



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
CURSO DE TURISMO – EMPREENDEDORISMO E POLÍTICAS PÚBLICAS**

CARLOS MATHEUS LUCENA MACHADO

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
ARTIGO CIENTÍFICO
TAXI AÉREO EM CAMPO GRANDE (MS): VIABILIDADE E
LOGÍSTICA PARA O FOMENTO DO TURISMO**

**CAMPO GRANDE/MS
2019**



CARLOS MATHEUS LUCENA MACHADO

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
ARTIGO CIENTÍFICO
TAXI AÉREO EM CAMPO GRANDE (MS): VIABILIDADE E
LOGÍSTICA PARA O FOMENTO DO TURISMO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Turismo – Ênfase em Empreendedorismo e Políticas Públicas da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul como parte das exigências para a obtenção do Grau de Bacharel em Turismo.

Orientador: Prof^o. Dr Airton Aredes

**CAMPO GRANDE/MS
2019**

M13t Machado, Carlos Matheus Lucena

Taxi Aéreo em Campo Grande (MS): viabilidade e logística para o fomento do turismo / Carlos Matheus Lucena Machado. – Campo Grande, MS: UEMS, 2019.

20p.

Artigo Científico (Graduação) – Turismo – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, 2019.

Orientador: Prof. Dr. Airton Aredes

1. Taxi aéreo 2. Transporte aéreo 3. Turismo regional I.
Aredes, Airton II.Título

CDD 23. ed. – 387.7

“Ao meu Pai Joaquim (in memoriam), que não está mais entre nós, mas continua sendo minha maior força na vida. Sua lembrança me inspira e não me faz desistir dos meus sonhos”.

AGRADECIMENTOS

A Deus, em primeiro lugar, que sempre me deu forças para que conseguisse alcançar todos os meus objetivos.

A minha família, que sempre me apoiou em todas as minhas decisões.

Aos meus colegas de faculdade, que estiveram junto comigo desde o início do curso.

A todos os professores do curso de Turismo, que fizeram parte do meu aprendizado.

A minha noiva Mayara, que foi minha companheira em todos os momentos de dificuldade.

Ao meu orientador Airton, que me ajudou e contribuiu muito para que eu pudesse desenvolver esse trabalho.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
2. TRANSPORTE TURÍSTICO	12
2.1. Transporte aéreo	12
2.2. Serviço de taxi aéreo	14
2.3. Contexto dos serviços de taxi aéreo no estado de Mato Grosso do Sul	15
3. O MOVIMENTO DAS EMPRESAS DE TAXI AÉREO DE CAMPO GRANDE: DEPOIMENTOS E MAPEAMENTO DOS DESTINOS	16
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	22
REFERÊNCIAS	23

Taxi aéreo em Campo Grande (MS): viabilidade e logística para o fomento do turismo

Air taxi in Campo Grande (MS): feasibility and logistics to promote tourism

Taxi aéreo en Campo Grande (MS): viabilidad y logística para fomentar el turismo

Carlos Matheus Lucena Machado¹

Resumo: A pesquisa que originou o presente trabalho procurou investigar e analisar a contribuição das operações das empresas de taxi aéreo do município de Campo Grande para o desenvolvimento do turismo no estado de Mato Grosso do Sul. A contextualização da pesquisa se deu a partir da necessidade do serviço de taxi aéreo para atender as grandes distâncias geográficas existentes entre os principais destinos turísticos no estado. Essa pesquisa teve como recorte espacial o município de Campo Grande, e como recorte temporal ficou delimitado o período de janeiro a outubro de 2019, onde foram realizadas todas as etapas da pesquisa. No primeiro momento, foram realizadas pesquisas bibliográficas e documentais, onde foram levantados dados secundários, que serviram para compor a base teórica da pesquisa. Posteriormente, foram realizadas entrevistas com representantes de empresas de taxi aéreo, e através de depoimentos obtidos foi possível realizar um levantamento da logística de operações de taxi aéreo partindo do município de Campo Grande. Os dados coletados foram sistematizados para que fossem desenvolvidas tabelas e um mapa síntese, podendo desta maneira listar e mapear os principais destinos turísticos atendidos por taxi aéreo no Mato Grosso do Sul. Como resultados dessa pesquisa, foi ressaltada a importância da operação de taxi aéreo para o turismo no Mato Grosso do Sul, principalmente para a região do Pantanal, onde estão situados os principais destinos atendidos por meio do serviço de taxi aéreo.

Palavras-chave: taxi aéreo; transporte aéreo; turismo regional.

Abstract: The research that originated the present work sought to investigate and analyze the contribution of the operations of air taxi companies in the municipality of Campo Grande to the development of tourism in the state of Mato Grosso do Sul. The context of the research was based on the need for the service. by air taxi to meet the great geographic distances between the main tourist destinations in the state. This research had as a spatial cut the city of Campo Grande, and as a temporal cut was delimited the period from January to October 2019, where all the research steps were performed. In the first moment, bibliographic and documentary researches were performed, where secondary data were collected, which served to compose the theoretical basis of the research. Subsequently, interviews were conducted with representatives of air taxi companies, and through testimonials it was possible to conduct a survey of the logistics of air taxi operations from the city of Campo Grande. The collected data were systematized to develop tables and a synthesis map, thus being able to list and map the main tourist destinations served by air taxi in Mato Grosso do Sul. As results of this research, it was emphasized the importance of the air taxi operation to Tourism in Mato Grosso do Sul, mainly for the Pantanal region, where the main destinations served by air taxi service are located.

Keywords: air taxi; air transport; regional tourism.

Resumen: La investigación que originó el presente trabajo buscó investigar y analizar la contribución de las operaciones de las compañías de taxis aéreos en el municipio de Campo Grande al desarrollo del turismo en el estado de Mato Grosso do Sul. El contexto de la investigación se basó en la necesidad del servicio. en taxi aéreo para conocer las grandes distancias geográficas entre los principales destinos turísticos del estado. Esta investigación tuvo como corte espacial la ciudad de Campo Grande, y como corte temporal se delimitó el período de enero a octubre de 2019, donde se realizaron todos los pasos de la investigación. En el primer momento, se realizaron investigaciones bibliográficas y documentales, donde se recopilaron datos secundarios, que sirvieron para componer la base teórica de la investigación. Posteriormente, se realizaron entrevistas con representantes de

¹ Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.

companhias de taxis aéreos, y a través de testimonios fue posible realizar una encuesta sobre la logística de las operaciones de taxis aéreos que parten de la ciudad de Campo Grande. Los datos recopilados se sistematizaron para desarrollar tablas y un mapa de síntesis, pudiendo así enumerar y mapear los principales destinos turísticos a los que sirve el taxi aéreo en Mato Grosso do Sul. Como resultado de esta investigación, se enfatizó la importancia de la operación del taxi aéreo para Turismo en Mato Grosso do Sul, principalmente para la región del Pantanal, donde se encuentran los principales destinos servidos por el servicio de taxi aéreo.

Palabras-clave: taxi aéreo; transporte aéreo; turismo regional.

1 INTRODUÇÃO

Mato Grosso do Sul, sendo um estado de grandes dimensões territoriais, e possuindo os seus principais destinos turísticos afastados entre si e com uma média de 170 a 400 quilômetros de distância de Campo Grande, o percurso por via terrestre pode não oferecer a melhor logística com relação ao tempo de deslocamento e acesso a esses destinos. Se tratando de mercado internacional, onde cada vez mais se faz necessário otimizar o tempo, destinos como os das regiões de Bonito e Pantanal, que partindo de Campo Grande podem levar de 3 a 8 horas de tempo de viagem por via terrestre, além da longa duração do trajeto a ser percorrido, o conforto e praticidade também são quesitos a serem analisados.

Sendo assim, o serviço de taxi aéreo, possuindo um tempo de viagem otimizado, além do conforto proporcionado, pode ser a melhor opção de transporte para esse tipo de viagem. Além disso, dependendo da época do ano, regiões como o Pantanal possuem particularidades em relação ao seu acesso, como épocas de cheias e estradas precárias. Sendo assim, esses locais são acessados preferencialmente por via aérea. Por conta disso, cada vez mais se encontram meios alternativos para se obter uma melhor logística no transporte turístico a esses destinos.

Nesse sentido, serviços como o taxi aéreo se caracterizam por atender esse quesito, criando uma nova possibilidade para essa demanda, pelo fato desses destinos poderem ser acessados quase que exclusivamente por meio desse serviço, em função das distâncias e condições de acesso.

É diante desse contexto, que uma análise das operações das empresas de taxi aéreo de Campo Grande (MS), bem como sua logística, pode vir a contribuir para que esse serviço possa ser mais bem entendido e divulgado, relacionado com o desenvolvimento do Turismo no estado. Assim, o objetivo da pesquisa que originou o presente artigo foi investigar e analisar a contribuição das operações das empresas de taxi aéreo do município de Campo Grande para o desenvolvimento do turismo no estado de Mato Grosso do Sul.

Para os procedimentos metodológicos esta pesquisa teve como recorte temático a importância das empresas de taxi aéreo de Campo Grande para o fomento do turismo no

estado de Mato Grosso do Sul. O recorte espacial foi o município de Campo Grande, e as empresas com sede no município. Já o recorte temporal foi circunscrito ao ano de 2019, mais precisamente de janeiro a agosto, período onde foram realizadas todas as etapas da pesquisa. Referente ao recorte metodológico, esta pesquisa teve sua natureza exploratória, pois pelo fato de o tema ainda não ser muito discutido, o assunto se encontra na fase preliminar, e tem como finalidade proporcionar mais informações sobre o assunto que foi investigado, possibilitando sua definição e seu delineamento (PRODANOV; FREITAS, 2013).

No primeiro momento, foi realizada pesquisa bibliográfica e documental através de levantamento de dados secundários, encontrados por meio de livros, artigos, trabalhos de conclusão de curso, dissertações e teses para compor a base teórica da pesquisa. Posteriormente, foram realizadas entrevistas semi-estruturadas com representantes das empresas de taxi aéreo, onde segundo Gil (1999), o entrevistador faz perguntas pré-estabelecidas que considera principais, mas está livre para ir além, podendo elaborar novas perguntas que tornem as respostas mais completas. Desse modo, foram entrevistados representantes de duas empresas, ambas do município de Campo Grande e que operam serviços de taxi aéreo atendendo as principais destinações turísticas no estado de Mato Grosso do Sul. Através de uma análise qualitativa, que segundo Vergara (2007), visa extrair dos entrevistados seus pensamentos que foram livremente ditos sobre algum tema, objeto ou conceito. Dessa maneira, de acordo com depoimentos obtidos dos entrevistados, foram levantadas opiniões e depoimentos fundamentais para o tema, compondo a base de dados qualitativos da pesquisa.

Assim, este artigo foi organizado da seguinte maneira: Na primeira parte são abordados teóricos que tratam de temas relevantes para a pesquisa como economia de serviços, com Kon (2004), transporte turístico com Torre (2002), transporte aéreo com Oliveira (2009) e Torre (2002) e táxi aéreo a partir da Anac (2019), Pinto e Freire (2015) que abordam os táxis aéreos no estado de Mato Grosso do Sul e sobre logística, Silveira (2009). Na segunda parte procuramos analisar os dados relativos aos voos realizados pelas empresas de táxi aéreo de Campo Grande cujas características foram ter como destinos os empreendimentos turísticos no estado de Mato Grosso do Sul, mais precisamente na região do Pantanal. Na última parte discorreu-se sobre os resultados das entrevistas junto aos representantes das empresas de táxi aéreo de Campo Grande. As informações obtidas através das entrevistas foram sistematizadas para a geração de quadros e um mapa síntese dos principais destinos turísticos de Mato Grosso do Sul acessados por meio do serviço de taxi aéreo.

2 TRANSPORTE TURÍSTICO

O turismo não ocorre sem deslocamento espacial e por isso, o ponto de partida deste trabalho foi a abordagem do meio de transporte, e sua fundamental importância na atividade turística, já que o setor de transporte é visto como um dos elementos mais significativos para o desenvolvimento do turismo, pois através dele é possível interligar pessoas e lugares.

Segundo Torre (2002),

Transportar envolve transladar, mudar de lugar, levar ou trazer; por isso o transporte constitui uma operação necessária e, ao mesmo tempo, uniforme, já que não existe nenhum outro ato nosso que não envolva na sua elaboração, ou na sua realização, o traslado de pessoas, de objetos e de ideias. (TORRE, 2002, p.10)

Sendo assim, o desenvolvimento e crescimento do setor de transportes, faz com que seja possível cada vez mais a facilitação de integrar lugares e pessoas, aprimorando e criando uma melhor logística para esse setor de turismo. E contemplando muito desses aspectos está o transporte aéreo pela rapidez, conforto e segurança, tema que será abordado no próximo tópico.

2.1 Transporte Aéreo

O transporte aéreo é um dos meios de transporte mais seguros e eficazes do mundo, pelo fato de ser altamente regulamentado, se comparado com outros meios de transporte.

Segundo Palhares (2002):

O transporte aéreo é, um dos modos de transporte existentes, o que está mais bem estruturado em termos de interação com a indústria do turismo, principalmente em função de ser um setor altamente regulamentado e com atuação organizacional em escala mundial. (PALHARES, 2002, p.59)

Com relação ao deslocamento de pessoas, o transporte aéreo é o que oferece uma melhor logística, conseguindo transportar uma grande quantidade de pessoas em um menor tempo. Tal fato é relatado por Andrade (2000), ao destacar as vantagens do transporte aéreo nos deslocamentos pelo território:

As grandes distâncias a serem percorridas e a liberação ou necessidade de ganhar tempo, somadas ao poder aquisitivo das pessoas que viajam, se constituem em importantes fatores que viabilizam o avião como transporte turístico a nível nacional, em países de grandes dimensões territoriais, e internacional. Por isso – pelo menos em decorrência dos aspectos exteriores – o desenvolvimento da aviação comercial pode ser considerado tanto causa quanto efeito de expansão turística (ANDRADE, 2000, p.160).

Por se tratar do deslocamento de pessoas em grandes proporções territoriais, é necessário que haja uma boa logística nesse transporte, pois a logística relaciona-se ao planejamento, gestão e estratégia, fases imateriais da circulação de mercadorias e pessoas e

está inserida em um contexto mais amplo que é o da circulação do capital. Ela busca, a partir da década e 1980, a redução dos custos de transportes e armazenamento, refletindo na maior velocidade da produção e da circulação do capital (SILVEIRA, 2009).

Analisando o setor de transportes, dentro da economia de serviços, é possível identificar o transporte aéreo como um insumo econômico produtivo para o turismo (KON, 2004), pois esse meio de locomoção contribui diretamente para a atividade turística. Porém, diferente de outras áreas, essa atividade possui alguns pontos cruciais que influenciam em sua operação, que segundo Oliveira (2009), essas economias de rede dependem da utilização conjunta e articulada de várias plataformas de infraestrutura, tais como aeródromos², aeroportos e o espaço aéreo. É o que também enfatiza Torre (2002):

A infraestrutura do transporte aéreo está formada pela rede aeroportuária e as equipes de ajuda à navegação, devido a que características técnicas das pistas, área de manobras, plataformas, prédios, etc. determinam o tipo de aviões que podem utilizar essa rede (TORRE, 2002, p.25).

A aviação comercial teve seu início na década de 1950, onde houve uma revolução na aviação, quando as primeiras companhias aéreas começaram a operar no mercado, através do surgimento de aeronaves de grande porte, a jato, sendo esta aviação devidamente regulamentada por meio de convenções internacionais que reverberam na organização do transporte aéreo no território brasileiro.

A atividade do transporte aéreo, por sobrevoar o território de vários países (no caso de voos internacionais), pelo fato de empregar tecnologia de ponta, por utilizar o ar como via de transporte, o que exige altos padrões de segurança, e por ter, desde a sua criação, tornando-se símbolo de desenvolvimento e representatividade de vários países, é um modo de transporte altamente regulamentado. (PALHARES, 2002, p.105)

Se tratando dos serviços do transporte aéreo, com relação a frequência de sua operação, basicamente existem dois tipos de serviços: os voos regulares, ou seja, aqueles que tem regularidade de horário, origem e destino, e os voos não regulares, também conhecidos como voos *charter*, que se tratam de um serviço não regular, em que o horário, origem e destino dependem da demanda.

De acordo com Torre (2002), os voos regulares, conhecidos também como voo programados, são aqueles que saem regularmente nos mesmos dias, na mesma hora e do mesmo ponto de origem ao mesmo destino.

² Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves. Aeroportos são os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas (BRASIL, 1986).

Já os voos não-regulares, ou voo *charter*, ainda segundo Torre (2002), são aqueles em que se realiza a aquisição total ou não da capacidade de um avião para deslocamentos sujeitos a um itinerário particular e disponível exclusivamente para o contratante.

E voos por meio de táxi aéreo fazem parte do grupo dos voos não regulares, o que será explicado no próximo tópico.

2.2 Serviço de taxi aéreo

Dentro da classificação de serviços regulares e não-regulares, o serviço de taxi aéreo se enquadra como um serviço de voo não-regular, que de acordo com a Portaria 190 GC-5 da ANAC, a atividade de taxi aéreo é definida como:

[...] transporte aéreo público não-regular, executado mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala [...] (ANAC, 2019, s.p.).

Dentre os tipos de operações de taxi aéreo, estão: transporte de passageiros, transporte de cargas; transporte de enfermos; voo panorâmico; ligações sistemáticas; lançamento de para-quedista; e transporte de “*on-shore*” e “*off-shore*” (ANAC, 2019, s.p.). No caso desta pesquisa, foi estudado o transporte de passageiros, que se define como operação realizada em aeronave de até 30 passageiros, em que o horário, local de partida, local de destino e preço, são especificamente negociados com o usuário ou com seu representante (ANAC, 2019, s.p.).

Compreendido o serviço de taxi aéreo dessa maneira, a sua operação se baseia de acordo com a necessidade do contratante do serviço. Diante disso, cada serviço pode ser único e nunca haverá dois produtos idênticos, bem como cada relação entre produtor e consumidor é diferenciada (KON,2004). Dessa maneira, esse serviço de transporte se encontra cada vez mais comum, podendo atender um público cada vez mais flexível, oferecendo um serviço com agilidade e segurança.

Uma das principais vantagens do serviço de taxi aéreo são: flexibilidade de horário, pontualidade, comodidade, operação em aeródromos de pequeno porte, otimização do tempo de seus clientes. O serviço de taxi aéreo, portanto, foca no atendimento de destinos remotos, que são prioritariamente acessados por via aérea e/ou serviços que também dependem da agilidade e flexibilidade de horários.

Diferente da aviação comercial, o custo do serviço de taxi aéreo depende de vários fatores, como o tempo de voo a ser percorrido, modelo de aeronave a ser utilizada, aeroporto utilizado, quantidade de pilotos, consumo de combustível, serviço de bordo e número de passageiros transportados.

2.3 Contexto dos serviços de taxi aéreo no estado de Mato Grosso do Sul

No estado de Mato Grosso do Sul, a operação de taxi aéreo se iniciou a partir da necessidade das fazendas do estado com relação ao transporte de passageiros e também para serviços gerais, pois nessa época, em meados dos anos 50, o transporte aéreo era a melhor alternativa para atender grandes distâncias oferecendo uma melhor logística. Segundo Pinto e Freire (2015, p.85), “todas as cidades às margens do Pantanal, como Corumbá, Aquidauana e mesmo Campo Grande, tinham suas grandes frotas de táxi-aéreo”.

Nessa época eram criadas linhas de táxi aéreo, onde cada fazenda pagava um valor mensal para que o avião pousasse em um determinado dia nas fazendas cotistas. Esses aviões levavam correspondências, jornais, artigos que estavam faltando para os trabalhos no campo, e esses pedidos eram realizados através dos radio transmissores (RT). (PINTO; FREIRE, 2015).

Logo, não havia fazendinha no Pantanal, mesmo das mais precárias, com dono morando em rancho de palha, que não tivesse a sua pista de pouso. Improvisada na maioria das vezes, mas que servia para um comprador de gado descer ou vir um avião levar um doente (PINTO; FREIRE, 2015, p.85).

Durante a década de 50 houve uma regulamentação contra os taxi-aéreos clandestinos. Nesse momento surgiu as empresas: Etapa Taxi Aéreo do Pantanal Ltda em Corumbá, Cota Corumbá Taxi-Aéreo e a Tagua Taxi-Aéreo (PINTO; FREIRE, 2015).

Atualmente, existem as empresas Amapil Taxi Aéreo Ltda e Oeste Taxi Aéreo, além da prestadora de serviços de taxi aéreo, a Aerotur Transporte e Turismo Ltda, que também oferece o transporte terrestre.

Fundada em 1974, a Amapil Taxi Aéreo Ltda presta serviços de transporte de passageiros e cargas, UTI aérea e fretamento de aeronaves. Foram pioneiros e atualmente especialistas na prestação de serviços de UTI aérea no estado de Mato Grosso do Sul. A Amapil Taxi Aéreo tem como base operacional o Aeroporto Internacional de Campo Grande.

Fundada em 1977, a Aeroeste Taxi Aéreo, presta serviços de transporte de passageiros, transporte de cargas e transporte de enfermos. A Aeroeste Taxi Aéreo possui base operacional no Aeroporto Teruel Ipanema Estância.

Já a Aerotur Transporte e Turismo Ltda iniciou suas atividades no ano de 2010, executando atividades auxiliares dos transportes aéreos, incluindo o serviço de taxi aéreo. Possui base no Aeroporto Teruel, porém, também no Aeroporto Internacional de Campo Grande. A Aerotur também opera com transporte terrestre, sendo assim podendo agregar na prestação de serviço junto ao taxi aéreo, o que favorece a logística do transporte de turistas.

3 O MOVIMENTO DAS EMPRESAS DE TAXI AÉREO DE CAMPO GRANDE: DEPOIMENTOS E MAPEAMENTO DOS DESTINOS TURÍSTICOS

Através de depoimentos de representantes de duas empresas de Campo Grande, uma de táxi aéreo e a prestadora de atividades auxiliares dos transportes aéreos, foi possível listar os principais destinos turísticos solicitados para operação desse tipo de serviço, além de fatores que implicam diretamente na operação.

Com relação ao público que se utiliza desse serviço, são, em sua maioria estrangeiros, que compram pacotes turísticos diretamente com operadoras de turismo, com o intuito de conhecer a região do Pantanal. Por ser parte de uma experiência turística, o serviço de taxi aéreo possui um atendimento personalizado, pois só através dele é possível proporcionar que o turista desfrute de belas paisagens antes mesmo de chegar ao destino, tornando uma experiência única. De acordo com o entrevistado 1, quando é solicitado serviços de taxi aéreo para essas destinações turísticas, o voo tem algumas particularidades, como um sobrevoo na região antes do pouso, informações pertinentes a região turística e uma boa receptividade por parte da tripulação do voo.

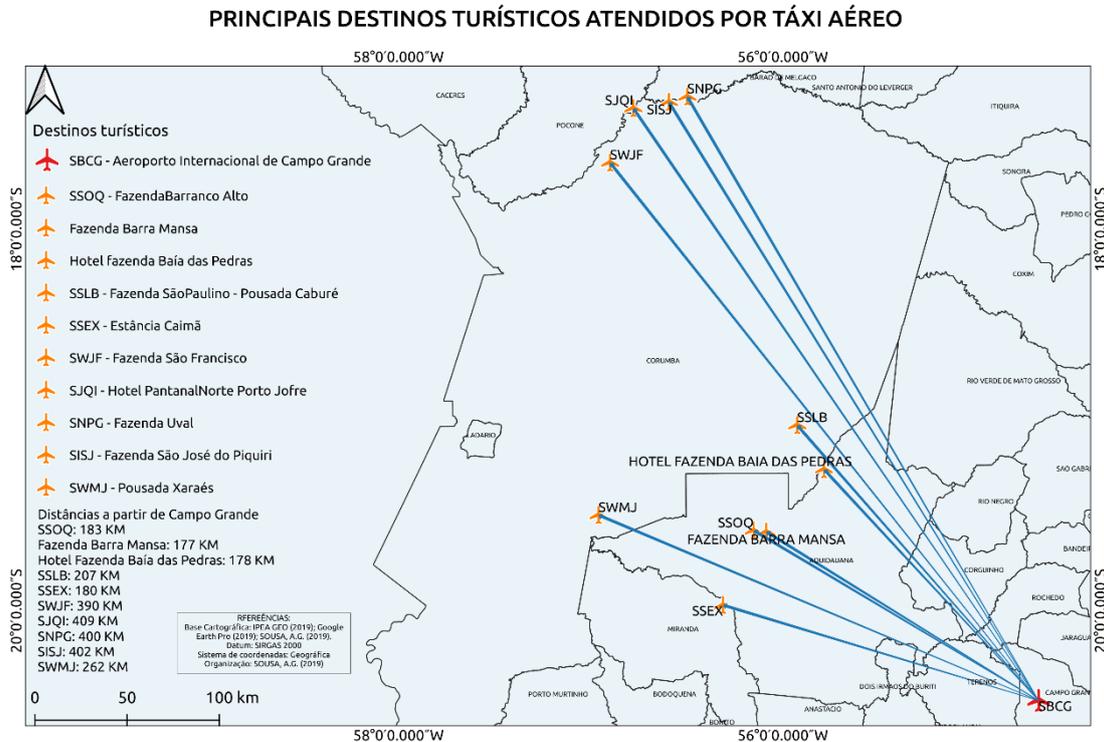
As empresas de taxi aéreo atendem a diversos destinos partindo de Campo Grande, oferecendo uma melhor logística para o turista que chega à capital, com intenção de conhecer as principais destinações turísticas do estado em um tempo otimizado. Para que isso ocorra, na maioria das vezes, o serviço de taxi aéreo é contratado antecipadamente por meio de operadoras de turismo, que vendem pacotes para seus clientes. Sendo assim, o turista chega em Campo Grande por meio de voo comercial, e em seguida embarca no taxi aéreo para essas destinações turísticas.

Partindo de Campo Grande, os principais destinos turísticos atendidos são pousadas e fazendas na região do Pantanal, que também são meios de hospedagem. Essas localidades recebem turistas quase que exclusivamente por meio de taxi aéreo. Isso se explica pelo fato de serem afastadas territorialmente da capital do estado, e, muitas vezes isoladas levando-se em consideração o transporte terrestre.

A maioria dos voos realizados para esses destinos partem do Aeroporto Internacional de Campo Grande (Figura 1), mas também podem partir do Aeroporto Teruel Ipanema Estância, um aeródromo secundário que atende aeronaves de pequeno porte. Segundo os depoimentos dos representantes das empresas, a logística de operação varia de acordo com cada cliente, podendo influenciar tanto nos aeroportos a serem utilizados como a aeronave que realizará o voo.

A seguir, é ilustrado através de um mapa, os principais destinos turísticos atendidos por meio de taxi aéreo.

Figura 1 – Principais destinos turísticos atendidos por taxi aéreo



Fonte: Dados da pesquisa (2019)
 Organização: SOUSA, A.G. (2019)

Na figura 1 é possível verificar que os destinos mais distantes são: Hotel Pantanal Porto Jofre (409 km) com um tempo de voo de 1 hora e 40 minutos, Fazenda São José do Piquiri (402 km) com um tempo de voo de 1 hora e 40 minutos, Fazenda Uval (400 km) com um tempo de voo de 1 hora e 40 minutos e Fazenda São Francisco (390 km) com um tempo de voo de 1 hora e 30 minutos. Já os destinos mais próximos são: Fazenda Barra Mansa (177 km) com um tempo de voo de 40 minutos, Hotel Fazenda Baía das Pedras (178 km) com um tempo de voo de 40 minutos, Estância Caimã (180 km) com um tempo de voo de 40 minutos, Fazenda Barranco Alto (183 km) com um tempo de voo de 40 minutos, Fazenda São Paulino/Pousada Caburé (207 km) com um tempo de voo de 45 minutos e Pousada Xaraés (262 km) com um tempo de voo de 1 hora.

Através do mapeamento desses destinos, é possível identificar que também são atendidos destinos no estado do Mato Grosso (MT) por meio de empresas de Campo Grande, como o caso do Hotel Pantanal Porto Jofre, que é bastante solicitado por turistas, pois a região do Pantanal também engloba esse estado.

No quadro 1 foram listadas as pistas de pouso utilizadas como partida das operações de taxi aéreo. Tratam-se de informações como dimensões e coordenadas geográficas das pistas, além de seus códigos aeroportuários, os quais são definidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).

Quadro 1 – Aeroportos de partida dos voos de taxi aéreo para destinos turísticos de Mato Grosso do Sul, 2019.

Nome	Código ICAO	Localidade	Coordenadas Geográficas	Tipo de Pista	Tipo de Aeródromo
Aeroporto Internacional de Campo Grande	SBCG	Campo Grande (MS)	20 28 10S/054 40 13W	2600x45 Asfalto	Público e Militar
Teruel Ipanema Estancia	SSIE	Campo Grande (MS)	20 35 58S/054 36 09W	1500x30 Cascalho	Privado

Fonte: Brasil (2019)

Organização: Machado, Carlos Matheus Lucena (2019)

O Aeroporto Internacional de Campo Grande é um aeroporto público/militar compartilhado entre a Base Aérea de Campo Grande e a INFRAERO. É considerado o aeroporto de maior importância no estado de Mato Grosso do Sul, pois é a porta de entrada para as demais regiões turísticas do estado. O aeroporto possui toda a infraestrutura necessária para atender a aviação comercial regular e geral, e conta com equipamentos de auxílio à navegação aérea, podendo atender voos noturnos e/ou por instrumentos.

Figura 2 – Aeroporto Internacional de Campo Grande (MS)



Fonte: Google Earth, 2019

Se tratando dos fatores limitantes da operação no Aeroporto Internacional de Campo Grande, pode se listar as altas tarifas de utilização do aeroporto, que incluem taxa de pouso, comunicação com órgãos de controle de tráfego aéreo, e estadia no pátio de aeronaves. Portanto, por se tratar de um aeroporto que possui voos comerciais, sua utilização para o serviço de taxi aéreo se torna estratégica, pois é possível conectar o cliente que desembarca no aeroporto diretamente para os principais destinos turísticos no estado.

Já Aeroporto Teruel Ipanema Estância é um aeródromo privado, distante 22 quilômetros (cerca de 40 minutos de deslocamento via terrestre) do Aeroporto Internacional de Campo Grande que atende aviação de pequeno porte. O aeródromo conta com uma pista de cascalho de 1500m de comprimento, podendo ser utilizada como um aeroporto auxiliar para as operações de taxi aéreo, pois os custos das operações ao utilizar esse aeródromo se tornam menores.

Figura 3 – Aeroporto Teruel Ipanema Estância Campo Grande (MS)



Fonte: Google Earth, 2019.

Por se tratar de um aeroporto de pequeno porte, o Aeroporto Teruel tem como vantagem o baixo custo operacional, que além de envolver menores taxas de pouso e comunicação, também se inclui o preço do combustível para abastecimento das aeronaves. Esses fatores acarretam diretamente no valor do serviço contratado pelo turista. De acordo com depoimento do entrevistado 1, que utiliza este aeroporto, a operação ocorre de maneira

menos burocrática, pois além das taxas menores, todas as aeronaves que operam no local são de pequeno porte, não havendo prioridade para aeronaves comerciais e militares, como ocorre no Aeroporto Internacional de Campo Grande.

No quadro 2, buscamos descrever as informações técnicas e geográficas das pistas das destinações turísticas mais atendidas por taxi aéreo.

Quadro 2 – Aeródromos dos destinos turísticos servidos por taxi aéreo que partem de aeroportos de Campo Grande, 2019

Nome	Código ICAO	Localidade	Coordenadas Geográficas	Tipo de Pista	Tipo de Aeródromo
Fazenda Barranco Alto	SSOQ	Aquidauana (MS)	19 34 40S/056 09 08W	960x60 Grama 5000kg	Privado
Barra Mansa Pantanal Lodge	Fazenda Barra Mansa	Aquidauana (MS)	19 35 03.38S/056 05 13.48W	880x30 Grama	Privado
Hotel Fazenda Baia das Pedras	Hotel Fazenda Baia das Pedras	Aquidauana (MS)	19° 15' 25.13"S/55° 47' 12.19"W	690x25 Grama	Não encontrado
Fazenda São Paulino - Pousada Caburé	SSLB	Corumbá (MS)	19 01 31S/055 55 34W	520x20 Grama 5000kg	Privado
Estância Caimã	SSEX	Miranda (MS)	19 58 08S/056 18 42W	950x26 Cascalho 5600kg	Privado
Fazenda São Francisco	SWJF	Corumbá (MS)	17 38 53S/056 53 59W	550x20 Grama 5000kg	Privado
Pousada Xaraés	SWMJ	Corumbá (MS)	S 19° 29' 48,2" W 056° 57' 34,4"	570x30 Grama	Privado
Hotel Pantanal Norte Porto Jofre	SJQI	Poconé (MT)	17 21 46S/056 46 42W	800x18 Terra 5700kg	Privado
Fazenda Uval	SNPG	Corumbá (MS)	17 18 5S/56 29 53W	1300x25 Grama 3000kg	Privado
Fazenda São José do Piquiri (Pesqueiro e Pousada Piquiri)	SISJ	Barão de Melgaço (MT)	17° 19'47,1"S/ 056° 35'37,3"W	900x30 Grama 4600kg	Privado

Fonte: Brasil (2019)

Organização: Machado, Carlos Matheus Lucena (2019)

Os destinos listados se tratam também de empreendimentos que oferecem serviços de hospedagem e passeios na região sul pantaneira, sendo assim são diretamente relacionados com o turismo ou atividades mistas de turismo e agropecuária. Todos os empreendimentos possuem pista de pouso, podendo receber diretamente o turista que chega por meio de taxi aéreo. Dessa forma, o serviço de taxi aéreo oferece a possibilidade de interligar esses destinos,

podendo o turista conhecer diversos empreendimentos dentro de um só roteiro, afirma o entrevistado 1, que realiza operações envolvendo vários desses destinos no mesmo dia, de acordo com o roteiro pré-estabelecido por parte do contratante desse serviço.

De acordo com o entrevistado 1, o acesso da maioria dessas localidades é realizado por avião o ano inteiro, fato que se explica pelas condições climáticas da região. O acesso por via terrestre pode ser realizado somente durante o período da seca, de maio a dezembro. Por se tratar de estradas não pavimentadas, podendo ter uma duração de até 8 horas, o trajeto deve ser realizado em carro com tração 4x4, por empresas terceirizadas com motorista e capacidade para quatro pessoas. Sendo assim, o taxi aéreo oferece a possibilidade de alcançar esses destinos de maneira eficaz, otimizando o tempo de viagem. Dessa forma, é possível ressaltar a importância do taxi aéreo para o turismo no Mato Grosso do Sul, principalmente para a região do Pantanal, que apresenta particularidades em seu acesso.

Com relação ao acesso por via aérea, geralmente, são utilizadas aeronaves de pequeno porte, com capacidade de até 6 passageiros, que operam em pistas curtas e não asfaltadas. As aeronaves mais utilizadas nas operações de taxi aéreo serão descritas no quadro 3.

Quadro 3 – Modelos de aeronaves utilizadas nas operações de taxi aéreo, 2019

Modelo	Fabricante	Alcance	Velocidade de cruzeiro	Capacidade de passageiros
CESSNA 206	Cessna Aircraft Company	1.352 km	263 km/h	5 passageiros
CESSNA 182	Cessna Aircraft Company	1.695 km	269 km/h	4 passageiros
SENECA III	Piper Aircraft	1.295 km	370 km/h	5 passageiros
KING AIR C90A	Beechcraft Corporation	2.300 km	445 km/h	6 passageiros

Organização: Machado, Carlos Matheus Lucena (2019)

Os modelos de aeronaves listados foram obtidos através das entrevistas com os representantes das empresas prestadoras de serviço de taxi aéreo. Segundo o entrevistado 2, a quantidade de tripulantes (pilotos), também variam de acordo com a exigência do cliente, onde podem exigir piloto e copiloto, ou somente piloto. Todas as aeronaves podem ser operadas com apenas um piloto, podendo dessa maneira ser ofertado mais um assento a outro passageiro.

Através dos dados apresentados no quadro 3, é possível distinguir que cada aeronave possui diferenças com relação a sua operação, como alcance, velocidade de cruzeiro e capacidade de passageiros. Além disso, o consumo de combustível varia com cada tipo de aeronave, influenciando no valor de operação.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No presente artigo, foi proposto analisar as operações das empresas de taxi aéreo de Campo Grande (MS), tendo em vista sua relação com o desenvolvimento do turismo no estado. A base teórica pesquisada, desde os transportes de forma geral, passando pelo transporte aéreo regular e, por fim, o não regular demonstraram e confirmam que o turismo depende do deslocamento espacial para que possa se realizar.

Quanto a modalidade de voos não regulares, que é o caso do taxi aéreo, estes apresentaram características como flexibilidade e comodidade como pontos fortes para organização da logística dos destinos mais distantes a serem alcançados pelos turistas, que são em sua maioria estrangeiros e que compram o serviço por meio de operadoras de turismo.

As entrevistas junto aos representantes das empresas de táxi aéreo que atendem destinos turísticos no Pantanal nos propiciaram construir um panorama com as características dos aeródromos e pistas que servem tais destinos. Também pudemos constatar que de todos os destinos turísticos dois se localizam no estado de Mato Grosso, na divisa com o estado de Mato Grosso do Sul, e que ainda assim são servidos por empresas de táxi aéreo que partem da cidade de Campo Grande (MS).

Com as informações coletadas foi possível montar dois quadros e um mapa que sintetizam o intuito inicial da pesquisa e melhora a visualização territorial da abrangência dos serviços de táxi aéreo que partem da cidade de Campo Grande (MS).

Foi possível concluir que o serviço de taxi aéreo é de fundamental importância para o turismo no estado de Mato Grosso do Sul, sobretudo pelo fato de poder atender localidades afastadas entre si, principalmente a região do Pantanal, que possui uma grande quantidade de localidades turísticas que necessitam desse tipo de serviço.

Assim, esperamos que este artigo sirva de base para outros estudos sobre o tema e que também possa contribuir para a tomada de decisão de empresários e investidores que veem nos serviços de táxi aéreo uma possibilidade para ampliação da atividade turística no estado. Também esperamos que o poder público possa olhar mais detidamente a esse segmento do transporte que historicamente contribuiu para o desenvolvimento do estado e vislumbrar incentivos como a redução do Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre o combustível, assim como a redução das tarifas aeroportuárias e de comunicação por parte dos órgãos federais para fomentar a popularização dos serviços de táxi aéreo para o turismo.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). *O taxi aéreo e suas principais características*. Disponível em: <<http://www.2anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 28 de junho de 2019.

ANDRADE, José Vicente de. *Turismo: fundamentos e dimensões*. 7.ed. São Paulo: Ática, 2000. (Série Fundamentos n. 98)

BRASIL. *Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986*. Código Brasileiro de Aeronáutica. (Substitui o Código Brasileiro do Ar). Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Poder Executivo, Brasília, 20 de dezembro de 1986.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. *Aisweb*. Rotaer. Aeródromos. Disponível em: <<https://www.aisweb.aer.mil.br/?i=aerodromos&p=rotaer>> Acesso em 12 de setembro de 2019.

GIL, A. C. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

KON, Anitta. *Economia de serviços: teoria e evolução no Brasil: inclui uma análise sobre o impacto do setor de serviços no desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

OLIVEIRA, Alessandro. *Transporte aéreo: economia e políticas públicas*. São Paulo: Pezco Editora, 2009.

TORRE, Francisco de La. *Sistemas de transporte turístico*. São Paulo: Roca, 2002.

PALHARES, Guilherme Lohmann. *Transporte turísticos*. São Paulo: Aleph, 2002.

PINTO, Vera Tylde de Castro; FREIRE, Heitor Rodrigues. *Decolando daqui: História da Aviação Civil Sul-Mato Grossense*. Campo Grande: Life Editora, 2015.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. D. *Metodologia do trabalho científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico*. 2.ed. Novo Hamburgo: Universidade Freevale, 2013.

SILVEIRA, Márcio Rogério. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In: SILVEIRA, M. R.; MOURÃO, P. F. C.; LAMOSO, L. P. (orgs.). *Questões nacionais e regionais do território brasileiro*. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

VERGARA, Sylvia Constant. *Projetos e relatórios de pesquisa em administração*. 9 ed. São Paulo: Atlas, 2007.

ANEXOS



DIRETRIZES PARA AUTORES

Crériterios para publicação

1.1 Interações – Revista Internacional de Desenvolvimento Local da Universidade Católica Dom Bosco destina-se à publicação de matérias que, pelo seu conteúdo, possam contribuir para a divulgação de pesquisas sobre o Desenvolvimento Local.

1.2 Periodicidade: A periodicidade da Revista é trimestral, podendo alterar-se de acordo com as necessidades e exigências do Programa; o calendário de publicação da Revista, bem como a data de fechamento de cada edição, serão, igualmente, definidos por essas necessidades.

1.3 Natureza das pesquisas - Interações – Revista Internacional de Desenvolvimento Local publicará pesquisas da seguinte natureza:

Artigos - Artigos inéditos, que envolvam, sob forma de estudos, abordagens teóricas ou práticas referentes à pesquisa em Desenvolvimento Local e que apresentem contribuição relevante à temática em questão, além de estarem alinhados às linhas de pesquisa do PPGDL-Mestrado e Doutorado em Desenvolvimento Local:

Linha 1 - CULTURA, IDENTIDADE E DIVERSIDADE NA DINÂMICA TERRITORIAL, emergindo para os seguintes grupos temáticos:

- 1 Dimensão Cultural e Interculturalidade em Processos Inclusivos de Justiça Social e Direitos Humanos em Desenvolvimento Local
- 2 Linguagem, Práticas Textuais e Gêneros Discursivos na Percepção, Construção e Reinvenção do Território
- 3 Cultura, Religiosidade e Saberes Tradicionais, Relações Existenciais com o Território e Regeneração da Vida.
- 4 Patrimônio Cultural como Identidade Coletiva na Manutenção e Desenvolvimento do Território

Linha 2 – POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS DE INOVAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL, emergindo para os seguintes grupos temáticos:

- 1 Políticas públicas de desenvolvimento territorial
- 2 Dinâmicas socioprodutivas e ambientais
- 3 Dinâmicas do ambiente institucional e de governança territorial
- 4 Dinâmicas de aprendizagem coletiva inovadoras
- 5 Estratégias de inovação no território

1.4 Traduções de textos fundamentais - Textos clássicos não disponíveis em língua portuguesa, que constituam fundamentos da área específica de Desenvolvimento Local e que, por essa razão, contribuam para dar sustentação e densidade à reflexão acadêmica, com a devida autorização do autor do texto original.

1.5 Entrevistas inéditas - Seu conteúdo é sobre trabalhos relevantes e voltados para o Desenvolvimento Local.

1.6 Resenhas - Deve ser precedida da referência do documento. Recomenda-se o uso de parágrafo único, o tipo de letra Arial ou Times New Roman. O tamanho deve ser 12 e o espaçamento entre linhas é simples. As palavras-chave devem figurar logo abaixo da resenha, antecedidas da expressão Palavras-chave:, separadas entre si por ponto e vírgula e finalizadas por ponto. Colocar somente a referência da obra que foi analisada, no mínimo 3 e máximo 5 páginas.

1.7 Relatos de experiência *Stricto Sensu* - de pesquisas inéditas tanto de mestrado quanto de doutorado que estejam em consonância com a temática do Desenvolvimento Local.

1 A contribuição deve ser original e inédita e não estar sendo avaliada para publicação por outra revista.

2. Trabalhos publicados em anais de congressos podem ser considerados pelo Conselho Editorial, desde que estejam em forma final de artigo.

3. Os artigos podem ser redigidos em português, espanhol e inglês .

4. As opiniões e conceitos emitidos pelos autores dos artigos são de sua exclusiva responsabilidade.

5 Todos os autores do artigo deverão se cadastrar no portal da Revista Interações e preencher todos os campos (prenome, nome do meio, sobrenome, Instituição de afiliação, e-mail e resumo da biografia). Necessariamente, deverá ter como um dos autores ou coautores um doutor.

6 Todos os autores devem se registrar para a submissão do artigo com o respectivo ORCID.(Exigência básica da Scielo).

7 Não serão aceitos textos que não obedeçam, rigorosamente, os critérios estabelecidos por **INTERAÇÕES** – Revista Internacional de Desenvolvimento Local e seus autores serão informados.

8 A publicação de artigos deverá **conter obrigatoriamente:**

a) Título em português, inglês e espanhol

b) Autoria, com identificação das respectivas instituições, endereços eletrônicos, dados relativos à produção do artigo, bem como possíveis auxílios institucionais, no momento da submissão, no campo "3.inclusão de metadados".

c) Cada artigo poderá contar com um número de autores necessários quando estiver relacionado a um Grupo de Pesquisa, necessitando ter um autor principal que responda pelos demais e especifique o papel de autoria de cada coautor.

d) Cabe ao editor responsável a decisão final com relação aos artigos submetidos a partir das políticas decididas pelo Conselho editorial, pelo comitê científico e pela editoria do periódico. Essas políticas obedecem às exigências legais em vigor sobre difamação, violação de direitos autorais e plágio.

e) Resumo

i. Escrever em português, inglês e espanhol, rigorosamente corrigidos e revisados

ii. Apresentar a temática do artigo, os objetivos, a metodologia e os resultados

iii. Conter de três a cinco palavras-chave, para efeito de indexação do periódico

f) Introdução

i. Apresentar a macrovisão do texto com: temática, breve contexto do assunto, justificativa, objetivos, metodologia e apresentação dos tópicos ou seção.

ii. Apresentar, se necessário, o estado da arte

Observação: Para trabalhos com metodologias específicas no texto, não há obrigatoriedade de especificação na Introdução.

g) Seções ou Tópicos -As seções ou tópicos do texto devem ser numeradas, a começar de 1 (na Introdução).

h) Notas de rodapé -As notas devem ser digitadas em pé de página, numeradas a partir de 1, e não devem ser utilizadas para referência bibliográfica. As notas de rodapé devem se restringir ao mínimo necessário e indispensável.

i) Citações

i. Empregar aspas para citações de até três linhas dentro de um parágrafo;

ii. Ao utilizar citações mais longas, destacar, em parágrafo separado, com adentramento 4, precedidas e seguidas de uma linha em branco, digitadas em Times New Roman, corpo 10, sem aspas e com espaçamento simples.

iii. As referências, após citação ou paráfrase, devem ser feitas no corpo do trabalho, apresentadas entre parênteses, por intermédio da data identificadora do trabalho, seguida de vírgula, espaço, da expressão p. de página, espaço, e do número da página citada. Ex.: (BOSI, 1988, p. 25-30).

j) Referências

i. Livro com um só autor: SOBRENOME, Nome. Título em itálico. X. ed. Local: Editora, ano.

ii. Obra com um mesmo autor: _____. Título em itálico. X. ed. Local: Editora, ano.

iii. Livro com até três autores: SOBRENOME, Nome; SOBRENOME, Nome; SOBRENOME, Nome. Título em itálico. X. ed. Local: Editora, ano.

iv. Livro com mais de três autores: colocar o nome do primeiro autor, seguido da expressão et al. Título em itálico. Edição. Local: Editora, ano.

v. Artigos de revistas (assinados): SOBRENOME, Prenome. Título do artigo sem aspas ou itálico. Nome da revista em itálico, Local, v. X, n. X, p. XX-XX, mês/mês ano.

vi. Artigos de revistas (não-assinados): TÍTULO do artigo sem aspas ou itálico, com a primeira palavra em maiúsculas. Nome da revista em itálico, Local, v. X, n. X, p. XX-XX, mês/mês ano.

vii. Artigos em jornais (assinados): SOBRENOME, Prenome do autor. Título do artigo sem aspas ou itálico. Nome do jornal em itálico, Local, data, Caderno/seção, p. XX-XX.

viii. Artigos em jornais (não assinados): TÍTULO do artigo sem aspas ou itálico e com a primeira palavra em maiúsculas. Nome do jornal em itálico, Local, data, Caderno/seção, p. XX-XX.

ix. Capítulos em livros: SOBRENOME, Prenome. Título do capítulo. In: SOBRENOME, Prenome (Ed./Org.). Título do livro em itálico. X. ed. Local: Editora, ano.

x. Dissertações e teses: SOBRENOME, Prenome do autor. Título da dissertação ou tese. Ano. XXp. Dissertação/Tese (Mestrado/Doutorado em Área X) - Nome do Instituto/Faculdade, Universidade, Local, data.

Mais informações:

- a) Somente serão aceitos artigos submetidos pelo sistema online neste endereço. Não serão aceitas submissões por e-mail;
- b) Os artigos recebidos primeiramente são analisados por um dos editores chefes. Nesta etapa analisa-se a adequação às normas para publicação e o alinhamento com as áreas temáticas de interesse. Se estiver de acordo, seguem um processo de revisão duplo-cego em que a identidade tanto do revisor como do autor são ocultadas de ambas as partes. Se não estiver, o artigo é rejeitado pelo editor e informado o motivo (**não adequação às normas ou não alinhamento à revista**).
- c) O resultado da avaliação dos pareceristas poderá ser de quatro formas:
- (1) Aprovado sem revisões (ou mínimas revisões);
 - (2) Aprovação condicionada à revisões;
 - (3) Sugestão de resubmissão (onde receberá novo parecer);
 - (4) Rejeitado.
- d) Se uma indicação dos pareceristas for divergente poderá ser consultado um terceiro parecerista. Após a avaliação do mesmo o editor avaliará todas os pareceres e indicações e proferirá o resultado em uma das 4 possibilidades indicadas no item c.
- e) Os editores e pareceristas se reservam o direito de propor alterações nos originais, visando manter a qualidade da publicação, mas respeitando o estilo e as opiniões dos autores. Afirmações, opiniões e conceitos expressados nos artigos são de inteira responsabilidade dos autores.
- f) O simples encaminhamento dos trabalhos à revista Interações – Revista Internacional de Desenvolvimento Local (www.interacoes.ucdb.br) implica na aceitação, por parte do autor, das normas aqui expressas, bem como na autorização da publicação dos mesmos.
- g) A taxa de reprovação em 2017 foi de 65,0%.

NORMAS DE SUBMISSÃO

1 Formatação: Os trabalhos devem ser submetidos pelo portal de **Interações** – Revista Internacional de Desenvolvimento Local (www.interacoes.ucdb.br), dentro da seguinte formatação:

- a) Arquivo no padrão Microsoft Word, OpenOffice ou RTF;
- b) O texto deverá ser redigido em espaço 1,5;
- c) A fonte utilizada deve ser a Times New Roman, tamanho 12;
- e) Resumo: 200-300 palavras
- f) Título, Resumo e Palavras-chave nos seguintes idiomas: Português, Inglês e Espanhol
- g) Palavras-chaves: 03-05
- h) Número de páginas: 15-20 páginas
- i) Os caracteres itálicos serão reservados exclusivamente a títulos de publicações e a palavras em idioma distinto daquele usado no texto, eliminando-se, igualmente, o recurso a caracteres sublinhados, em negrito, ou em caixa alta; todavia, os subtítulos do artigo virão em negrito.
- j) Eventuais ilustrações, fotos e imagens com respectivas legendas devem ser apresentadas inseridas no texto e separadamente, em formato TIFF, JPG, WMF ou EPS.
- k) Tabelas devem estar em formato editável.
- l) As referências e remissões deverão ser elaboradas de acordo com as normas de referência da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT – 6023). Devem ser

constituídas, unicamente, pelas obras e documentos citados no corpo do artigo. Nas indicações de autores nos parágrafos, usar a expressão *et al.* quando se tratar de mais de três autores, limitando ao máximo o número de autores por parágrafo e repetição do mesmo autor no mesmo parágrafo. **A quantidade de páginas de referências não deve ultrapassar 10% do total de páginas do texto.**

m) Os limites estabelecidos para os diversos trabalhos somente poderão ser excedidos em casos realmente excepcionais, por sugestão do Conselho Editorial e a critério do Conselho de Redação.

n) Todos os autores do artigo devem se cadastrar no portal da Revista Interações e preencher todos os campos (prenome, nome do meio, sobrenome, Instituição de afiliação, e-mail e resumo da biografia e ORCID IN).

CONDIÇÕES PARA SUBMISSÃO

Como parte do processo de submissão, os autores são obrigados a verificar a conformidade da submissão em relação a todos os itens listados a seguir. As submissões que não estiverem de acordo com as normas serão devolvidas aos autores.

1. A contribuição é original e inédita, e não está sendo avaliada para publicação por outra revista; caso contrário, deve-se justificar em "Comentários ao editor".
2. O arquivo da submissão está em formato Microsoft Word, OpenOffice ou RTF.
3. URLs para as referências foram informadas quando possível.
4. O texto está em espaço 1.5; usa uma fonte de 12-pontos; emprega itálico em vez de sublinhado (exceto em endereços URL); as figuras e tabelas estão inseridas no texto, não no final do documento na forma de anexos. Contém Título e Resumos nos respectivos idiomas: Português, Inglês e Espanhol.
5. O texto segue os padrões de estilo e requisitos bibliográficos descritos em Diretrizes para Autores, na página Sobre a Revista.
6. Em caso de submissão a uma seção com avaliação pelos pares (ex.: artigos), as instruções disponíveis em **Assegurando a avaliação cega pelos pares** foram seguidas. Nesse caso, a autoria e os dados institucionais foram omitidos do original submetido.
7. O autor possui propriedade intelectual das imagens, que estão em boa qualidade (no mínimo 300 dpi) e disponíveis para serem enviadas na condição de documento suplementar na submissão, em formatos JPG, WMF, TIFF ou EPS.
8. Todos os autores do artigo estão cadastrados no portal da Revista Interações e preencheram todos os campos (*prenome, nome do meio, sobrenome, Instituição de afiliação, e-mail e resumo da biografia*).
9. Foi informado o ORCID (<https://orcid.org/register>) de todos os autores, no momento da submissão do artigo.

POLÍTICA DE PRIVACIDADE

Os nomes e endereços informados nesta revista serão usados, exclusivamente, para os serviços prestados por esta publicação, não sendo disponibilizados para outras finalidades ou a terceiros.

Indexada em:



ISSN 1984-042X (versão online)

