

A DINÂMICA DO TRANSPORTE AÉREO REGIONAL NAS CIDADES MÉDIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO*

Ana Paula Camilo **PEREIRA****
Márcio Rogério **SILVEIRA*****

RESUMO: Este artigo analisa o transporte aéreo em cidades médias do interior paulista, considerando-as como elos de entroncamento ou nós de rede do setor aéreo regional. As cidades configuram a organização das redes geográficas, manifestando as interações espaciais. Compreende-se o desenvolvimento e o crescimento do tráfego aéreo do interior paulista na interconexão com a capital, resultado da desconcentração econômica iniciada na década de 1970, considerando para isso as interações espaciais promovidas pelo aumento da fluidez territorial. O modal possibilita uma volatilidade maior na fluidez que o torna mais flexível à superação do espaço pelo tempo. Neste sentido, a fluidez no território requer infraestruturas adequadas, ou seja, os fluxos demandam fixos produtivos para seu movimento. O setor mantém uma intensa adaptação com as estratégias das companhias no cenário internacional, portanto as tendências mundiais são constantemente readaptadas ao setor no Brasil. Assim, as estratégias logísticas realizadas pelas companhias aéreas convergem na competição do mercado aéreo regional. Desta forma, o trabalho configura o transporte aéreo regional nas cidades médias bem como a atuação das companhias aéreas, contribuindo para a intensificação das interações espaciais.

PALAVRAS-CHAVES: setor aéreo regional, fluidez territorial, interações espaciais, circulação, redes.

LA DINÁMICA DEL TRANSPORTE AÉREO REGIONAL EN LAS CIUDADES MEDIAS DEL ESTADO DE SÃO PAULO

RESUMEN: Este artículo analiza el transporte aéreo en las ciudades medias del interior de São Paulo, considerando ellas como vínculos de entroncamiento o nudos de red del sector aéreo regional. Las ciudades configuran la organización de las redes geográficas, manifestando las interacciones espaciales. Entiendese el desarrollo y el crecimiento del tráfico aéreo del interior paulista en la interconexión con la capital, resultado del desconcentración económica iniciada en la década de 70, considerando para eso que las interacciones espaciales promovidas por el aumento de la fluidez territorial. Tal modo de conducción posibilita una volatilidad mayor en la fluidez lo que lo torna más flexible a la superación del espacio durante el tiempo. En este sentido, la fluidez en el territorio requiere las infraestructuras adecuadas, o sea, que los flujos demandan fijos productivos para su movimiento. El sector mantiene una intensa adaptación con las estrategias de las compañías en el escenario internacional, por tanto las tendencias mundiales son constantemente readaptadas al setor en Brasil. Así, las estrategias logísticas realizadas por las compañías aéreas convergen en la competición del mercado aéreo regional. De esta manera, el trabajo configura el transporte aéreo regional en las ciudades medias así como la actuación de las compañías aéreas, contribuyendo para la intensificación de las interacciones espaciales.

PALABRAS-CLAVE: sector aéreo regional, fluidez territorial, interacciones espaciales, circulación, redes.

LA DYNAMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL DANS LES VILLES MOYENNES DE L'ÉTAT DE SAO PAULO

RÉSUMÉ: Cet article analyse le transport aérien dans des villes moyennes de l'intérieur de Sao Paulo, en les considérant comme des liens de embranchement ou noueds de réseau du secteur aérien régional. Les villes configurent l'organisation des réseaux géographiques, en manifestant les interactions spatiales. On comprend le développement et la croissance du trafic aérien de l'intérieur pauliste de Sao Paulo dans l'interconnexion avec la capitale, le résultat de la déconcentration économique a initiée dans la décennie de 1970, en considérant pour cela les interactions spatiales promues par l'augmentation de la fluidité territoriale. Le modal rend possible une volatilté plus grande dans la fluidité, ce qui rend plus flexible au surpassement de l'espace par le temps. Dans ce sens, la fluidité sur le territoire exige des infrastructures ajustées, ou bien, les flux exigent des fixes productifs pour leur mouvement. Le secteur maintient une intense adaptation avec les

* Artigo resultante de trabalho de campo e pesquisa.

** Mestranda do Programa de Pós Graduação em Geografia da Unesp, campus de Presidente Prudente. apaulacape@hotmail.com

*** Prof. Dr. no Programa de Pós Graduação em Geografia da Unesp, campus de Presidente Prudente. marcio@ourinhos.unesp.br

stratégies des compagnies dans le scénario international, donc les tendances mondiales sont constamment rajustées au secteur au Brésil. Ainsi, les stratégies logistiques réalisées par les compagnies aériennes convergent dans la compétition du marché aérien régional. De cette façon, le travail configure le transport aérien régional dans les villes moyennes ainsi comme la performance des compagnies aériennes, en contribuant à l'intensification des interactions spatiales.

MOTS CLÉS: secteur aérien régional, fluidité territoriale, interactions spatiales, circulation, réseaux.

INTRODUÇÃO

Analisar a fluidez territorial em cidades médias do interior paulista remete a compreensão do desenvolvimento dos meios de transportes considerando para isso a influência do período técnico-científico-informacional, que responde pela inovação tecnológica (materiais e organizacionais, como infra-estrutura e a logística) dos transportes, sobretudo, o aéreo.

Apesar de ser um tipo de transporte relativamente novo, sua influência na estrutura espacial dos sistemas urbanos já é bastante marcante, pois seu crescimento e desenvolvimento, em decorrência do rápido avanço da tecnologia, têm sido mais acelerados do que qualquer outro tipo de transporte (CORRÊA *et al*, 1977).

A necessidade de formas instantâneas de circulação no território demanda o aperfeiçoamento dos meios de transporte, e é nesse sentido que o setor aéreo torna-se relevante na fluidez territorial, como modal operante na velocidade das ações no espaço. O transporte aéreo revela-se como um meio pelo qual a sociedade mantém suas relações sociais e econômicas, e é neste âmbito que se entende o setor como fator de mobilidade material e imaterial no espaço onde o capital se reproduz.

A análise realizada nesse trabalho refere-se ao transporte aéreo regional em cidades médias do interior do estado de São Paulo, tendo como base as cidades médias que possuem aeroportos com vôos regulares e empresas aéreas autorizadas na operacionalização de rotas.

O transporte aéreo faz parte do setor terciário da economia de um país, ou seja, é um setor de serviços, de acordo com as contas nacionais. O setor de transporte aéreo envolve todas as atividades que, de uma forma ou de outra, têm a função de propiciar o transporte de passageiros e de carga por meio de avião. Tais atividades envolvem os serviços de tripulantes e comissários, de manutenção e revisão de aeronaves e peças, de venda de passagens e apoio aos passageiros e à carga nos aeroportos e em agências de passagens, de administração e operação de aeroportos, de apoio aos aviões nos aeroportos, de auxílio à navegação aérea, de abastecimento de combustível, os investimentos em aeroportos, dentre outras atividades (BURLE, 2005, p.6).

A utilização do termo “transporte aéreo regional” decorre da história da aviação comercial brasileira que tem como objetivo fazer referência ao transporte aéreo que interliga localidades interioranas e estas com centros urbanos/capitais. Nesse contexto, ainda consideramos, o transporte aéreo regional como aquele que interconecta as cidades médias, estabelecendo, assim a intensidade das relações sociais e econômicas no interior do estado de São Paulo.

O estado de São Paulo possui dois órgãos de gestão que controlam o espaço aéreo em âmbito federal e estadual, a Infraero (Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária) e o Daesp¹ (Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo), respectivamente. A INFRAERO responde pela administração dos aeroportos no estado de São Paulo, a saber: Aeroporto de Congonhas (São Paulo), Aeroporto de Cumbica (Guarulhos), Aeroporto de Viracopos (Campinas), Aeroporto Campo de Marte (São Paulo) e Aeroporto de São José dos Campos. O Daesp responde pelos aeroportos públicos das cidades de: Andradina, Araçatuba, Araraquara, Assis, Avaré/Arandu, Barretos, Bauru, Bauru/Arealva, Botucatu, Bragança Paulista, Campinas (Amarais), Dracena, Franca, Itanhaém, Jundiaí, Lins, Marília, Ourinhos, Penápolis, Piracicaba, Presidente Epitácio,

¹ O DAESP é uma autarquia vinculada à Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo em convênio com o Comando da Aeronáutica e com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), desta forma, sua função junto ao governo é colaborar com os órgãos competentes da União no que se refere à aplicação da política aeronáutica nacional no Estado de São Paulo.

Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São Carlos, São José do Rio Preto, São Manoel, Sorocaba, Tupã, Ubatuba, Urubupungá, Votuporanga e Registro. Nesse trabalho serão analisadas as cidades que correspondem ao controle estadual, ou seja, de controle do Daesp.

Nesse contexto de análise do transporte aéreo, faz-se necessário um retrospecto do processo histórico-evolutivo do transporte aéreo, como parâmetro para compreensão do desenvolvimento do setor aéreo, consubstanciando sua importância econômica para o país, como serviço inerente à fluidez territorial do estado de São Paulo. Baseado, nesse processo que permitiu a consolidação do setor no Brasil, compreende-se a reestruturação urbano-industrial ocorrida no país e que analisada no estado de São Paulo, proporcionou o direcionamento de “eixos de desenvolvimento” no interior do estado, configurando as redes geográficas para o transporte aéreo paulista. Estes eixos de desenvolvimento contribuíram para o desenvolvimento regional de algumas cidades médias, favorecendo para tanto, a intensificação das interações espaciais, fomentadas pela dinâmica do transporte aéreo regional.

1. Contexto histórico-evolutivo do transporte aéreo brasileiro

O transporte aéreo comercial desenvolveu-se, em todo o mundo, com o término da Primeira Guerra Mundial, num momento em que se aproveitou o desenvolvimento da tecnologia aeronáutica e a quantidade e facilidade na produção de aeronaves.

Nos primeiros anos de desenvolvimento do transporte aéreo, o governo liberou o setor à exploração da iniciativa privada estrangeira. A cronologia da aviação comercial brasileira foi inicialmente marcada pela concorrência no setor por empresas estrangeiras norte-americanas, alemã e francesa.

Todavia, o Brasil reorganizou o setor no intuito de desenvolver a indústria da aviação no país. Na década de 1930, cria-se o Departamento de Aeronáutica Civil que anos depois foi transferido para o Ministério da Aeronáutica e passa a chamar-se Departamento da Aviação Civil (DAC). A criação desse órgão acentuava a intenção do governo em expandir a aviação comercial no Brasil (JESUS 2005).

Este momento caracteriza o início, de fato, do transporte aéreo no Brasil, principalmente com a criação da Empresa de Viação Aérea Rio-Grandense (Varig). A empresa Varig foi fundada e inaugurou em 1927 a primeira linha no Brasil (Porto Alegre-Rio Grande-Pelotas) que ficou conhecida como “Rota da Lagoa”. Monteiro (2007) relata que:

A Varig procurou se articular à dinâmica do desenvolvimento da economia brasileira, construiu sua trajetória, de pequena empresa a líder no mercado, através de estratégias que envolveram a constante articulação com o poder público. Ela foi bem sucedida num momento em que o Estado capitaneou o processo de desenvolvimento econômico do país, intensificando seu controle sobre o transporte aéreo, entre as décadas de 1950 e 1970. Neste período, a Varig procurou construir uma imagem de “empresa a serviço do país”, articulando-se especialmente ao modelo de desenvolvimento de “Brasil Grande” dos governos militares (MONTEIRO, 2007, p.37).

Segundo Rocha (2005), este foi o início da fase de regulação intervencionista do governo, que se incumbia da gestão setorial bem como da liberação de rotas, criação de companhias aéreas baseadas, sobretudo, no protecionismo, subsídios, subvenções com o intuito de integrar o país territorial e economicamente.

Nesse sentido, o governo incentivava a criação de mais companhias aéreas que operassem principalmente, em âmbito regional. O impulso para o desenvolvimento do setor ocorreria anos mais tarde com o fim da Segunda Guerra Mundial, facilitando a obtenção de aeronaves excedentes de guerra que eram transportadas para o Brasil a baixos custos, fato que possibilitou a criação de várias empresas aéreas.

Intensificando a atuação estatal no setor, em 1933, foi criada a Empresa de Viação Aérea São Paulo (Vasp). O processo histórico da Vasp confirma o aumento da intervenção estatal. A Vasp foi fundada por um grupo de 42 homens de negócios de São Paulo que levantaram seu capital inicial; dois anos mais tarde tiveram que pedir ajuda ao governador, e assim, o estado de São Paulo tornou-se o maior associado e a cidade de São Paulo ficou como acionista minoritária. Como única empresa pública e tendo como acionista o mais economicamente poderoso Estado da nação, a política inevitavelmente influenciou a companhia (ANDERSON, 1979).

O surgimento da VASP dá início ao desenvolvimento do tráfego aéreo regional no interior de São Paulo. Enquanto a empresa manteve-se em funcionamento intensificava-se a quantidade de pequenas companhias aéreas, que inicialmente trabalhavam com serviços de táxis aéreos, caso mais elucidativo da companhia aérea Tam Linhas Aéreas.

Com o desenvolvimento do setor e o incentivo governamental cria-se um grande número de pequenas companhias aéreas privadas que não comportavam o setor, gerando uma crise econômica para o transporte aéreo. A década de 1960 representou para o transporte aéreo um período de decadência, conseqüência também da necessidade de renovar as frotas das companhias aéreas maiores e também, devido, o gradativo crescimento e ampliação da estruturação da malha rodoviária. A partir do início da década de 1960, a dependência do avião passou a declinar com o incremento da indústria automobilizadora e o programa de melhoramento de rodovias.

Na década de 60, a aviação brasileira enfrentou momentos difíceis. Em 1961, a malha rodoviária já se encontrava estruturada nos seus grandes eixos, afetando a demanda por viagens aéreas nas ligações de curta distância, principalmente na região Sudeste, a mais disputada pelas companhias de aviação. Além disso, continuou existindo grande concorrência no setor, comprometendo a rentabilidade das empresas que necessitavam de novos investimentos para a renovação da frota, pois a manutenção daquelas aeronaves oriundas da guerra tornava-se cada vez mais difícil (BNDES, 2002, p.1).

O interesse público em relação ao transporte aéreo acentua-se a partir da década de 1960 na intenção de manter e aumentar a integração territorial do país, condicionando as companhias aéreas à regulamentação do setor. Do ponto de vista político, o governo buscava suplementar o setor aéreo e intensificar os fluxos regionais, embora, os subsídios e incentivos ao desenvolvimento dos fluxos aéreos regionais do governo cumprissem mais uma função ideológica de estratégia política com algumas companhias aéreas, o que resultou em mais crises para o setor aéreo.

Em 1970, como forma de superação da crise, o governo e as companhias aéreas reuniram-se através das Conferências Nacionais da Aviação Comercial (CONACs). Destas conferências criaram-se os Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional (SITAR), que tinham como objetivo constituir uma malha aeroviária em localidades que atendessem as regiões de médio e baixo fluxo, assim caracteriza-se o regime de regulamentação e monopólio na aviação civil baseado em um conjunto de políticas que visava à universalização do transporte aéreo ao longo do território nacional (RAGAZZO, 2006).

A década de 1980 caracterizou-se, ainda mais, pela desregulamentação no setor. Oliveira (2007) assevera que, com os crescentes problemas de ordem macroeconômica e a necessidade de controle da inflação, inicia-se um período em que a política de estabilização passou a ser cada vez mais intrusiva nas questões setoriais, principalmente nos transportes. Assim, dentre as políticas governamentais que tiveram impacto mais profundo no transporte aéreo, destacam-se: *a*) as seguidas medidas de minidesvalorização da taxa de câmbio, visando o aumento da rentabilidade das atividades voltadas para exportação; e *b*) as interferências na precificação setorial de atividades orientadas para o mercado interno (setores com preços controlados).

Em 1990, as companhias aéreas confrontaram-se com um processo de liberalização do mercado aéreo, resultado da política neoliberal do governo. Nessa perspectiva, é permitida a criação de novas empresas que favorecem o aumento da possibilidade de competição direta entre

empresas de âmbito nacional e regional. Com a extinção da delimitação geográfica de áreas de operação as companhias aéreas estrangeiras passam a obter autorização para realizar vôos internacionais do Brasil para demais localidades. O fim das políticas do SITAR configura um rearranjo na estruturação aérea, com a entrada de companhias aéreas regionais na competição das rotas nacionais e internacionais (THÈRY, 2003).

O resultado da liberalização do mercado aumentou a oferta de empresas que realizavam as mesmas rotas, dinamizando e ampliando o setor à dimensão do mercado. Por outro lado, a concorrência impôs-se de forma discriminada, acentuando práticas de *dumping* no setor da aviação comercial.

No contexto atual o governo procura promover o reverso do que ocorreu na década de 1990, ou seja, procura controlar a competição mediante diretrizes que setorizam as empresas aéreas por níveis de vôos, isto é, internacional, nacional e regional (BNDES, 2001). Essa iniciativa do governo junto ao Ministério da Defesa, resultou no processo de fusão das companhias aéreas, o que implica uma nova remodelagem do sistema aéreo e das companhias, ou seja, novas estratégias empresariais que remontam em acordos de concentração, fusões e cooperação, contratos de prestações de serviços recíprocos entre outras, alternativas estas que promovem uma integração vertical entre as empresas e possibilita a consolidação das grandes empresas no setor, tais como a TAM Linhas Aéreas e a GOL Linhas Aéreas Inteligentes, que redirecionaram o setor no âmbito regional, operacionalizando a interconexão via aérea no estado de São Paulo.

No tocante a isso, cabe destacar a importância do transporte aéreo na velocidade e na capacidade de interconexão entre distantes pontos territoriais, compreendendo assim, sua representatividade no interior paulista. A interconexão no estado de São Paulo projetou-se de acordo com a reestruturação urbano-industrial (LENCIONI, 1994), revelando para o transporte aéreo eixos de ligação já viabilizados por demais modais, como por exemplo, o rodoviário, e que contribuíram para o setor aéreo na definição das principais rotas do interior paulista.

2. A reestruturação urbano-industrial e a funcionalidade das cidades médias para o transporte aéreo regional

Compreende-se que as cidades médias fazem parte da dinâmica territorial regida pelas interações espaciais, que são resultado da fluidez no território. Há um estreito relacionamento existente entre os meios de transportes, como o aéreo, e a urbanização.

Cada cidade não é apenas uma forma, mas um organismo que se desenvolve através de uma economia “básica” urbana capaz de mantê-la ligada aos outros centros do sistema através de vários relacionamentos. Assim sendo, torna-se possível identificar a estrutura de um sistema urbano através da avaliação dos fluxos que ligam os centros. A intensidade dos fluxos indica o tamanho funcional de cada centro e a direção e situação de dependência ou dominância de cada um em relação aos demais (CORRÊA *et al*, 1977).

Na medida em que as cidades médias do interior paulista são consideradas apenas conexões entre a periferia e o centro econômico do país, impõe-se de certa forma indagável. Mais do que lugares invisíveis ao processarem como nós de rede, as cidades médias paulistas remetem um expressivo processo de urbanização que contraria a sedimentação do processo de urbanização restrito às cidades globais. Limonad (2002) defende que:

Hoje os lugares parecem estar desaparecendo, tornando invisíveis pela avassaladora onda de capitais, imagens, idéias, tecnologias e pessoas. (...). Atualmente, pode-se dizer que a sociedade e o espaço são qualitativamente conformados pelos fluxos materiais e imateriais. Estes fluxos são mais visíveis nas assim chamadas cidades globais. Ultimamente tudo se refere a elas, como se a urbanização pudesse ser reduzida a processos que ocorrem exclusivamente na escala global, comandada por interações das cidades globais (LIMONAD, 2002, p. 167).

As cidades médias têm importante função na organização da circulação aérea e na produção do espaço urbano. A desconcentração urbano-industrial favoreceu o desenvolvimento e o crescimento das cidades médias do interior. A reestruturação urbano-industrial, rumo ao interior paulista processou-se a partir da década de 1970, iniciando no estado de São Paulo uma dispersão das atividades industriais do aglomerado metropolitano, com as indústrias estruturando-se em direção dos traçados das principais vias de transporte rodoviário que partem da capital paulista rumo ao interior do estado (LENCIONI, 1994).

Silveira (2007) analisa o processo de desconcentração urbano-industrial destacando que:

No início do século XXI, a necessidade de ampliação dos circuitos espaciais de produção e dos círculos de cooperação no espaço pressionou a fluidez do território. As principais reestruturações econômicas do território ocorreram na “Região Concentrada”, destacadamente, São Paulo [...]. No estado de São Paulo, a base da reestruturação econômica, partiu da metrópole e atingiu, a partir dela, as cidades médias do interior – as próximas, num raio de 150 quilômetros, e as mais afastadas – formando eixos de desenvolvimento. A reestruturação citada iniciou-se na década de 1970, com a desconcentração industrial, ocorrida a partir da metrópole paulista e, ao mesmo tempo, foi acompanhada por uma concentração da gestão na metrópole.

A relevância da aviação aérea em São Paulo é inerente ao seu processo financeiro, econômico e social. Sposito (2007) e Lencioni (1994) consideram que a reestruturação urbano-industrial do estado de São Paulo impulsionou a desconcentração, mas não a descentralização das atividades, alegam ainda que se, por um lado, a região metropolitana perde unidades fabris para o interior, o que caracteriza um processo de desconcentração; por outro, esse processo segue a lógica capitalista de caráter transnacional e configura um redirecionamento das unidades produtoras para o interior do estado, concentrando a tomada de decisões na capital, onde se encontram os principais nós das redes de comunicações e os serviços necessários para se desempenhar papel de comando nas escalas estadual, nacional e na América Latina. É neste sentido, que a desconcentração urbano-industrial e a centralização das atividades econômicas em São Paulo, intensificam o fluxo de passageiros do interior em direção à metrópole paulista.

Beltrão Sposito (2007) argumenta que a desconcentração e descentralização têm restabelecido a preferência de empresas em se instalarem em determinados lugares. O conjunto de mudanças produzidas pelo processo de concentração e centralização econômicas, com desconcentração espacial das atividades de produção e consumo, dinâmicas que se acentuam na passagem do fordismo para a acumulação flexível, tem repercussão direta nos papéis desempenhados pelas cidades médias, uma vez que as possibilidades de escolhas territoriais para o desenvolvimento de atividades produtivas e para a instalação de pontos de redes de consumo de bens e serviços são maiores, quanto mais capitalizada for a empresa. As cidades médias têm sido escolhidas como pontos de desconcentração das atividades produtivas e de expansão das redes.

Nesse contexto, a concomitância de algumas regiões dinâmicas do interior paulista é expressa no oferecimento de suporte técnico para o desenvolvimento econômico do estado, ocorrido a partir da reestruturação do estado, assim as cidades que apresentam maior dinamicidade correspondem aos nós de redes que se processam na cadeia de investimentos. Estas regiões correspondem aos espaços luminosos que acumulam maior conteúdo em capital, tecnologia e organização (SANTOS, 2001).

Beltrão Sposito (2005) na sua análise sobre as cidades médias argumenta que deve ser avaliada a intensidade das relações que se estabelece entre os territórios e as redes, considerando as cidades médias não apenas por seus tamanhos demográficos, mas pelos papéis intermediários que desempenham na rede urbana.

Para Braga (2005), as cidades médias têm assumido o papel de elo urbano-regional, na medida em que congregam as vantagens do estar aglomerado no espaço urbano e também a possibilidades de estarem articuladas a um espaço regional. Arroyo (2006) confirma que as cidades

médias fazem parte da dinâmica territorial a partir de uma vida de relações que as integra. E é na encruzilhada da circulação, das redes, dos fluxos que as cidades crescem ou se estancam.

É, através de sua capacidade de criar condições de fluidez e porosidade territorial, que elas conseguem ser ponto de confluência de diversos circuitos produtivos. É todo esse movimento, por sua vez, que lhes outorga uma vida de relações intensa. Não necessariamente esses atributos são exclusivos das metrópoles ou das grandes cidades, ao contrário, podem ser encontrados nas cidades médias e, inclusive, tornar-se um elemento de diferenciação entre elas (ARROYO, 2006, p. 81).

O período técnico-científico-informacional impõe uma maior cooperação entre os pontos do território e assim a circulação ganha um novo ímpeto (SANTOS, 2001). No caso específico das cidades médias do interior paulista observa-se que o ordenamento entre elas consubstancia a importância da circulação aérea no processo de formação e integração dessas redes geográficas e da produção territorial.

O imperativo da sociedade atual influenciado pelo meio técnico-científico-informacional exige uma fluidez territorial que remonta uma perspectiva intensamente renovadora, ou seja, os fluxos demandam o aperfeiçoamento de novas técnicas, de novos sistemas de objetos para que se intensifiquem os sistemas de ações (SANTOS, 1996).

Os sistemas de objetos, renovados e remodelados constantemente, possibilitam a fluidez material e imaterial, na medida em que transmitem valores ao transporte aéreo regional. Desta forma, estes sistemas de objetos constituem as vias atmosféricas as quais reproduzem as redes conectadas espacialmente, ou seja, mesmo estas redes sendo formas intangíveis processam-se como nós de rede nos espaços onde acontecem as interligações dos territórios, inclusive aqueles descontínuos espacialmente. Para Beltrão Sposito *et al* (2007):

O espaço de relações é marcado por articulações espaciais, sem que haja necessariamente continuidades territoriais. As relações espaciais que assim se conformam não estruturam áreas ou regiões, mas sobrepõem a áreas e regiões, organizadas por lógicas territoriais, outros fluxos que podem ultrapassar essas áreas ou regiões de comando de uma cidade média e o fazem, gerando estruturas espaciais em rede, cuja morfologia não contém continuidade territorial (BELTRÃO SPOSITO *et al*, 2007, p. 38).

A importância do transporte aéreo em cidades médias do interior paulista revelou-se de acordo com a integração que o meio técnico-científico-informacional proporcionou no decorrer do tempo, superando as formas e tempo de locomoção, processando-se como um meio inovador na velocidade das ações no espaço.

A aviação comercial facilita a rapidez no espaço que é superado pelo tempo. A distância não muda, a velocidade aumenta e o tempo diminui – acontecimentos só possíveis com as constantes revoluções logísticas (SILVEIRA, 2008). Assim, para Harvey (1992), a implantação de novas formas organizacionais e de novas tecnologias produtivas revela a supressão do espaço pelo tempo. Corrêa (1997) assevera que a superação do espaço pelo tempo, que progressivamente se torna mais crucial à medida que o capitalismo se firma, demandando a aceleração do ciclo de reprodução do capital, alcança novos e sucessivos patamares que rapidamente são ultrapassados a partir de novos e mais eficientes meios de circulação e comunicação.

Nesse sentido, o transporte aéreo estabelece-se como modal intrínseco ao sistema de transportes. A necessidade de administrar o espaço faz com que o transporte aéreo configure espacialmente a lógica da organização territorial e permite também emergir eixos de ligação aérea viabilizadas pela sua capacidade de redução de tempo de deslocamento no espaço.

Desta forma, as cidades médias do interior paulista compõem as redes geográficas do espaço urbano refletindo as interações espaciais na medida em que remontam à configuração dos

sistemas de logísticas e as infra-estruturas das empresas aéreas, bem como convergem para a intensificação dos fluxos aéreos no território paulista, contribuindo para a circulação no interior/capital. Nessa perceptiva, as cidades médias são consideradas os nós das redes geográficas ao sintetizarem as interações espaciais entre os territórios e projetarem a dinâmica viabilizada pela circulação do transporte aéreo.

3. As redes geográficas e as interações espaciais

As redes são nós interconectados, que por sua vez requerem uma infra-estrutura tecnológica, ou seja, suporte material que possibilite as interações espaciais. Assim, as redes definem a função de regulamentação desses nós, na medida em que necessitam de fixos que promovam a fluidez.

Apesar das redes serem projetadas hierarquicamente em razão da centralidade urbano-industrial, as cidades médias no interior paulista possuem o que Santos (2001) chama de densidades técnicas, ou seja, possuem uma organização técnica que as remetem a incorporação com a metrópole reproduzindo o espaço urbano, no sentido da desconcentração, num processo articulado de complementação regional, isto é, de contigüidade centro/interior.

Entende-se, portanto, que as redes são nós interconectados, que por sua vez requerem uma infra-estrutura tecnológica, ou seja, suporte material que possibilite as interações espaciais. Assim, as redes definem a função de regulamentação desses nós, na medida em que necessitam de fixos que promovam a fluidez. Castells (2001, p. 497) afirma que:

A lógica das redes gera uma determinação social em nível mais alto que a dos interesses sociais específicos expressos por meio das redes: o poder dos fluxos é mais importante que os fluxos de poder. A presença na rede ou a ausência dela na dinâmica de cada rede em relação às outras são fontes cruciais de dominação e transformação de nossa sociedade: uma sociedade que, portanto, podemos apropriadamente chamar de sociedade em rede, caracterizada pela primazia da morfologia social sobre a ação social.

Apesar das diversas e confluentes definições sobre o conceito de redes e a relação do conceito de rede e outras variáveis geográficas, nos detemos à especificação de Dias (2005, p.22), mesmo distante de revelar uma definição conceitual. Assim, a autora diz que a rede, como qualquer outra invenção humana, é construção social alegando que indivíduos, grupos, instituições ou firmas desenvolvem estratégias de toda ordem (políticas, sociais, econômicas e territoriais) e se organizam em rede. A rede não constitui o sujeito da ação, mas expressa ou define a escala de ações sociais. As escalas não são dadas a priori, porque são construídas nos processos.

A título de complementação, Haesbaert (2002) considera a rede como um veículo por excelência da maior fluidez que atinge o espaço e, por conseguinte, considera a rede como o componente mais importante da territorialidade contemporânea. Para Pons & Bey (1991, p. 64), *la forma en que cada area geográfica configura sus redes refleja el grado de desarrollo económico, de interacción espacial-social, que cada una ha alcanzad.*

Sobre a discussão da organização espacial dos transportes e suas redes Pons & Bey (1991, p. 62) alegam que: *en la interrelación establecida entre los puntos, los canales de circulación y los flujos que por ellos transcurren se encuentra la noción de red (...), la forma en que se produce a interacción espacial en el mundo actual se explica gracias as las redes de transportes.*

De acordo com Castells (2001), a organização da sociedade baseia-se na lógica espacial ao qual denomina de espaço de fluxos. Para o autor a flexibilidade do espaço é decorrente da relação entre a sociedade e os fluxos, isto é, os atores sociais estão envolvidos numa rede de fluxos, que corresponde à organização material das práticas ou dos sistemas de ações. A rapidez e mobilidade das redes promovem a aproximação no espaço, produzindo e reforçando efeitos sociais

e econômicos na medida em que também promovem a interação espacial ao permitirem o direcionamento dos fluxos nos territórios.

Corrêa (2007), ao tratar as interações espaciais nas cidades médias, afirma que a cidade média apresenta interações espaciais intensas, complexas, multidirecionais e marcadas pela multiescalaridade:

As interações espaciais de e para a cidade média se realizam em duas escalas espaciais gerais, a escala regional e a escala extra-regional, seja ela nacional ou internacional. Essas interações extra-regionais são decisivas para a identificação de uma cidade média, distinguindo-a de uma usual capital regional. Nesse sentido, admite-se ser necessário estabelecer as diferenças entre as interações regionais e extra-regionais, assim como as conexões entre ambas, diferenças associadas à natureza dos bens e serviços, agentes sociais e mercados envolvidos (CORRÊA, 2007, p. 30).

Ao configurarem as redes geográficas, manifestando as interações espaciais e as regulações do território, a conectividade das cidades representa a fluidez e a dinâmica do transporte aéreo no espaço. Corrêa (1997) argumenta que as interações espaciais fortemente regionais se devem à força de inércia das localizações estabelecidas no passado, em um momento em que a distância desempenhava mais que atualmente, papel mais determinante nas interações espaciais.

O autor considera que as interações espaciais processadas a partir da fluidez no território pelo transporte aéreo, refletem as redes geográficas como formas com que as interações se verificam. Assim, estabelece-se um elo de conexão entre as interações espaciais processadas em decorrência da infra-estrutura e dos meios de transportes. Em síntese, as interações espaciais são processadas na lógica da variabilidade espaço-temporal no qual a sociedade esta inserida, aumentando ou diminuindo os padrões de interações. E nessa perspectiva, Corrêa (2007, p. 30) considera que o tema interações espaciais constitui um dos mais fecundos para a construção de um quadro teórico sobre a cidade média.

4. A infra-estrutura do transporte aéreo regional nas cidades médias paulistas

Ao considerarmos, neste trabalho, as cidades médias do estado de São Paulo, compreendemos a construção do conceito analisado por Corrêa (2007), que admite a cidade média como uma particularidade que reside no pressuposto de uma específica combinação das relações entre tamanho, funções urbanas e organização do espaço intra-urbano.

Como referência a movimentação no espaço aéreo regional, toma-se como base empírica as cidades de Araçatuba, Bauru, Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, localizadas no estado de São Paulo e administradas pelo Daesp que se revelam como nós de rede na hierarquia urbana conectando suas regiões à metrópole paulista, através de estratégias logísticas das empresas aéreas que operam rotas nas cidades supracitadas.

Estas cidades constituem elos entre os setores de produtividade e consumo, por representarem nós de rede entre cidades médias do interior paulista e a capital financeira, além de definirem a desconcentração urbano-industrial no estado de São Paulo. Assim, as cidades estão inseridas em uma rede de relações sociais e econômicas, independentes, mas análogas e cumprem a função de cidades polarizadoras de seus respectivos entornos, por serem, inclusive sedes de suas regiões administrativas. Assim, ao serem configuradas como centros polarizadores demandam infra-estruturas para o desenvolvimento dos transportes, sobretudo, do setor aéreo, como meio de interação espacial e desenvolvimento regional.

Nesse sentido que compreendemos a influência exercida pelas cidades médias em seu entorno, reforçando sua importância em âmbito regional, intensificando as interações espaciais e favorecendo a demanda pelo modal aéreo. As cidades médias analisadas nesse trabalho confirmam sua dinâmica regional complementadas pela sua infra-estrutura aeroportuária.

A mobilidade do capital se dá em decorrência da acumulação de infra-estrutura e da disponibilização de serviços. Limonad (2002) assegura que os investimentos e a dependência de infra-estruturas interferem na mobilidade do capital. Assim, considera-se que o capital tem a facilidade de integrar-se e desintegrar-se na medida em que os fixos promovem ou não sua estabilidade baseada na quantidade e na qualidade de infra-estrutura no local onde o capital se desenvolve, fator este que se dá em razão do ciclo de reprodução do capital. A infra-estrutura de transporte adequada e de qualidade propicia condições mais favoráveis para a dinâmica econômica territorial, estabelecendo as interações espaciais.

Os investimentos em infra-estrutura possuem uma conotação técnica, de operação, regulamentação, prestação de serviço, como base material no território para promoção da fluidez. A intensificação dos investimentos em infra-estrutura e logística possibilita a organização dos arranjos competitivos do setor, influenciando a caracterização das formas e estratégias das companhias aéreas no mercado regional, nacional e internacional definindo o uso do território e também o uso do transporte pelos agentes sociais e econômicos, tais como os usuários e as empresas fornecedoras do serviço aéreo.

Assim, os sistemas de logísticas e os investimentos em infra-estrutura articulam e integram os territórios descontínuos, uma vez que também são organizados na intenção de incluir estes territórios na dinâmica da produção do espaço urbano.

A infra-estrutura tem importante função na organização da circulação aérea e na produção do espaço urbano, em razão de caracterizar o potencial aeroportuário de cada cidade. Em dimensões comparativas com as cidades aeroportuárias de melhor centralidade, como os localizados nos grandes centros e nos seus entornos, observa-se melhores condições infra-estruturais, como por exemplo, a capacidade da área do sítio aeroportuário, pátio para aeronaves, condições e tamanho de pista, área e capacidade do terminal de passageiros, estacionamentos, número de balcões de *check-in* etc.

Desta forma, a circulação aérea está interligada aos serviços de logística empreendidos pelas companhias aéreas e também aos investimentos em infra-estrutura que são angariados pelos setores públicos do governo, como a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e os órgãos especializados. Compreende-se, portanto, que a necessidade de um planejamento que vincule estratégias de logísticas em articulação com demais modais, bem como investimentos em infra-estrutura para os aeroportos do interior do estado, é inerente ao desenvolvimento e crescimento do setor aéreo.

Os dados disponibilizados pelo Daesp, revelam a infra-estrutura encontrada nos aeroportos que operam vôos regulares. Distantes de oferecerem uma infra-estrutura adequada ao transporte aéreo de qualidade, os aeroportos das cidades médias mencionadas, revelam a necessidade de intensos investimentos, como forma de qualificar o setor e intensificar a demanda pelo modal no âmbito regional. A priorização de investimentos infra-estruturais, geralmente decai sobre os setores de transporte de superfície, principalmente o rodoviário, em contraponto ao aéreo, devido serem os mais utilizados e impactarem diretamente a sociedade. De acordo com o Daesp, o transporte aéreo regional compreende aeroportos de pequeno espaço físico e condições de pequena a média intensidade de embarques e desembarques, como é demonstrado e especificado na localização dos aeroportos.

Tabela 1: Complexo aeroviário de aeroportos do Daesp

AEROPORTOS (cidades)	Dimensões de Pista (Metros)	Terminal de Pax (Unidade)	Estacionamento Carros (Vagas)
Araçatuba	2.120 x 35	1.100	100
Bauru	1.500 x 34	60	20
Bauru/Arealva	2.100 x 45	2500	355
Marília	1.700 x 35	395	12
Presidente Prudente	2.100 x 35	1160	120
Ribeirão Preto	2.100 x 35	1500	100
São José Rio Preto	1.700 x 35	2000	250

Fonte: Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo, 2008.

Nesse sentido, torna-se inerente à compressão do transporte aéreo regional no estado de São Paulo e a caracterização dos aeroportos correspondentes deste trabalho.

A cidade de Araçatuba está localizada na 9ª Região Administrativa do estado. O município abriga o Aeroporto de Araçatuba (Dario Guarita), que comporta duas empresas aéreas operando rotas: Tam Linhas Aéreas e a Pantanal Linhas Aéreas. Araçatuba constitui-se por representar um importante centro polarizador de sua região e caracterizar-se pela atração de novas empresas aéreas na operacionalização de rotas, tais como a GOL Linhas Aéreas Inteligentes, que tem buscado permissão para efetuar operações.

Bauru possui dois aeroportos: Aeroporto Estadual Moussa Nakhil Tobias (Bauru/Arealva) e Aeroporto Estadual de Bauru. Atualmente apenas o Aeroporto Bauru/Arealva opera rotas com empresas aéreas regulares. O aeroporto de Bauru/Arealva abriga quatro companhias aéreas por possuir uma maior demanda de vôos: Air Minas Linhas Aéreas, OceanAir Linhas Aéreas, Pantanal Linhas Aéreas e Tam Linhas Aéreas. Bauru tem destaque no cenário estadual, entre outros fatores, devido sua localização geográfica estratégica no centro do estado. O município é sede da 7ª Região Administrativa do estado de São Paulo, exercendo sua influência num raio que atinge municípios de outras regiões administrativas localizadas próximas a Bauru.

O Aeroporto Estadual Frank Miloye Milenkowichi, localizado na cidade de Marília abriga apenas a companhia aérea Pantanal Linhas Aéreas. O município é sede da 11ª Região Administrativa do estado. O Aeroporto de Marília encontra-se em desvantagem em relação aos demais aeroportos, pelo fato de sua instalação ser relativamente pequena e está localizado próximo às aéreas residenciais e comerciais da cidade o que dificulta sua ampliação e o interesse por demais companhias aéreas. Todavia, Marília tem prestígio na aviação comercial, devido a Tam Linhas Aéreas ter sido fundada na cidade e atualmente ser uma das principais companhias aéreas nacionais. No entanto, de acordo, com informações do Daesp, o aeroporto de Marília cessará suas operações, devido, outros fatores, a má localização do aeroporto, próxima a área residencial e também devido às dimensões físicas do aeroporto não comportar a demanda.

Presidente Prudente localizada no extremo oeste do estado de São Paulo, é sede da 10ª Região Administrativa de estado. Abriga o Aeroporto Estadual de Presidente Prudente, com duas companhias aéreas realizando rotas: a Pantanal Linhas Aéreas e a GOL Linhas Aéreas Inteligentes. A cidade também possui uma localização geográfica estratégica, está localizada no entroncamento entre os estados de Mato Grosso do Sul, São Paulo e Paraná.

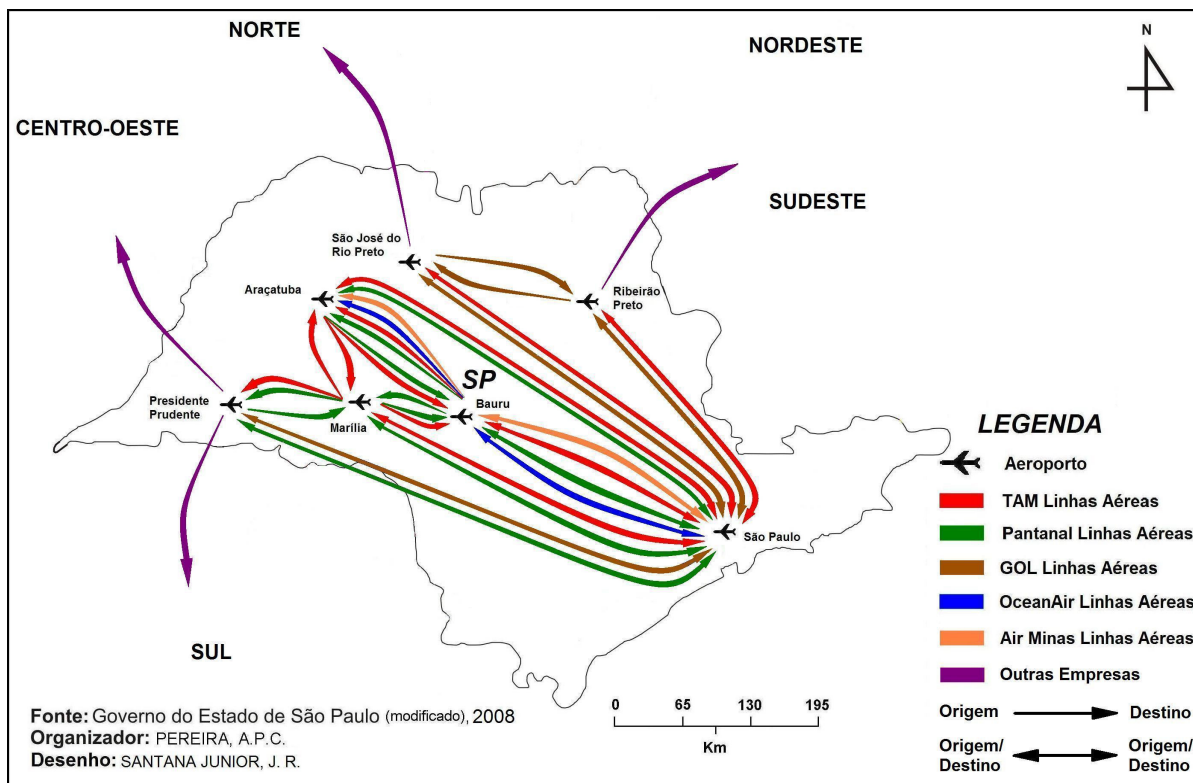
A cidade de Ribeirão Preto caracteriza-se pela sua importância na aviação comercial regional, oferece apoio e infra-estrutura compatível com aeroportos dos grandes centros. Segundo o Daesp, o aeroporto de Ribeirão Preto foi o que apresentou maior movimentação de passageiros no

ano de 2007. Ribeirão Preto é sede da 6ª Região Administrativa do estado e também é acesso para o estado de Minas Gerais. Abriga o Aeroporto Estadual de Ribeirão Preto/Dr. Leite Lopes, que possui as duas maiores empresas do setor aéreo e mais duas empresas de caráter regional: a GOL Linhas Aéreas Inteligentes e a TAM Linhas Aéreas e as empresas Total Linhas Aéreas e Passaredo Transportes.

O Aeroporto Estadual Prof. Eribelto Manoel Reino localiza-se em São José do Rio Preto. Sede da 8ª Região Administrativa do estado, a cidade representa um pólo de atração para seu entorno e é o 2º aeroporto em movimentação de passageiros do estado de São Paulo. São José do Rio Preto possui duas empresas aéreas: a GOL Linhas Aéreas Inteligentes e a TAM Linhas Aéreas, com interconexão para capital e interior.

As empresas de transporte aéreo do interior paulista concentram suas atividades no fluxo regional no estado de São Paulo com interseções de vôos entre interior/capital utilizando de estratégias mercadológicas que convergem na competição entre as empresas. O mapa 1 configura as rotas realizadas no estado de São Paulo pelas empresas aéreas localizadas nas cidades médias mencionadas.

Mapa 1: Rotas de fluxos das companhias aéreas no estado de São Paulo



A dinamicidade e a velocidade empreendidas pelo modal impõem-se na correlação entre o tempo percorrido no espaço quando comparado ao modal mais utilizado nas rotas entre o interior e a capital paulista. A tabela 2 exemplifica o tempo percorrido entre as cidades médias de Araçatuba, Bauru, Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto à São Paulo, pelos transportes rodoviário e aéreo.

Tabela 2: Rotas de destino a São Paulo por transporte rodoviário e aéreo.

Cidades	Transporte Rodoviário	Transporte Aéreo
Araçatuba	08h00min	01h35min
Bauru	04h45min	00h55min
Marília	06h10min	01h05min
Presidente Prudente	07h50min	01h35min
Ribeirão Preto	04h30min	01h00min
São José do Rio Preto	05h15min	01h10min

Fonte: Empresas do setor aéreo e rodoviário, 2008.

A comparação entre o tempo gasto pelos modais tem justificado a preferência dos usuários pelo transporte aéreo. Todavia, o maior número de cidades servidas pelo modal rodoviário e alguns aspectos do setor, tais como: o valor gasto em infra-estrutura dos terminais rodoviários, o menor custo na aquisição de veículos (ônibus e equipamentos), o valor na produção dos mesmos, o menor valor das passagens etc; e ainda, a maior amplitude da malha rodoviária (apesar de seus problemas infra-estruturais), tem ampliado a expressividade do modal rodoviário em detrimento do aéreo.

Mesmo em consideração a maior amplitude do setor rodoviário em contraponto ao aéreo, observa-se que o principal agente de fomento à demanda e ao interesse do usuário por determinado modal consubstancia-se na operacionalização das empresas de transportes, no caso as empresas aéreas, e em suas ações estratégicas para atrair o consumidor.

Beltrão Sposito (2007 *et al* p.52) argumenta que nas duas últimas décadas do século XX, em algumas regiões do país, as cidades médias passaram por substanciais transformações em face da implantação de novos serviços, sobretudo os logísticos, de informação, de comunicação, de transportes, de educação e de turismo. E é nesse sentido que compreendemos a importância dos fluxos aéreos regionais, como fator de incorporação ao desenvolvimento e crescimento urbano-regional.

A importância do setor em âmbito estadual confere também a representatividade do transporte a partir dos relatórios de movimentação de aeronaves, passageiros, carga e correio dos aeroportos do estado de São Paulo, apresentados pelo Daesp. De acordo com esses dados a movimentação aérea do estado tem justificado seu desenvolvimento econômico, reforçando seu papel de centro econômico do país.

Tabela 3: Movimentação nos aeroportos do Daesp

MOVIMENTAÇÃO	Aeronaves (Unid.)	Carga (Kg)	Correio (Kg)
1991	134.370	1.601.562	7.438.979
2000	358.110	5.463.198	6.609.755
2001	370.613	4.912.929	6.931.813
2002	338.839	3.850.322	4.785.317
2003	276.440	2.646.480	1.842.665
2004	262.402	3.212.223	1.222.706
2005	277.879	3.807.680	378.637
2006	284.347	3.744.427	1.237
2007	1.150.486	3.690.405	0
TOTAL	3.453.486	29.608.190	29.211.109

Fonte: Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo e Departamento Aeroviário Estado de São Paulo, 2008.

Tabela 4: Movimentação de Passageiros (embarque e desembarque)

CIDADES	Araçatuba	Bauru	Bauru/ Arealva*	Marília	Presidente Prudente	Ribeirão Preto	São José Rio Preto
1991	44.912	49.237	-----	19.799	44.035	83.082	46.997
2000	54.412	96.422	-----	43.642	60.697	402.728	184.219
2001	59.602	106.383	-----	48.256	66.095	413.254	208.393
2002	48.176	89.238	-----	1.772	371.662	894	1.124
2003	28.381	54.660	-----	34.738	33.224	268.152	141.348
2004	28.231	48.421	-----	32.058	32.194	311.324	154.801
2005	33.757	54.718	-----	36.924	36.374	464.287	229.517
2006	30.346	52.658	358	35.631	35.423	318.434	324.377
2007	78.932	9.571	55.899	33.794	61.656	391.207	324.088

Fonte: Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (Daesp), 2008.

* Aeroporto de Bauru/Arealva foi inaugurado no ano de 2006, dados registrados a partir deste ano.

No tocante a movimentação aérea nas cidades interioranas que registram vôos regulares de empresas autorizadas na operacionalização de rotas aéreas, verifica-se números expressivos na circulação de passageiros no transporte aéreo regional. Dentre as cidades do interior paulista que possuem aeroportos com empresas regulares, as cidades de Araçatuba, Bauru, Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, quantificam um importante crescimento na movimentação aérea do estado de São Paulo.

Desta forma, a movimentação aérea também revela-se como um elemento essencial de análise, na medida em que consubstancia a potencialidade dos aeroportos, conseqüentemente das cidades médias e, sobretudo a importância do setor aéreo para o estado. Nessa perspectiva, observa-se que o transporte aéreo regional no estado de São Paulo, tem conhecido um constante crescimento no número de passageiros embarcados e desembarcados, fato esse que caracteriza o crescimento do setor em âmbito regional e o aumento do número de empresas aéreas operando vôos no estado, o que contribui para o desenvolvimento regional das cidades analisadas.

5. O setor de transporte aéreo e as estratégias de mercado

Os sistemas de logística são viabilizados pelas estratégias das empresas aéreas. Na tentativa de permanecer no mercado, as empresas do transporte aéreo enfrentam crises constantes e procuram soluções para atenuar as perdas substanciais incorridas nos últimos anos, supostamente agravadas em virtude da recessão econômica de caráter mundial.

A atual tendência mundial de flexibilização da regulação no serviço de transporte aéreo de passageiros², gerou primeiramente um processo de concentração, fusões, e posteriormente processos de aquisição, cooperação e acordos de reciprocidade entre as companhias, tendência observada no cenário mundial, como o sistema *codeshare* que se refere a um acordo entre empresas na disponibilização recíproca de assentos e o sistema de *wet-lease*, acordo de disponibilização recíproca de aeronaves (RAGAZZO, 2006). Este sistema permite a cada empresa aumentar o número de cidades servidas pelo modal, consubstanciando uma estratégia de mercado na dinâmica empresarial.

As estratégias de convergência das empresas baseiam-se, sobretudo nas tecnologias de informação. A alternativa de marketing das empresas é exemplo disso, hoje o cliente compra sua passagem, agenda seu vôo, paga seu bilhete e remete sua agenda aos serviços disponíveis nas páginas das empresas pela internet (auto-atendimento).

² Esta tendência de flexibilização do setor aéreo é verificada, sobretudo nos Estados Unidos, Canadá e México.

Esse tipo de estratégia permite as empresas reduzirem custos de operação na emissão de bilhetes, o que gera uma vantagem competitiva no setor.

A nova tendência da aviação comercial, baseada nas estratégias de empresas estrangeiras³, de arrecadar receitas adicionais nos serviços de bordo, é incorporar adaptações de menor custo garantindo lucros às empresas, como a redução dos serviços de alimentação, prestados pelas companhias.

Outra estratégia utilizada pelas empresas aéreas para a arrecadação orçamentária é a publicitária, ou seja, há a cobrança de espaços publicitários, que incluem, por exemplo, a colagem de adesivos comerciais na fuselagem do avião, no interior das aeronaves como nas capas dos assentos das poltronas, espaços nas revistas de bordo etc.

A empresa aérea GOL Linhas Aéreas Inteligentes inseriu-se no mercado no ano de 2001 e trouxe um novo perfil para os serviços de transporte aéreo. Baseada na estratégia do modelo de *low cost/low fare*, ou seja, com menores custos e tarifas do mercado estimulam a demanda pelo modal, e desta forma, a empresa tem-se destacado no setor aéreo nacional e tem sido responsável pelo crescimento no número de passageiros transportados no país.

Essas estratégias são realizadas por empresas que se inseriram no mercado recentemente consubstanciando o aumento da demanda de passageiros pelo transporte, em contraponto a sofisticação empreendida pelas empresas tradicionais, que remetem à sofisticação no valor das passagens aéreas. Estas empresas tradicionais estão num processo de adaptação para manter-se no mercado.

A fluidez do território demanda transformações técnicas de infra-estrutura, de tecnologia empresarial e estratégias mercadológicas. De acordo com Santos (2001) a criação de fixos produtivos leva o surgimento de fluxos que exigem vias atmosféricas para balizar o seu próprio movimento, isto é, a indissociabilidade entre a materialidade e o uso dos territórios. É a dialética entre a frequência e a espessura dos movimentos no período contemporâneo que demandam a construção e modernização dos sistemas de engenharia, como por exemplo, os aeroportos, que garantem a movimentação aérea no espaço, bem como a adaptação a novas formas de propaganda, que cada vez mais estão associadas à tecnologia, principalmente àquelas referentes à informação.

Desta forma, Santos (2001) considera que os sistemas de objetos e de ações possibilitam a compreensão dos meios materiais [sistemas de objetos] e da circulação, mobilidade influenciados, sobretudo, pela ação das empresas nos territórios [sistemas de ações], como fatores que contribuem para a dinâmica do espaço social.

As cidades médias abordadas nesse trabalho possuem discrepância no número de empresas que oferecem serviços de transporte aéreos e na quantidade de cidades que disponibilizam esse serviço. Ora devido à dinamicidade e intensidade da demanda pelo modal, ora pela expressividade do setor nas cidades supracitadas.

³ No cenário internacional é comum a cobrança por serviços de bordo como vendas de bebidas e alimentos e aluguel de aparelhos celulares e laptops. No Brasil, estes serviços ainda não são cobrados, todavia, há uma forte tendência a readequação aos modelos de empresas aéreas atuais.

Tabela 5: Origem – Destino (O-D) pelas Companhias aéreas

CIDADES (O)	Companhias Aéreas (D)
Araçatuba	Pantanal Linhas Aéreas: São Paulo, Bauru/Arealva; Air Minas Linhas Aéreas: Bauru, Belo Horizonte, Divinópolis, Rondonópolis, São Paulo e Varginha; OceanAir Linhas Aéreas: Bauru e São Paulo.
Bauru/Arealva	Pantanal Linhas Aéreas: Araçatuba, Marília, São Paulo; Air Minas Linhas Aéreas: Araçatuba, Belo Horizonte, Divinópolis, Rondonópolis, São Paulo e Varginha; OceanAir Linhas Aéreas: Araçatuba e São Paulo.
Marília	Pantanal Linhas Aéreas: Bauru/Arealva, Presidente Prudente e São Paulo.
Presidente Prudente	Pantanal Linhas Aéreas: Marília e São Paulo. Gol Linhas Aéreas: Belo Horizonte, Brasília, Cuiabá, Curitiba, Florianópolis, Goiânia, Joinville, Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo. (com escala em São Paulo)
Ribeirão Preto	Gol Linhas Aéreas: Aracaju, Belo Horizonte, Confins, Belém, Brasília, Campo Grande, Caxias do Sul, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza, Foz do Iguaçu, Goiânia, Joinville, João Pessoa, Londrina, Macapá, Maceió, Manaus, Maringá, Natal, Porto Alegre, Porto Seguro, Porto Velho, Rio de Janeiro, Recife, São Paulo, Salvador, São José do Rio Preto, Uberlândia e Vitória; (com escala em São Paulo); Passaredo Transportes Aéreos: Barreiras, Brasília, Cuiabá, Franca, Goiânia, São Paulo, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Salvador, Uberlândia e Vitória da Conquista; TAM Linhas Aéreas: São Paulo; (<i>codeshare</i> com outras empresas); Total Linhas Aéreas: São Paulo, Araxá, Belo Horizonte, Cabo Frio, Rio de Janeiro, São João Del Rei, Uberaba e Uberlândia.
São José do Rio Preto	TAM Linhas Aéreas: São Paulo; (<i>codeshare</i> com outras empresas); Gol Linhas Aéreas: Belém, Brasília, Campo Grande, Caxias do Sul, Chapecó, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza, Foz do Iguaçu, Goiânia, Joinville, Macapá, Manaus, Natal, Petrolina, Porto Alegre, Porto Seguro, Porto Velho, Rio de Janeiro, Recife, Ribeirão Preto, Rio Branco, São Paulo, Salvador, São Luis, Teresina e Vitória. (com escala em São Paulo)

Fonte: Empresas do setor aéreo, 2008.

Ao analisar as rotas operadas pelas companhias, percebe-se o predomínio das companhias aéreas regionais realizando vôos no interior do estado de São Paulo, tais como Pantanal Linhas Aéreas, Air Minas Linhas Aéreas e OceanAir Linhas Aéreas. Todavia, as companhias aéreas de maior amplitude no cenário nacional, realizam vôos regulares regionais, como a Gol Linhas Aéreas Inteligentes e a Tam Linhas Aéreas subtraindo, desta forma, uma parcela considerável de vôos das companhias regionais, além de operarem rotas de níveis interestaduais, que se caracterizam na aviação comercial como rotas mais lucrativas. As empresas regionais de menor amplitude no cenário nacional operam geralmente rotas do interior/interior e as mais distantes e mais lucrativas do interior/capital.

Ao analisar o contexto histórico-evolutivo do transporte aéreo, o constante crescimento do setor e a atual conjuntura econômica em que o setor se encontra no cenário internacional e nacional, compreende-se a inerente necessidade de se trabalhar em âmbito regional, uma vez que a aviação comercial regional no estado de São Paulo tem apresentado grande relevância, devido a quantidade de cidades servidas pelo modal e a interligação de todas as cidades médias com a capital do estado,

intensificando o papel das interações espaciais, bem como o crescente interesse das companhias aéreas em realizar rotas no interior do estado. Estes fatores contribuem para o crescimento e desenvolvimento regional, na medida em que o desenvolvimento do setor demanda infra-estruturas, repercutindo economicamente para as cidades médias e conseqüentemente para o estado de São Paulo.

Considerações Finais

Todo o processo de produção, reestruturação, modernização dos transportes dos centros urbanos e a constante redefinição das redes e de seus respectivos nós, referem-se à dinâmica da estrutura espacial e temporal ao qual a sociedade está inserida e que contribui para a perpetuação desse modelo de vida baseado na velocidade das ações, ou seja, a mecanização das atividades resultantes do tempo de execução no espaço movidas pelo que Santos (2002) define como “frenesi da velocidade”.

O desenvolvimento do transporte aéreo regional reflexo das redes, afirma-se como uma forma imediata e intangível de fluidez territorial. Neste trabalho, as redes são compreendidas não somente em suas dimensões técnicas, mas também considerando o resultado de seus elementos sociais e econômicos no espaço.

Desta forma, o conceito de espaços de fluxos pode ser melhor entendido quando se tem como parâmetro os suportes que auxiliam estes espaços, tais como infra-estrutura, os nós de redes e as interações espaciais produzidas pela fluidez territorial que analisada no setor aéreo tem-se projetado como um meio pelo qual a sociedade pôde intensificar a movimentação espacial, através do modal aéreo.

O estado de São Paulo oferece uma rede de conexão do transporte aéreo bem articulado, interligando as principais cidades médias do estado à capital metropolitana, todavia, ainda não suficiente como forma de impulsionar o setor no âmbito regional. As condições de infra-estrutura dos aeroportos do interior registram a necessidade de intensivos investimentos, fator esse que proporcionará um maior crescimento para o setor no âmbito regional.

De acordo com o Daesp, as operacionalizações dos aeroportos do interior do estado quantificam dados de crescimento da movimentação, no entanto, a necessidade de investimentos é crucial para o setor, sobretudo como forma de arregimentar a demanda pelo modal, e assim estimular o interesse das empresas aéreas na operação de rotas no estado que proporcionaria uma melhor interconexão territorial, principalmente com a capital.

Para a promoção do desenvolvimento do transporte aéreo e a sua fluidez é inerente à introdução de investimentos, capazes de impulsionar o setor e garantir a infra-estrutura aeroviária. A regularização das operações nos aeroportos do interior de São Paulo é outro dado a ser analisado. O Daesp administra 31 aeroportos, dos quais apenas 6 possuem autorização para realizar vôos regulares. O aumento de investimentos no setor aéreo regional, como infra-estrutura aeroviária pode condicionar o aumento da demanda pelo modal, o aumento das cidades que disponibilizarão o serviço e também o interesse das empresas, fato esse proporcionaria receitas para as cidades e o conseqüente desenvolvimento regional, intensificação das interações espaciais e crescimento econômico.

A representatividade das cidades médias do interior paulista consubstancia o crescimento do setor aéreo regional. Mesmo em face das constantes crises que o setor passa, a análise realizada neste trabalho enfatiza o desenvolvimento e o crescimento do setor considerando a importância das cidades médias no contexto regional, como redes geográficas que possibilitam um aumento das interligações espaciais entre os territórios, uma vez que o setor tem propiciado uma maior demanda pelo modal, em razão, sobretudo da velocidade empreendida pelo transporte aéreo, das estratégias de mercado das companhias aéreas, fatores estes que tem convergido na diminuição do preço das passagens e nas vantagens que o transporte aéreo pode proporcionar ao usuário, fomentando o crescimento do setor de transporte aéreo regional no estado de São Paulo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALBAN, M. Transportes e Logística: os modais e os desafios da multimodalidade. In: **Fundação Luis Eduardo Magalhães**. Salvador: FLEM, (Cadernos FLEM, 4), 2002.
- ANDERSON, D. A. **A aviação comercial brasileira**. João Pessoa, PB: Editora Universitária/UFPB, 1979.
- ARROYO, M. M. Dinâmica Territorial, circulação e cidades médias. In: SPOSITO, Elizeu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org). **Cidades Médias: produção do espaço urbano regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 71- 85
- BNDES. Aspectos de competitividade do setor aéreo. **Informe Infra-Estrutura**, n. 42, mar. 2001. Disponível em: <<http://www.bndes.org.br>>. Acessado em: 04/03/2008
- BNDES. Aviação regional brasileira (modal aéreo IV). **Informe Infra-Estrutura**, n. 50, nov. 2002. Disponível em: <<http://www.bndes.org.br>>. Acessado em: 04/03/2008
- BORDO, A. A. Os eixos de desenvolvimento e a estruturação urbano-industrial do estado de São Paulo. In: **Revista Eletrônica de Geografia y Ciências Sociales**. Universidad de Barcelona, 2005. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-79.htm>>. Acessado em: 28/02/2008
- BRAGA, R. Cidades médias e aglomerações urbanas no estado de São Paulo: novas estratégias de gestão territorial. In: **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina**. São Paulo, 2005
- CARLOS, A. F. A (Org). **Ensaio de geografia contemporânea. Milton Santos: obra revisada**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- CARVALHO, Arp. P. de. **Geopolítica do Transporte Aéreo**. São José dos Campos: CTA, 1963.
- CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2001.
- CASTRO, N. & LAMY, P. **Aspectos Institucionais e Regulatórios da Integração de Transportes do Mercosul**. Texto Para Discussão - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada-IPEA 444, 1996.
- CORRÊA, R. L. Construindo o conceito de cidade média. In: In: SPOSITO, M. E. B. (Org). **Cidades Médias: espaços em transição**. Presidente Prudente: Expressão Popular, 2007, p. 23-33.
- CORRÊA, R. L. Interações Espaciais. In: CASTRO, I; G. P. C; CORRÊA, Roberto Lobato. (Org). **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318
- CORRÊA, R. L. *et al.* O sistema urbano brasileiro: uma análise através dos fluxos aéreos de passageiros In: **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, 39 (3), 1977. p. 925-111
- DIAS, L. C. Os sentidos da rede: nota para discussão. In: DIAS, L. C; SILVEIRA, R. L. L. (Orgs). **Redes, sociedades e territórios**. Rio Grande do Sul: EDUNISC, 2005. p. 11-28
- GALLO, F. O papel do transporte aéreo na integração do território brasileiro. (Dissertação de mestrado). Universidade de Estadual de Campinas – Instituto de Geociências. Campinas, SP: [s.n], 2006
- HAESBAERT, R. Concepções de territórios para entender a desterritorialização. In: BECKER, Bertha K; SANTOS, Milton. (Org). **Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.
- HARVEY, D. **A condição pós-moderna**. 2. ed. São Paulo: Loyola, 1992.
- JESUS, C. G. de. **Desregulamentação e trabalho na aviação comercial brasileira (1990- 2002)** Dissertação (Dissertação de Mestrado). Campinas, SP: IG/Unicamp, 2005.
- LENCIONI, S. Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. **Espaço & Debates**. São Paulo: NERU, n.38, 1994, p.54-61.
- LIMONAD, E. Urbanização e organização do espaço na era dos fluxos. In: BECKER, Bertha K; SANTOS, Milton. (Org). **Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

- MONTEIRO, C. F. A Varig e o Brasil entre o desenvolvimento acional e a competitividade global. In: **Civitas – Revista de Ciências Sociais**, v. 7, n. 1, jan-jul, 2007, p. 35 – 58.
- PEGO, B. F. Setor aéreo e as empresas brasileiras: situação atual e perspectivas. In: **Boletim de conjuntura (Nota técnica)**. n. 59, out-nov, 2002
- PONS, J. M. S; BEY, J. M. P. **Geografia de redes y sistemas de transportes**. Madrid, Espanha: Editorial Síntesis, 1991.
- OLIVEIRA, A. V. M. de. **A experiência brasileira na desregulamentação do transporte aéreo: um balanço e proposição de diretrizes para novas políticas**. São José dos Campos, SP: SEAE/MF Documento de Trabalho n. 45, 2007.
- RAGAZZO, C. E. J. O processo de flexibilização e as fusões e os acordos de cooperação no mercado de transporte de passageiros. In: **SEAE/MF Documento de Trabalho**. Brasília, n. 32, 2006
- RAMOS, T. M. de A. Interações Espaciais no Estado de São Paulo: uma Análise Comparativa entre Dois Tipos de Redes. **Anuário do Instituto de Geociências – UFRJ**. Volume 21, 1998
- ROCHA, A. **Uma análise da integração em rede: os transportes aéreos na Bahia**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Salvador, Bahia: PGG/IG /UFB, 2006.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço – Técnica e tempo. Razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 2002.
- SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001
- SILVEIRA, Márcio Rogério. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In: SILVEIRA, Márcio Rogério, LAMOSO, Lisandra Pereira; MOURÃO, Paulo Fernando Cirino. **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2008 (Prelo).
- SILVEIRA, Márcio Rogério. **Estradas de Ferro No Brasil. Das Primeiras Construções às Parcerias Público-Privadas**. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.
- SPOSITO, E. S. Reestruturação produtiva e a reestruturação urbana no estado de São Paulo. In: **IX Colóquio Internacional de Geocrítica**. Rio Grande do Sul, 2007.
- SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: _____ (org). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: [s.n], 2001
- SPOSITO, M. E. B. *et al.* O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, M. E. B. (Org). **Cidades Médias: espaços em transição**. Presidente Prudente: Expressão Popular, 2007, p. 35-67.
- SPOSITO, E. S. Território, logística e mundialização do capital. In: SPOSITO, E. S. (Org.) **Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades**. Presidente Prudente: UNESP/FCT/GAsPERR, 1999.
- THÉRY, H. O transporte aéreo no Brasil: asas da centralidade. **Mercator – Revista de Geografia da UFC**. Fortaleza: [s.n.], ano 2, n. 3, 2003
- TUROLLA, F, A; LOVADINE, D; OLIVEIRA, A. V. M. Competição, Colusão e Antitruste: estimação da conduta competitiva de companhias aéreas. In: **Revista Brasileira de Estatística (RBE)**. Rio de Janeiro. vol. 60 n. 4 / p. 425 – 459, out-dez, 2006.