final dos bilhetes (ANAC, 2020). Essa estratégia transformou radicalmente o mercado de agenciamento de viagens e a distribuição turística, permitindo que o avião passasse a competir diretamente com o transporte rodoviário de longa distância. Paralelamente, a TAM expandiu suas operações através de uma agressiva estratégia de faturamento corporativo e fusões internacionais, como a realizada com a LAN para a criação do grupo LATAM em 2012 (IATA, 2021). O mercado atual, portanto, caracteriza-se por um oligopólio moderno que, embora tenha ampliado quantitativamente o volume de passageiros, enfrenta o desafio constante de equilibrar custos operacionais crescentes com a manutenção de tarifas acessíveis à massa consumidora.

Para completar a tríade do mercado atual, a Azul ingressou no cenário nacional em 2008 com uma proposta focada na aviação regional e na descentralização de rotas. Utilizando frota diversificada, incluindo jatos da frota nacional Embraer, a companhia buscou conectar cidades fora dos grandes eixos de congestionamento aeroportuário, promovendo a capilaridade da malha para municípios que historicamente sofriam com a falta de voos comerciais. O setor atual, portanto, caracteriza-se por um oligopólio moderno que, embora tenha ampliado quantitativamente o volume de passageiros e expandido a conectividade regional, enfrenta o desafio constante de equilibrar custos operacionais crescentes com a manutenção de tarifas acessíveis à massa consumidora.

3.5. DESREGULAMENTAÇÃO, ANAC E OS DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS

Iniciou-se no Governo Collor o processo de desregulamentação da aviação comercial no Brasil. Mello (2007, p. 117) afirma que “o ambiente econômico começou a mudar, começou-se a falar em livre concorrência, proteção ao consumidor, liberdade tarifária e abertura do mercado para novas empresas e serviços”.

Oliveira (2011, p. 129) menciona que os efeitos das ideias neoliberais – originadas nos Estados Unidos e Europa Ocidental – provocaram verdadeiros problemas para a Varig: “esses sinais liberais, que já sopravam fortemente pelo mundo (...) na Varig, soavam como furacões”.

A partir dos anos 1990, as três grandes empresas - Varig, Vasp e Transbrasil - enfrentaram uma série de turbulências que se mostraram fatais no início do século XXI. Os ventos neoliberais sopraram com tal vigor que nenhuma destas companhias aéreas chegou ao ano de 2010.

O segundo marco regulatório, deflagrado na década de 1990, foi efetivado dentro do “Programa Federal de Desregulamentação” do Governo Collor, o qual ficou conhecido como Política de Flexibilização da Aviação Comercial Brasileira (Oliveira, 2008). Tal desregulamentação ocorreu de forma gradual, sendo dividida em 3 etapas. A primeira, chamada de Primeira Rodada de Liberalização, acabou com os monopólios regionais permitindo a entrada de novas empresas, o que resultou no aumento da oferta de voos e no número de cidades servidas, o qual passou para aproximadamente 200. Outra medida adotada nessa primeira rodada foi a implementação de uma margem de preço em que as empresas poderiam atuar, que, segundo Oliveira (2010), correspondia a um valor máximo de 50% do valor principal e um valor mínimo de 32% dele.

Em fins de 1997 foi lançada a Segunda Rodada de Liberalização, a qual representou o início da “guerra de passagens e frequências”. Nessa rodada foram adotadas a retirada das bandeiras tarifárias como também a exclusividade das empresas regionais de operarem os chamados “Voos Direto ao Centro”, que eram rotas entre aeroportos centrais (com exceção da ponte aérea Rio-São Paulo) realizadas sem escalas. Segundo Castro e Larny (1993), mesmos com as medidas adotadas, as empresas aéreas encontravam-se diante de uma situação ambígua, se por um lado tinham uma relativa flexibilização nas tarifas, por outro permaneciam presas ao esquema de concessão das rotas, o qual não era compatível com a utilização das aeronaves wide-bodies que progressivamente estavam aparecendo nas empresas aéreas nacionais.

Sendo assim, já no início dos anos 2000, foi lançada a Terceira Rodada de Liberalização, também chamada de Quase-Desregulação. Nessa fase foram inicialmente retirados quase todos os mecanismos de regulação que ainda persistiam, o que acabou culminando no aparecimento de novas companhias aéreas (como por exemplo a Gol Transportes Aéreos Ltda) e novos

pedidos de rotas e frequências (OLIVEIRA, 2008). Entretanto em 2003, com o acirramento da competição ruinosa, o governo federal voltou atrás e passou a exigir um estudo de viabilidade econômica prévia da nova operação requisitada através do DAC. Por isso esse período passou a receber o nome de “Re-regulação”.

Os meios de transporte possuem um papel significativo no desenvolvimento da Economia, com vários desdobramentos a favor da sociedade (SANTOS; SANTOS, 2018). Trata-se de um segmento em contínuo crescimento, em muitos países no mundo, capaz de agregar serviços que vão desde o apoio às indústrias, com o transporte de cargas e/ou insumos, ainda como suporte ao turismo, por meio da conexão entre áreas remotas e ainda influência no comércio (MALAGAS; FRAGOUDAKI; KOUROUSIS; NIKITAKOS, 2017). No caso do Brasil, segundo Assis et al. (2017, p. 3689):

“[...] o transporte aéreo vem evoluindo com a economia desde 1927, apresentando um desempenho nada modesto quando analisado em longo prazo.”

Ainda de acordo com Assis et al. (2017, p. 3691):

“A aviação civil em um país de dimensões continentais como o Brasil, exerce um papel chave na integração entre estados e municípios, é um setor diretamente afetado pelo crescimento da atividade econômica.”

A ANAC teve sua origem na competência do DAC. Depois de cinco anos esperando uma aprovação do Congresso Nacional, finalmente em 27 de Setembro de 2005, criada pela lei 11.182, nasceu a ANAC, a qual foi ampliada no ano de 2006, sendo formado por cinco diretores nomeados pelo Presidente da República com mandato de cinco anos. (ANAC, 2025) Com a existência da ANAC, as atividades que eram realizadas pelo DAC de autoridade aeronáutica, tais como: planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com a aviação civil foram transferidas para a total responsabilidade da ANAC. Conquanto a agência reguladora segue uma tendência mundial, possuindo uma estrutura administrativa que representa uma inovação em relação ao modelo anterior que disciplinava as atividades do DAC, órgão integrante do Ministério da Defesa (ANAC, 2025).

A ANAC, assim como outros órgãos competentes do setor aéreo, como por exemplo, INFRAERO e Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, em geral comportam-se como agentes regulamentadores, administrativos e fiscalizadores da aviação em território nacional, contribuindo com ações estratégicas e pontuais, como a partir de elaboração de estudos e estatísticas acerca do segmento de transporte aéreo (SANTOS, SILVA, 2019).

Nos últimos anos, eventos como a crise de 2008 e a pandemia de COVID-19 impactaram severamente o setor, resultando na falência de empresas tradicionais e no aumento das tarifas, que tornaram o transporte aéreo menos acessível a amplas parcelas da população (IATA, 2021). Além disso, questões relacionadas à infraestrutura aeroportuária e à concentração de rotas em grandes hubs continuam a criar barreiras para a democratização do serviço (ANAC, 2020).

Esses eventos não apenas afetaram a sustentabilidade financeira das companhias aéreas, mas também aprofundaram a segregação no acesso às viagens, já que o aumento dos custos operacionais resultou em tarifas mais altas e na redução de rotas para cidades menos rentáveis (ANAC, 2020).

Além das questões econômicas, fatores como a infraestrutura aeroportuária limitada, a concentração de rotas em poucos hubs e a falta de incentivo governamental para democratizar o transporte aéreo contribuem para a exclusão de uma parcela significativa da população brasileira. Assim, este trabalho tem como objetivo explorar a trajetória da aviação comercial no Brasil, analisando os principais marcos históricos, as crises que moldaram o setor e os desafios que ainda persistem em tornar as viagens aéreas um meio de transporte acessível a todos.

A evolução da aviação civil no Brasil reflete não apenas avanços tecnológicos, mas também dinâmicas políticas e econômicas que influenciaram o setor ao longo do tempo. Durante a Segunda Guerra Mundial, por exemplo, o governo brasileiro adotou políticas de incentivo ao desenvolvimento da aviação comercial, promovendo a construção de aeroportos e fortalecendo empresas nacionais como a Panair do Brasil, que se destacou por suas rotas internacionais (SILVA; FIGUEIREDO, 2015). Essas políticas, no entanto, eram marcadas pela centralização e pela ausência de um planejamento voltado para a inclusão social (Schwartzman, 2015).

As crises econômicas globais, como a de 2008, agravaram esses problemas, levando muitas empresas à falência ou à fusão com concorrentes, como foi o caso da TAM e da LAN, que formaram a LATAM Airlines (IATA, 2021). Além disso, as disparidades regionais no Brasil refletem-se na infraestrutura aeroportuária, com a maior parte dos investimentos concentrados em aeroportos de grandes capitais, enquanto regiões mais afastadas enfrentam dificuldades para integrar suas economias ao restante do país (SILVA; BARBOSA, 2021).

De acordo com informações do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação civil, MTPA (2019), existem atualmente no Brasil 34 aeroportos internacionais e 2.610 nacionais, perfazendo um total de 2.644 aeródromos. No entanto, o transporte rodoviário ainda é o mais

utilizado no país, especialmente no transporte de cargas, concentrando 65% do total. O modal aeroviário é o menos utilizado, sendo inexpressivo quando comparado aos modais rodoviário, ferroviário, aquaviário e dutoviário. Ainda assim, segundo o CADE (2017), o modal aéreo evolui tecnologicamente de forma rápida, apresentando-se como um dos setores mais ativos e promissores da economia mundial. No Brasil, o setor segue as disposições e padrões internacionais de normas de segurança, acesso ao espaço aéreo e rotas, sendo regulamentado pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil). Dentre as vantagens e desvantagens do modal aéreo, destacam-se:

O transporte aéreo tem sido por décadas – e deverá ser ainda por muito tempo – o meio de integração nacional por excelência em países com dimensões continentais e cenários geográficos extremamente variados. Sua infraestrutura de apoio irradia-se de forma pontual pelo território, uma vez que não tem o caráter linear dos modais terrestres de transporte (ferroviário e rodoviário), o que permite vencer os obstáculos naturais sem grande dificuldade e com menores danos ambientais. A velocidade de operação, por sua vez, propicia a ligação de extremos de países continentais em um mesmo dia. Uma vantagem adicional é a escolha das aeronaves, que pode adaptar-se facilmente às condições da demanda. São muitas, portanto, as vantagens comparativas e competitivas do transporte aéreo, como elemento estratégico para a integração do território nacional. No entanto, ao lado de suas vantagens como um meio de transporte rápido, é também aquele que torna mais visíveis e súbitas as suas fragilidades. Considerem-se, neste caso, especialmente, aquelas relacionadas: i) à viabilidade econômica decorrente, tanto das estreitas margens de rentabilidade das operações das empresas aéreas quanto do ritmo acelerado das mudanças tecnológicas; e ii) à dificuldade que têm os gestores das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica de acompanharem o rápido crescimento das necessidades dos usuários, intermediários e finais, da aviação civil (IPEA, 2010, p. 1).

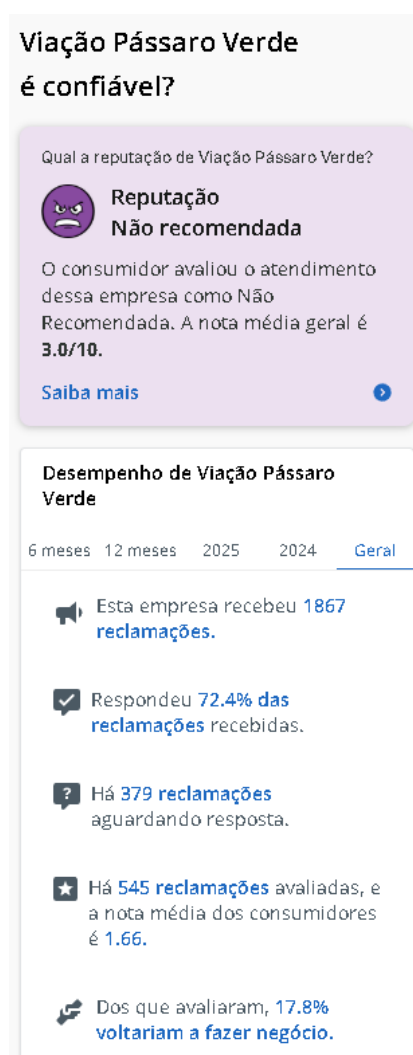
3.6 OS EFEITOS DO MONOPÓLIO: UM PARALELO ENTRE A SEGREGAÇÃO AÉREA E O TRANSPORTE RODOVIÁRIO

A concentração de mercado não é um gargalo exclusivo da aviação civil, tratando-se de um problema estrutural que afeta a mobilidade brasileira em múltiplas esferas. A título de comparação, os malefícios observados no oligopólio aéreo, como a inflexibilidade tarifária e a limitação da oferta, encontram um reflexo direto e severo nos monopólios regionais do transporte rodoviário de passageiros. Quando uma única empresa detém a concessão ou a exclusividade de operação em determinados trechos, o consumidor perde o poder de escolha, ficando refém de serviços que, frequentemente, não condizem com o valor cobrado pela tarifa.

Um exemplo emblemático dessa dinâmica ocorre na rota intermunicipal entre Belo Horizonte e Ouro Preto, operada historicamente pela Viação Pássaro Verde. Sendo Ouro Preto um destino de altíssima relevância histórica, turística e um reconhecido polo universitário, a demanda pelo deslocamento é contínua e cativa. A ausência de concorrência direta nesse trecho

específico possibilita a prática de tarifas elevadas, criando uma barreira financeira que afeta tanto o fluxo de visitantes quanto a rotina dos estudantes que dependem do trajeto. Sem a pressão natural gerada por empresas concorrentes, inexistem incentivos mercadológicos reais para a modernização do atendimento ou para a flexibilização estratégica dos preços. Conforme pode ser observado na figura 1, nota-se a insatisfação dos clientes:

Figura 1: Reputação da Empresa Viação Pássaro Verde no Reclame Aqui.

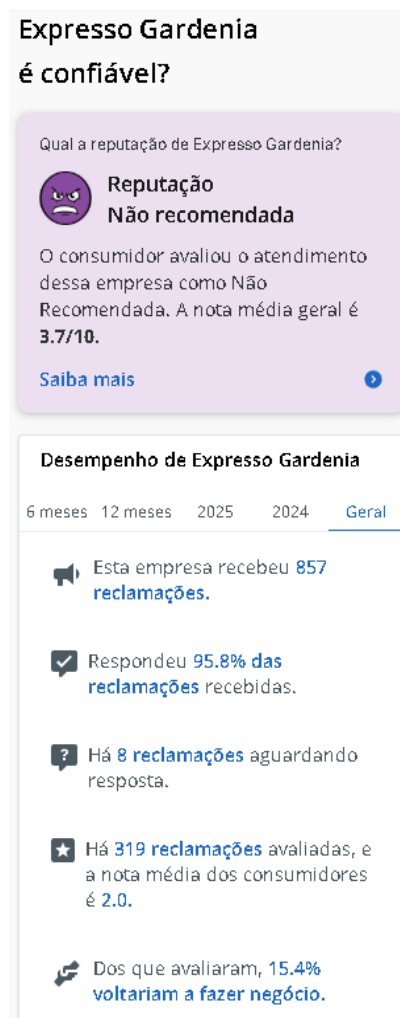


Fonte: Reclame Aqui (2026).

Dinâmica análoga, com graves desdobramentos operacionais, é observada nas rotas monopolizadas pela empresa Expresso Gardênia. Com forte atuação logística no Sul de Minas, interligando capitais a polos regionais estratégicos como Pouso Alegre, a concessionária ilustra outro sintoma crônico da falta de livre mercado: a precarização estrutural do serviço. A dependência exclusiva dos usuários em trechos intermunicipais frequentemente os submete a frotas com idade avançada, manutenções deficitárias e falhas recorrentes no cumprimento da grade de horários. Nesse contexto, o cidadão que necessita de deslocamento rodoviário vivencia a mesma vulnerabilidade enfrentada pelo passageiro aéreo em regiões desprovidas de opções

de voos. É notável que os clientes da Expresso Gardênia também demonstram grande insatisfação, conforme pode-se observar na figura 2:

Figura 2: Reputação da Empresa Expresso Gardênia no Reclame Aqui

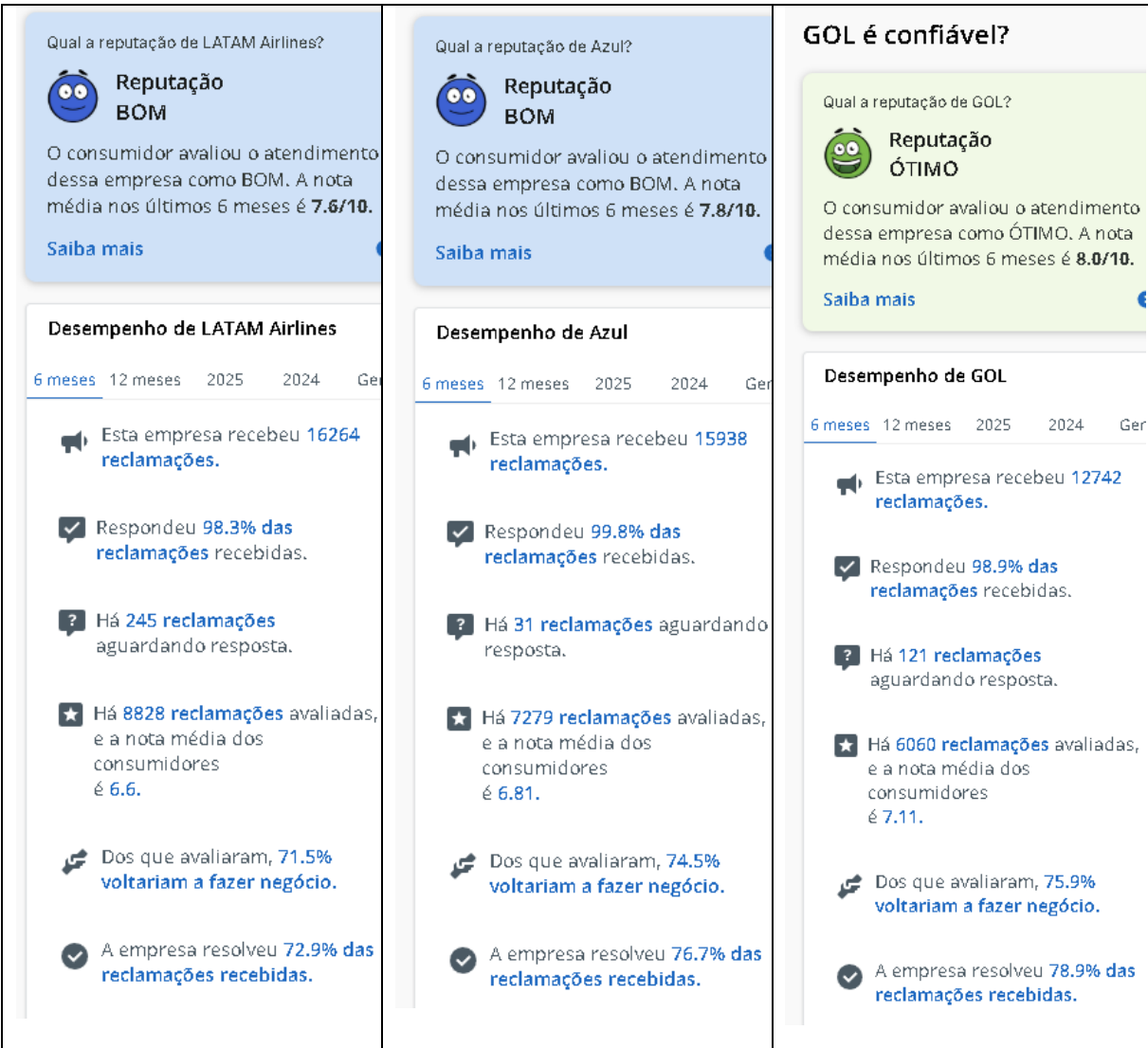


Fonte: Reclame Aqui (2026).

O paralelo entre o modal aéreo e o rodoviário ratifica que, independentemente da via de transporte utilizada, o monopólio e a extrema concentração de mercado atuam como os principais vetores da segregação na mobilidade nacional. Constata-se que, sem a intervenção regulatória eficiente do Estado para fomentar a concorrência competitiva, seja na quebra de monopólios de linhas de ônibus ou na atração de novas companhias aéreas para rotas regionais, o direito de ir e vir continuará subjugado aos interesses financeiros de poucas corporações, distanciando o Brasil de uma verdadeira democratização do acesso aos transportes.

Apesar dos inúmeros problemas das companhias aéreas, nota-se que o fato de ainda existirem 3 empresas que competem entre si, resulta em maior satisfação por parte dos clientes, conforme pode ser observado na figura 3 abaixo:

Figura 3: Reputação das empresas GOL, LATAM e AZUL.



Fonte: Reclame Aqui (2026).

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A análise da trajetória da aviação civil brasileira revela um cenário de contrastes. Se por um lado a desregulamentação da década de 1990 permitiu a entrada de novas companhias e uma momentânea redução tarifária, por outro, a infraestrutura e os choques econômicos externos impuseram limites severos à democratização do acesso.

Embora o Brasil possua dimensões continentais propícias ao fomento do transporte aéreo, os resultados apontam para uma drástica concentração geográfica da oferta. Conforme os dados apresentados no Relatório de Desempenho da Aviação Civil da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC, 2020), a cobertura de voos comerciais regulares contempla menos de 20% dos municípios brasileiros. Esse índice estatístico comprova a centralização estrutural do setor em áreas de maior desenvolvimento econômico, revelando que a suposta "popularização"

do transporte aéreo permaneceu adstrita às capitais e aos grandes centros urbanos. A estratégia corporativa de concentrar operações em *hubs* (centros de conexão) otimiza os custos operacionais das companhias, todavia, gera gargalos de infraestrutura e exclui sistematicamente as regiões de menor densidade demográfica. Infere-se, portanto, que a transição para uma política de livre mercado não foi autossuficiente para garantir a capilaridade da rede, perpetuando um paradigma no qual o acesso ao modal aéreo é condicionado tanto pelo poder aquisitivo quanto pela localização geográfica do usuário.

Para além das barreiras espaciais, a análise atesta a elevada vulnerabilidade do segmento aéreo frente a choques exógenos, culminando em impactos severos na acessibilidade tarifária. A pandemia de COVID-19, notadamente, configurou-se como um ponto de inflexão crítico, interrompendo o gradual processo de inclusão de novos passageiros. Segundo Rodrigues (2020), o mercado sofreu uma retração abrupta em abril de 2020, culminando em uma queda de 90% na oferta nacional de voos. Tal cenário desestruturou a malha aérea e impôs uma rigorosa readequação de custos logísticos e protocolos sanitários. O repasse financeiro desses ônus ao consumidor final elevou de forma substancial o valor médio das passagens, anulando parte dos ganhos de acessibilidade obtidos em décadas anteriores e promovendo uma reelitização do acesso às aeronaves (IATA, 2021). Esse fenômeno ratifica a premissa de que as crises econômicas e sanitárias penalizam desproporcionalmente as classes de menor renda, agravando o caráter excludente do consumo da aviação civil no país.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo cumpriu seu objetivo de explorar a trajetória histórica e econômica da aviação civil no Brasil, evidenciando as barreiras que ainda impedem a democratização plena desse modal de transporte. Ficou constatado que a transição de um modelo elitista e altamente regulado para um mercado desregulamentado nos anos 1990 trouxe avanços inegáveis, como a entrada das companhias de baixo custo e a ampliação do acesso a uma parcela da população.

Contudo, a pesquisa revelou que o crescimento do setor esbarra em problemas estruturais crônicos. A concentração de voos em grandes polos regionais, a dependência de infraestrutura aeroportuária restrita a poucas cidades e a alta vulnerabilidade do mercado às crises globais, exemplificada pelos impactos devastadores da pandemia de COVID-19, demonstram que a acessibilidade tarifária e geográfica no Brasil ainda tem um longo caminho para se consolidar de forma igualitária.

Conclui-se, portanto, que a livre iniciativa não basta para universalizar o transporte aéreo no país. Faz-se necessária a adoção de políticas públicas mais assertivas de incentivo à

aviação regional, aliadas a investimentos estratégicos em infraestrutura e desoneração da cadeia produtiva do setor. Sugere-se, para trabalhos futuros, a investigação aprofundada sobre o impacto de programas governamentais recentes na efetiva redução dos custos operacionais e no barateamento real das passagens.

Referências

ANAC. **Agência Nacional de Aviação Civil**. Histórico. Disponível em: <http://www.anac.gov.br>. Acesso em: 18 Mar 2025.

ANAC. **Relatório de Desempenho da Aviação Civil Brasileira**. Agência Nacional de Aviação Civil. 2020.

ANAC. **Panorama da Aviação Civil Brasileira**. Agência Nacional de Aviação Civil. 2020.

ASSIS, B. F. S. P.; PEREIRA, D. S.; MACHADO, L. G.; E GOMES, C. F. S. Cenários prospectivos na aviação comercial brasileira. **Revista GEINTEC**. v.7, n.1, p.3686-3700, 2017.

BARROS, H. L. **Desafio de voar: brasileiros e a conquista do ar**, 1709-1914. São Paulo (SP): Metalivros. 2006.

BIELSCHOWSKY, P.; CUSTÓDIO, M. C. A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro. **Revista Eletrônica Novo Enfoque**, v. 13, n. 13, 2011.

BING, D. J. Reliability Analysis for Aviation Airline Network Based on Complex Network. **Aerosp. Technol. Manag.** São José dos Campos, v.6, n. 2, p.193-201, 2014.

BNDES. **A Aviação Comercial no Brasil: Uma Perspectiva Histórica**. Disponível no site oficial do BNDES. 2011.

CADE. **Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Mercado de Transporte Aéreo de Passageiros e Cargas**. Brasília, 2017. Disponível em: http://www.cade.gov.br/acesso-a-informacao/publicacoes-institucionais/publicacoes-dee/Mercado_de_transporte_aereo_de_passageiros_e_cargas.pdf.

CASTRO, Newton de; LAMY, Philippe. **Desregulamentação do setor transporte o subsetor transporte aéreo de passageiros**. Ipea. 1993. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11058/2465>

COSTA, A. D.; SANTOS, E. R. S. Mercado e empresas de transporte aéreo brasileiras: histórico, mudanças recentes e perspectivas. **Economia & Tecnologia**, v. 21, n. 6, 2010.

CROUCH, T. D. Asas. Rio de Janeiro: Record. Fay, C. M.; Oliveira, G. G. **Aviação, tecnologia e sociedade: os primeiros voos no Brasil**. In: IV Congresso de história das ciências e das técnicas e epistemologia - UFRJ, Rio de Janeiro, 2013.

D'ALVIA, D. **História da Aviação Comercial no Brasil**. Editora Contexto, 2013.

FAY, C. M.; OLIVEIRA, G. C. **Empresas aéreas: as transformações no mercado brasileiro no período de 2000-2012**. In: Anais do XXXIII encontro da APHES: economia, sociedade e mercados no mundo global. Braga: Universidade do Minho, 2013.

GRANT, R. G. **Flight**. The Complete History. New York: DK Publishing, 2002.

GOMES, S. B. V. **A indústria aeronáutica no Brasil: evolução recente e perspectivas**. In: BNDES 60 anos - perspectivas setoriais - Indústria Aeronáutica, 2012.

IATA. **Economic Performance of the Airline Industry**. International Air Transport Association, 2021.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Panorama e perspectivas para o transporte aéreo no Brasil e no mundo**. Comunicado IPEA nº 54. Brasília, 2010. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4407/1/Comunicados_n54_Panorama_perspectivas.pdf.

MALAGAS, K., FRAGOUDAKI, A., KOUROUSIS, K., E NIKITAKOS, N. Higher Education Aviation Programs in Greece: A Missed Opportunity or a Challenge to Meet? **Journal of Aerospace Technology and Management**., São José dos Campos, v. 9, n. 4, p. 510-518, 2017.

MELLO, J. C. Transporte aéreo: uma crise sem fim. In: VELLOSO, João P. R. (coord.) **Transformando crise em oportunidade: diagnóstico e bases para um plano de desenvolvimento da aviação comercial brasileira (com segurança)**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2007.

MIOZZO, L. G. **Capacidade operacional e investimentos em infraestrutura no setor aeroportuário brasileiro do período 2011-2016**. 2019. 39f. Artigo (Especialização em Políticas de Infraestrutura) – Escola Nacional de Administração Pública, ENAP. Brasília, 2019.

OLIVEIRA, Alessandro V. M.; SALGADO, L. H. **Reforma regulatória e bem-estar no transporte aéreo brasileiro: e se a flexibilização dos anos 1990 não tivesse ocorrido**. NECTAR. 2006. Disponível em: http://portal3.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/comunidades/regulacao/biblioteca_digital/Reforma_regulatoria_no_transp_aereo.pdf

OLIVEIRA, S. R. **Rota de Colisão: a histórica cultura da Varig em choque fatal com as mudanças na aviação comercial brasileira**. Rio de Janeiro: E-Papers, 2011.

PEROVIC, J. The Economic Benefits of Aviation and Performance in the Travel & Tourism Competitiveness Index. International Air Transport Association (IATA). **The Travel & Tourism Competitiveness Report**, 2013.

PILARSKI, A. M. **Why can't we make money in aviation?** Aldershot: Ashgate, 2007.

RIBEIRO, E. F. **A formação do piloto de linha aérea: Caso Varig**. O ensino aeronáutico acompanhando a evolução tecnológica. Tese de Doutorado (Pós-Graduação em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. 2008.

Rodrigues, L. A. Transporte Aéreo de Passageiros e o Avanço da Covid-19 no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia Médica e da Saúde Hygeia**, 1, 193 -201, 2020. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/hygeia/article/view/54407>. Acesso em: 26 Mar 2025.

SANTOS, P. V. S.; ROCHA, M. F. de B. Inovação no processo de desenvolvimento de estratégias competitivas em pequenas e médias empresas. **Revista Mundi Engenharia, Tecnologia e Gestão**, v. 2, n. 2, p. 48 -1-48 – 20, 2017. Disponível em: <http://periodicos.ufes.br/BJPE/index>. Acesso em: 24 Mar 2025.

SANTOS, P.V.S; SILVA, E.C. Panorama da aviação civil no Brasil: Uma análise. **Brazilian Journal of Production Engineering**. v.5, n.1, p. 122-142, 2019. Disponível em: <http://periodicos.ufes.br/BJPE/index>. Acesso em: 19 Mar 2025.

Schwartzman, S. **A modernização dos transportes no Brasil: Aviação e integração nacional**. Editora da UFRJ, 2015.

Silva, R., & Barbosa, T. **A Aviação Regional no Brasil: Desafios e Perspectivas**. Revista Brasileira de Políticas Públicas, 2021.

Silva, R. & Figueiredo, M. **História e Desenvolvimento da Aviação Comercial no Brasil**. Revista de História Econômica, 2015.

SMITH, M. JR. **The airline encyclopedia, 1909–2000**. Lanham: The Scarecrow Press, 2002.

SONINO, G. **Depois da turbulência: a aviação comercial brasileira aprende com suas crises**. São Paulo: APVAR, 1995.