

CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL DO TRANSPORTE AÉREO PAULISTA: NOVAS TERRITORIALIDADES E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

*THE TERRITORIAL CONFIGURATION OF THE TRANSPORTATION BY AIR FROM THE STATE OF SÃO PAULO:
NEW TERRITORIALITIES AND REGIONAL DEVELOPMENT*

*CONFIGURATION TERRITORIAL DU TRANSPORT AÉRIENNE PAULISTE: NOUVEAUX TERRITORIALITÉ
ET LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL*

Ana Paula Camilo Pereira - Unesp - Presidente Prudente - Brasil
apaulacape@hotmail.com

Resumo

O transporte aéreo no estado de São Paulo caracteriza-se pela sua expressividade no contexto nacional. Esta área é, atualmente, a que mais gera fluxos econômicos de passageiros e de cargas. É nesse sentido que o presente artigo traz uma análise sobre as condições gerais de produção, enfocando os princípios econômicos de organização do espaço urbano, bem como dos territórios. Assim, têm-se como base central da discussão os princípios de aglomeração, de acessibilidade, de interações espaciais, de hierarquia e de competitividade, a partir de uma contextualização sobre o setor de transporte aéreo. Busca-se demonstrar que a sociedade, baseada na supressão do espaço pelo tempo, requer formas mais rápidas de circulação, para tanto, a necessidade de modais que proporcionam velocidade de locomoção torna-se imprescindível para o sistema de circulação e mobilidade territorial. É nessa perspectiva que o estado representa o vetor principal no que tange a angariação de investimentos em infraestrutura aeroviária, como forma de promover o desenvolvimento urbano territorial e favorecer o crescimento do setor aéreo paulista.

Palavras-chave: Condições gerais de produção. Princípios econômicos. Fluxos aéreos. Mobilidade territorial. Infraestrutura.

Abstract

The transportation by air in the state of São Paulo is characterized by its expressivity in the national context. Recently, São Paulo has been the state that generates more economic flows of passengers and cargoes. In this sense, this work brings an analysis of the general conditions of production, focusing on the economic principles of organization of the urban space, as well as the territories. So, it has as a central base of the discussion the principles of agglomeration, accessibility, spatial interactions, hierarchy and competitiveness, from a contextualization of the transportation by air. It wants to demonstrate the society based on the suppression of the space by the time requires faster means of circulation, and because of it the necessity of modals that give locomotion speed are indispensable to the traffic system and territorial mobility. In this perspective, the State represents the principal vector of the investment raising in airway infrastructure, as a manner of promoting the housing development and territorial and favoring the growth of the aerial sector from the state of São Paulo.

Key words: General conditions of production. Economic principles. Aerial flows. Territorial mobility. Infrastructure.

Résumé

Le transport aérien dans l'État de Sao Paulo se caractérise par son expressivité dans le contexte national. Sao Paulo est actuellement l'état qui gère plus les flux économiques des passagers et de fret. C'est en ce sens que cet article apporte une analyse sur les conditions générales de production, en mettant l'accent sur les principes de

l'organisation économique de l'espace urbain, bien comme des territoires. Aisin il a, comme base de discussion sur le secteur du transport aérien, les principes d'interactions de l'espaces, de l'hierarchie et de la concurrence, à partir d'une contextualisation sur le secteur du transport aérien. Il se cheche a demontrer que la société fondée sur la suppression de l'espace par le temps, revient formes plus rapides de circulation, pour tant la nécessité de modes qui proportionnent la vitesse de locomotion devient indispensable pour le système de circulation et de mobilité territorial. C'est cette perspective que l'État représente le vecteur principal en termes d'accroissement des investissements dans les infrastructures aériennes, comme forme de promouvoir le développement urbain territorial et favoriser la croissance du secteur de l'aviation Pauliste.

Mots Clés: Conditions générales de production. Principes économiques. Flux aériennes. Mobilité territorial. Infrastructure.

Introdução

A lógica incessante do capital reflete na sociedade atual o imperativo do meio técnico-científico-informacional que tem exigido uma fluidez territorial baseada na velocidade das ações no espaço e, para tanto remonta uma perspectiva intensamente renovadora, temporalmente mais flexível e que demanda o aperfeiçoamento de novas técnicas, de novos sistemas de objetos e ações.

A reprodução do capital confirma-se a partir da circulação, isto é, dos fluxos, sejam eles de mercadorias e de pessoas (tangíveis) ou de informações e comunicações (intangíveis). Consubstancia-se nesse íterim que os processos relacionados à produção e ao consumo dos meios de circulação, bem como aos fixos são responsáveis pela conectividade espacial dos fluxos.

É nessa perspectiva que a vinculação das condições gerais de produção com o período atual, influenciado pelo meio técnico-científico-informacional, que configura o que Santos (2002) chama de “frenesi da velocidade”, induz e reproduz lógicas conceituais referentes à produção do espaço urbano, a circulação territorial, bem como ao consumo da cidade em si. Assim, compreende-se que o processo de urbanização, circulação e a produção/consumo refletem fatores que conduzem a sistematização e análise das condições gerais de produção o que leva a refletir sobre os investimentos em infraestrutura, consumo dos bens coletivos, concentração industrial e o papel do Estado como mediador e indutor de políticas de desenvolvimento territorial.

Desta forma, pretende-se situar a discussão sobre o processo de produção e consumo no setor aéreo relacionado às condições gerais de produção, à concentração de investimentos infraestruturais nos aeroportos, a dinâmica empreendida pelas cidades que abrigam os aeroportos e que são

configuradas como nós das redes do setor aéreo, assim como a ação estatal no fomento e na regulamentação do setor aéreo no estado de São Paulo, partindo, para tanto, do pressuposto da produção e da circulação do capital mediante os fluxos aéreos.

Condições gerais de produção: inovações tecnológicas e as novas dinâmicas territoriais

As inovações tecnológicas configuram, numa lógica capitalista, o espaço de produção e também de consumo, ou seja, ao projetarem dinamismo ao processo produtivo favorecem a fluidez territorial, que nesse sentido motiva as interações econômicas, sociais e espaciais, contribuindo para a integração territorial e também para o consumo dos territórios.

O consumo, por assim dizer, das formas estabelecidas no espaço (sistemas de ações e objetos) são particularidades que a sociedade produz e consome. Em outras palavras, significa dizer que os meios de transportes confirmam-se como formas que são consumidas pela sociedade. O transporte é produzido e consumido ao mesmo tempo no momento do seu uso (HARVEY, 2006).

Lencioni (2007) ao tratar as condições gerais de produção alude sobre seu conceito e importância para a Geografia e alega sua especificidade no que tange a análise sócio-espacial. Para tanto, a autora utiliza-se de um fator elo quente na discussão referenciada, qual seja: a aglomeração territorial da indústria de alta tecnologia concentrada na região metropolitana do estado de São Paulo.

Nessa perspectiva relaciona a necessidade da análise sobre o conceito de condições gerais de produção como forma de se compreender as necessidades de novos referenciais para a análise urbana. Com isso, considera que a indústria de alta tecnologia, tem favorecido o incremento da inovação e modernização dos grandes centros urbanos, bem como a utilização de estratégias de mercado tem produzido as condições gerais para o uso do território.

Este fato é mais compreensível quando temos como base empírica a indústria de alta tecnologia do setor aeronáutico do Brasil. Nesse sentido, destaca-se a territorialização do processo produtivo da indústria aeronáutica brasileira como suporte de análise sobre a estruturação dos investimentos para a inovação e modernização aeroportuária. Precedo Ledo (2004)

argumenta que as novas tecnologias podem incrementar as possibilidades de convergência de muitos territórios, tais como a tecnologia de informação, de acessibilidade e de mercado e, conseqüentemente, esse processo pode diversificar as economias locais.

Para Lencioni (2007) as condições gerais de produção estão estabelecidas em dois patamares que regulam sua funcionalidade, quais sejam: o processo imediato de produção e o conjunto da produção e circulação do capital. Assim, considera que esses dois patamares realizam-se na conexão direta e indireta com o processo produtivo e o consumo, que se dá através da coletividade dos equipamentos coletivos.

A autora assevera ainda que, os aeroportos, assim como outras redes de mobilidade, combinam-se aos meios de circulação em conexão direta com o processo de produção e isso favorece sua dinamização em centros urbanos que possuem densidade técnica, pois o urbano, por assim dizer, permitiu avançar nas formas de diminuição do tempo de produção e de circulação tanto do capital, como das pessoas, das mercadorias e das informações, isto é, o que Harvey (2006) denomina de compressão espaço-tempo.

Para Precedo Ledo (2004, p. 14) *en efecto, en el proceso de transición, el espacio y el tiempo se han comprimido, las distancias se han relativizado y las barreras espaciales se han suavizado.*

Nessa óptica, destaca-se que o estado de São Paulo é seguramente a porção do espaço nacional que possui a maior densidade técnica na extensão de seu território. De acordo com Ramos (1998, p. 82), observa-se que:

Em termos de organização espacial, é possível observar que o estado de São Paulo possui uma rede urbana relativamente bem estruturada ao longo do seu território, com um número expressivo de cidades médias, além de abrigar uma grande região metropolitana, liderada por uma cidade mundial que comanda a área mais dinâmica do país, assim considerada por concentrar muitas organizações industriais, comerciais e de serviços.

Compreende-se que as condições gerais de produção são mais difundidas nos centros urbanos que possuem uma aglomeração mais pujante do ponto de vista da concentração de pessoas e de tecnologia, fato esse explicado pela maior concentração de suporte técnico, institucional e aparato instrumental que demanda maior nível de especialização em pesquisa e alta tecnologia.

Esse fato reflete sobremaneira na incrementação dos territórios e no seu uso, estabelecendo assim, os espaços opacos e os luminosos (SANTOS,

2004). Em outras palavras significa dizer que, as condições gerais de produção influem na dinâmica territorial, projetando cenários estratégicos que complementam o processo produtivo, como, por exemplo, o consumo do produto, do equipamento produzido que, nesta situação, utiliza-se da circulação para se materializar enquanto processo produtivo.

As condições gerais de produção voltadas para a circulação do capital empreendem a viabilização do capital e da gestão dos territórios, e estes são reproduzidos nos grandes aglomerados urbanos (LENCIONI, 2007). Na lógica do capital, a circulação é o vetor fundamental do processo social e econômico e os territórios são, desse modo, equipados para facilitar a mobilidade espacial necessária à economia mundial dos fluxos. O modo capitalista de produção requer e para isso fomenta formas baratas e rápidas de comunicação e transporte (HARVEY, 2006).

Em consideração a essa afirmação, têm-se que as grandes obras de infraestrutura aeroportuária estão alojadas nos grandes centros urbanos, como por exemplo, na cidade de São Paulo que corresponde a economicamente a cidade que mais gera fluxos de passageiros e de cargas no Brasil. No entanto, novas dinâmicas territoriais tem-se projetado em diferentes escalas, como por exemplo, em cidades de porte médio, e isso tem fomentado novos arranjos de desenvolvimento produtivo para o setor de transporte aéreo, que projeta atualmente o setor regional como o principal segmento aeroviário do país.

O segmento regional tem contribuído para a viabilização da circulação do capital e para a mobilidade territorial. As cidades médias paulistas constituem as principais centralidades e destacam-se como as novas dinâmicas territoriais para o estado de São Paulo.

Assim, temos que estes novos cenários têm demandado mais investimentos em infraestrutura aeroportuária e tem intensificado sua sistematização no que diz respeito à quantidade e qualidade de vôos, bem como na atração de empresas aéreas na operacionalização de suas ligações aéreas. Tal fato é, portanto, analisado, nesse trabalho, a partir dos princípios econômicos de organização do espaço elucidados por Camagni (2005), que se configuram através da sinergia empreendida pelos territórios, da acessibilidade a competência espacial que cooperam para a intensificação das interações espaciais (demanda e mobilidade territorial), da hierarquia (ordem das cidades) e da competitividade (concorrência entre as cidades e as empresas aéreas).

Princípio de interações espaciais

As dinâmicas territoriais das cidades regidas pelas interações espaciais, que são resultado da fluidez no território, confirmam a análise geográfica através da circulação. 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).

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).

Assim, as interações espaciais são responsáveis pela integração dos territórios, no sentido de promover suas relações sociais, econômicas, culturais, institucionais, etc. As interações espaciais cooperam para a articulação das redes geográficas, expressas a partir de sua conectividade. Assim, nota-se que a articulação aérea tem propiciado as interações espaciais, em múltiplas escalas, sobretudo, quando os percursos aéreos são originários do estado de São Paulo.

As redes compreendem os nós interconectados no espaço e por sua vez requerem uma infraestrutura 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. Nesse contexto de análise, a configuração das redes geográficas manifesta as interações espaciais e a organização dos territó-

rios, e assim a conectividade das cidades representa a fluidez e a dinâmica social no espaço.

Com efeito, é compreensível que por ser o estado que mais possui conteúdo técnico, apresente também uma rede urbana diversificada e alta densidade técnica, projetando assim, interações espaciais mais intensas e complexas.

Cabe destacar ainda que para Corrêa (1997) 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 infraestrutura e dos meios de transportes. Em síntese, as interações espaciais são processadas na lógica da variabilidade espaço-temporal no qual a sociedade está inserida, aumentando ou diminuindo os padrões de interações. E nessa perspectiva, Corrêa (2007) considera que o tema interações espaciais constitua um dos mais fecundos para a construção de um quadro teórico sobre a cidade média.

Princípio da hierarquia

A intensidade dos fluxos indica o tamanho funcional da cada centro e a direção e situação de dependência ou dominância de cada centro em relação aos demais (CORRÊA *ET AL*, 1977). As redes determinam a hierarquia das cidades de acordo com a circulação, com os fluxos econômicos de pessoas, mercadorias e informações. De acordo com a Teoria dos Lugares Centrais de Walter Christaller, a hierarquização das redes de cidades consiste no desenvolvimento desigual dos centros urbanos.

De forma geral, analisa-se que é a oferta dos bens que define a hierarquia dos lugares e a formação da hierarquia se dá de acordo com a escala de produção e o nível de demanda, em outras palavras significa dizer que, quanto maior o nível de especialização produtiva de um serviço ou de um bem produzido em determinado local, maior sua escala de hierarquização, o que determina também sua centralidade.

Para Corrêa (1997), a rede geográfica é um caso particular de rede, sendo definida como o conjunto de localizações sobre a superfície terrestre articulado por vias e fluxos. Desta forma, perfaz o sentido da produção dos espaços urbanos e tem como parâmetro a condição social, sendo de acordo com o autor, historicamente construída. Entende-se, portanto, que as cidades compõem um complexo sistema de redes geográficas, na qual as

determinações consubstanciam mediante a ordem de especialização que cada centro urbano (cidade) é capaz de produzir e oferecer, ou seja, essas cidades constituem-se, hierarquicamente, na rede de acordo com a densidade técnica que apresentam.

Assim, estas 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. Cabe destacar, nesse contexto de análise, que as cidades constituem elos entre os setores de produtividade e consumo, por representarem os nós das redes geográficas. Camagni (2005) as define a partir dos princípios econômicos abordando que:

La ciudad emerge como fenómeno económico complejo, dotado de leyes propias de estructura y de funcionamiento, depositaria de un papel insustituible tanto como "lugar" de división social/espacial del trabajo como organismo de incubación e irradiación de los procesos de innovación. (CAMAGNI, 2005, p. 97)

Por constituir-se como um elemento que compõe a dinâmica espacial das cidades e por compreender as ações humanas quando de seu consumo, é que o setor de 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 distribuição espacial da rede urbana paulista, tem mostrado que, hierarquicamente, os territórios destacam-se de acordo com diferentes vetores, tais como as aglomerações urbanas, a centralidade, etc., que constituem funções polarizadoras, de subordinação, de complementaridade, de contiguidade. Essa distribuição e o padrão de hierarquia dos territórios seguem, muitas vezes, a distribuição dos eixos viários que determinam a quantidade de fluxos nos diversos modais.

Nessa perspectiva, que a rede geográfica do setor aéreo no estado de São Paulo é definida como um complexo sistema operacional que conecta os territórios, inclusive aqueles espacialmente descontínuos. A hierarquização das cidades, como receptoras para o desenvolvimento do transporte aéreo, se dá de acordo com a dinamicidade empreendida por cada território. As cidades que apresentam maior desenvolvimento econômico promovem uma maior demanda pelo modal, o que favorece assim, o interesse de empresas aéreas na operacionalização de voos, como nos casos das cidades de Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, que têm se destacado no transporte aéreo de passageiros e de cargas.

Princípio da competitividade

As companhias aéreas desempenham uma organização espacial que reflete bem a centralização econômica e política do país (THÉRY, 2003). Quando se analisa o setor aéreo, tem-se que sua operacionalidade é substanciada pelas ações das empresas aéreas no mercado.

Nesse sentido, não apenas os territórios competem entre si, mas também as empresas aéreas competem para manter-se no setor e nos espaços mais luminosos, ou seja, aqueles que apresentam uma dinâmica econômica estratégica e, conseqüentemente, os espaços que apresentam demanda pela oferta.

Quando se trata as principais empresas aéreas brasileiras, compreende-se a predominância de duas grandes empresas aéreas que controlam o setor em âmbito nacional e, por conseguinte, em âmbito regional, quais sejam: a Tam Linhas Aéreas e a Gol Linhas Aéreas Inteligentes. Essas empresas dinamizam o setor, da mesma forma que o manipulam em favor de seus interesses. Assim, as empresas aéreas de pequeno porte possuem um menor poder de atuação, o que tem intensificado a falência e/ou a fusão de empresas.

O estado de São Paulo possui 36 aeroportos, dos quais apenas 9 possuem autorização para realizar voos regulares.¹ Destes aeroportos regulares, 3 estão sob administração da Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária). Estes fazem parte de um conjunto de aeroportos localizados na cidade de São Paulo e na sua região metropolitana. No interior do estado de São Paulo localizam-se 6 aeroportos regulares que são controlados pelo Daesp (Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo)² e perfazem rotas de menor fluxo, como os de destino à capital paulista e entre as principais cidades médias do estado.

Nesse contexto de análise, observa-se que as empresas Tam e Gol lideram o mercado paulista, o que é expressivo também no restante do território brasileiro. Essas empresas operam nas principais rotas brasileiras, ou seja, aquelas de maior densidade de fluxos (passageiros e cargas).

Esse fato tem impulsionado a falência e a fusão de empresas aéreas de pequeno porte junto às empresas de grande porte. Esse processo pode ser verificado nos casos da BRA Transportes Aéreos que decretou falência no ano de 2005, a Trip Linhas Aéreas que diminuiu o oferecimento de voos regulares no interior do estado de São Paulo e fundiu-se à empresa Total Linhas Aéreas, como forma de manter-se no mercado e também como a Pantanal Linhas Aéreas, que atualmente opera sob regulamentação provisória da ANAC (Agência Nacional da Aviação Civil).

Desta forma, nota-se que a competitividade entre os territórios para a atração de empresas aéreas e a competitividade entre as empresas aéreas para manterem-se no setor, tem provocado desajustes econômicos que tem não tem contribuído para a dinâmica territorial das cidades e de sua região de influência imediata. Cabe destacar que, a concorrência é um vetor que promove desenvolvimento, no entanto, é necessário atentar sobre a “competência” dessa concorrência, para que ela não seja ruína. Em síntese, é preciso compreendê-la como um fator de promoção ao crescimento, não a admitindo como um entrave a livre concorrência, como tem ocorrido principalmente com as empresas do setor aéreo no interior do estado de São Paulo.

O papel do Estado e a infraestrutura aeroportuária de São Paulo

A necessidade de investimentos em infraestrutura de transportes em geral é crucial para o desenvolvimento urbano territorial, como fomento a integração territorial e promoção ao desenvolvimento dos meios de transportes no país.

O setor de transporte aéreo tem peso significativo na economia brasileira e conhece um crescimento contínuo do transporte aéreo. Os fluxos aéreos refletem de maneira muito clara as redes hierarquizadas demonstrando a estrutura centralizada do país, mas também certa capilaridade de trocas locais e regionais (THÉRY, 2003).

Os fixos instalados, ou seja, os aeroportos representam as redes geográficas do setor aéreo no Brasil e revelam a concentração da operacionalização de rotas no sudeste brasileiro e, principalmente, no estado de São Paulo, acentuando a essencialidade do setor para o estado como um eixo norteador de rotas regionais, nacionais e internacionais.

Os sistemas de objetos (infraestruturas, tais como: aeroportos, aeronaves, aeródromos, etc.), renovados e remodelados constantemente, possibilitam a fluidez material e imaterial, na medida em que transmitem valores às ações das companhias aéreas. 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.

A mobilidade do capital se dá em decorrência da acumulação de infraestrutura e da disponibilização de serviços. Limonad (2002) assegura

que os investimentos e a dependência de infraestruturas 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 infraestrutura no local onde o capital se desenvolve, fator este que se dá em razão do ciclo de reprodução do capital. A infraestrutura de transporte adequada e de qualidade propicia condições mais favoráveis para a dinâmica econômica dos centros urbanos.

A intensificação dos investimentos em infraestrutura possibilita a organização dos arranjos competitivos do setor, influenciando a caracterização das formas e estratégias das companhias aéreas no mercado regional 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.

Para Harvey (1992), a implantação de novas formas organizacionais e de novas tecnologias produtivas, tais como os investimentos em infraestrutura de transporte que promovem o desenvolvimento e a interconexão espacial, revelam 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 de crescimento que rapidamente são ultrapassados a partir de novos e mais eficientes meios de circulação e comunicação.

A infraestrutura 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 as cidades aeroviárias com os aeroportos de melhor centralidade, como os localizados nos grandes centros e nos seus entornos possuem melhores condições infraestruturais devido à intensa demanda, como por exemplo, os aeroportos de Congonhas, Cumbica/Guarulhos e Viracopos. No entanto, é necessário enfocar sobre a necessidade de investimentos em aeroportos do interior do estado, como forma de impulsionar a demanda e o interesse pelas empresas aéreas, fatores esses que fomentam a maior integração territorial, bem como o desenvolvimento urbano regional.

A fluidez do território demanda transformações técnicas de infraestrutura, de tecnologia empresarial e estratégias mercadológicas. De acordo com Santos (2004) 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.

É nesse sentido, portanto, que o estado tem a função primordial de adequação das condições infraestruturais dos aeroportos, por ser responsável pela administração e controle do sistema aeroviário paulista. Assim, a necessidade de planejamento para o setor de transporte aéreo torna-se crucial para o crescimento do setor, inclusive em âmbito regional, como forma de promover a fluidez territorial a partir das redes e dos fixos instalados nas cidades médias do estado de São Paulo.

Considerações finais

Os fluxos perfazem um complexo sistema de técnicas, que cada vez mais necessita de formas mais eficazes para manutenção da velocidade das ações no tempo. As inovações tecnológicas têm demonstrado que a supressão do espaço pelo tempo é permitida com o aprimoramento das técnicas e isso tem refletido na sociedade intensificando a brevidade das ações no tempo e no espaço.

No entanto, de acordo com Santos (2002), apesar da fluidez territorial impor formas e suporte material que compense a lógica espacial da circulação, o qual denomina-se de espaço de fluxos, a fluidez consiste numa categoria sociotécnica, por isso a análise discutida permeia as condições gerais de produção, os princípios econômicos e produtores do espaço urbano, como as interações espaciais entre os territórios, a hierarquização territorial, bem como a competitividade entre os territórios e entre os atores que as compõem. Desta forma, buscou-se introduzir uma análise que transcenda os fatores que determinam a cidade como um elemento estático e portador de atributos que a definem como cidade, e sim configurá-la a partir de um fixo (aeroporto), que é capaz de engendrar a mobilidade territorial e conectar os territórios a partir dos fluxos.

Em síntese, compreende-se a necessidade de investimentos em infraestrutura aeroportuária como um fator de promoção para o desenvolvimento do setor aéreo em cidades médias do interior paulista. A representatividade das cidades médias do interior paulista consubstancia o crescimento do se-

tor aéreo regional. Mesmo em meio às 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 o 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 que tem convergido na diminuição do preço das passagens e nas vantagens que o transporte aéreo tem proporcionado à sociedade.

Notas

- ¹ Voo regular: é a ligação aérea entre duas ou mais localidades, caracterizadas por um número, através do qual é executado serviço regular de transporte aéreo, de acordo com o horário, linha, equipamento e frequência prevista em Hotran (Horário de Transporte). Todas as outras situações são consideradas como voo não-regular.
- ² 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. Dentre suas atribuições destacam-se: planejar a rede aeroportuária do estado, projetar, construir e administrar aeroportos, arrecadar tarifas aeroportuárias, aplicar as normas legais, técnicas administrativas baixadas pelas autoridades federais. As atribuições do Daesp constam no 2º artigo do decreto nº 52.562 que prova o regulamento.

Referências

- CAMAGNI, R. **Economia Urbana**. Barcelona: Editora Antoni Bosch, 2005.
- CORRÊA, R. L. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Cidades Médias: espaços em transição**. Presidente Prudente: Expressão Popular, 2007, p. 23-33.
- _____. Interações Espaciais. In: CASTRO, I; G. P. C; CORRÊA, R. L. (Org.) **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-318.
- _____. et al. O sistema urbano brasileiro: uma análise através dos fluxos aéreos de passageiros. In: **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, 1977, p. 925-111.
- HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2006.
- LENCIONI, S. (2007). Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. In: **Scripta Nova. Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales**. Barcelona: Vol. XI, núm. 245 (07). Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24507.htm>>. Acesso em 25/03/2009.

LIMONAD, E. Urbanização e organização do espaço na era dos fluxos. In: BECKER, B. K; SANTOS, M. (Org.) **Território, territórios**: ensaios sobre o ordenamento territorial. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

PRECEDO LEDO, A. **Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI**. Madrid: Síntesis, 2004.

RAMOS, T. M. de A. Interações Espaciais no Estado de São Paulo: uma Análise Comparativa entre Dois Tipos de Redes. In: **Anuário do Instituto de Geociências/UFRJ**. v. 21, 1998.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2002.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 6. ed. São Paulo: Record, 2004.

THÉRY, H. O transporte aéreo no Brasil: asas da centralidade. In: **Mercator**. Fortaleza: [s.n.], ano 2, n. 3, 2003.

Ana Paula Camilo Pereira - Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista.

Recebido para publicação em Abril de 2009
Aceito para publicação em Outubro de 2009