

## O PROCESSO DE TERRITORIALIZAÇÃO ESPACIALMENTE DESCONTÍNUO: UMA ANÁLISE ATRAVÉS DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO NO INTERIOR PAULISTA

Ana Paula Camilo Pereira<sup>1</sup>  
Márcio Rogério Silveira<sup>2</sup>

### RESUMO

O Brasil proporciona condições totalmente favoráveis para o crescimento e desenvolvimento do setor aéreo. Desta forma, este artigo vem demonstrar o desenvolvimento do setor no estado de São Paulo, considerando-o como um processo que engendra a territorialização espacialmente descontínua. Far-se-á um retrospecto evolutivo do transporte aéreo tendo-o como um modal representativo do meio técnico-científico-informacional que corresponde à supressão do espaço pelo tempo e converge para a ligação dos eixos econômicos, justificando assim a inerente importância do setor para economia do país. O processo de territorialização requer múltiplos conceitos como parâmetro de análise, para tanto se compreende o território a partir de autores como Raffestin (1993), Haesbaert (2002 e 2005) e Saquet (2006 e 2007), como correlações essenciais para o entendimento do território. Em síntese, o território será tomado neste artigo, como elemento da processualidade espaço-temporal que se manifesta através do uso capitalista do território consubstanciado pelo jogo de poder entre os agentes sociais e econômicos. Para tanto, busca-se apresentar o setor aéreo na atualidade, demonstrando sua potencialidade no estado de São Paulo.

**Palavras-chave:** Setor de transporte aéreo; Territorialização espacialmente descontínua; Meio técnico-científico-informacional

### THE SPATIALLY DISCONTINUOUS TERRITORIALISATION PROCESS: AN ANALYSIS THROUGH THE AIR TRANSPORT SECTOR IN SÃO PAULO INTER STATE

### ABSTRACT

Brazil provides conditions totally in favour for the development growth of the air sector. Thus, this article comes to show the São Paulo state sector development, considering it like a process that engenders the spatially discontinuous territorialisation. Will be a rolling retrospect of the air transport having it like representative way of the technical-scientific-informational midst that match to space by time suppression and converges to an economic axis link, justifying the inherent importance of the sector to the country economy. The territorialisation process requires multiple concepts like analysis parameters, therefore it understands the territory from authors like Raffestin (1993), Haesbaert (2002 and 2005) and Saquet (2006 and 2007), like essential correlations for the understanding of the territory. In Summary, the territory will be led in this article, like an element of space-time procedurality that expresses through the capitalist use of the territory embodied by the relations of power between the social and economic agents. So that, try to make the air industry at present, demonstrating their potential in the state of São Paulo.

<sup>1</sup> Mestranda do Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho" (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, campus de Presidente Prudente-SP. Endereço eletrônico: apaulacape@hotmail.com

<sup>2</sup> Professor Doutor no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho" (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, campus de Presidente Prudente-SP. Endereço eletrônico: marcio@ourinhos.unesp.br

**Keywords:** Air transport sector; Spatially discontinuous territorialisation; Technical-scientific-informational midst.

---

## INTRODUÇÃO

O presente artigo procura analisar o estudo do território a partir da concepção espaço-temporal, em que se reveste historicamente dos fatos, abordando a concepção de Santos (1997) para o qual os fatos se dão em seqüência, numa ordem temporal. Pretende-se apresentar o setor aéreo brasileiro como um fator determinante no processo de territorialização espacialmente descontínuo no estado de São Paulo, a partir da proposta de análise dos fluxos, das interações espaciais e das redes geográficas.

Historicamente, analisar-se-á o setor aéreo tendo como parâmetro o tempo como sucessão, o qual Santos (1997) denomina de tempo histórico. Para isso, compreende-se que mais do que acontecimentos históricos, o tempo reproduz a sucessão no espaço que reflete as diferenças e as possibilidades de uso do território relacionadas às diferentes possibilidades de uso do tempo pelos agentes sociais.

Para Precado 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 suavizados".

O autor ainda assevera que o território ganhou um novo enfoque que norteou novas compreensões sobre o território, isto é, quando o território parecia ter perdido seu valor, gerou-se uma relação paradoxal, que permitiu avançar no conteúdo e significado do território, passando assim a ter uma nova maneira de interpretar as realidades territoriais.

Desta forma, considera-se também a análise de Raffestin (1993) ao compreender o território como um lugar de relações a partir da produção e apropriação do espaço geográfico. Assim neste trabalho, tem-se o território como um espaço socialmente construído e apropriado dentro da dinâmica da acumulação capitalista, abordando, assim a produção/apropriação e o caráter funcional do território, como elementos correlatos a territorialização.

Como prosseguimento, Saquet (2006) ao analisar a concepção de Dematteis, considera o território a partir das formas de socialização em uma dada formação territorial, considerando sua abordagem a partir das superações (mudanças), das contradições e da

processualidade histórica. Estes fatores são inerentes à contextualização do processo de formação e desenvolvimento da sociedade paulista, caracterizando assim sua formação sócio-espacial.

Para Santos (1977) o espaço como categoria de análise encontra-se minimizado à compreensão da Geografia que o vê como “teatro das ações humanas”. A Geografia deseja interpretar o espaço humano como o fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação à serviço do homem. Pois a História não se escreve fora do espaço, e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social (SANTOS, 1977).

Assim, a caracterização da processualidade histórica compõe-se da correlação social, econômica, política e cultural da sociedade, e se apresenta como essencial para a análise da territorialização no espaço, enquanto território usado, apropriado e transformado pelas ações humanas.

No tocante a isso, abordamos o que Haesbaert (2005) compreende como processos inerentes a compreensão do território, isto é, devemos primeiramente distinguir os territórios de acordo com os sujeitos que os constroem, sejam eles indivíduos, grupos sociais, o Estado, empresas, instituições etc. As razões do controle social pelo espaço variam conforme a sociedade ou cultura, o grupo e muitas vezes, com o próprio indivíduo. Controla-se uma área geográfica, ou seja, o território, visando atingir, afetar, influenciar ou controlar pessoas, fenômenos e relacionamentos.

Em síntese, consideramos o território a partir de uma concepção análoga a um jogo de poder entre os atores sociais e econômicos, ou como Raffestin (1993) aborda atores sintagmáticos. No entanto, destacamos que a análise realizada neste trabalho tem como premissa o estudo da evolução e do desenvolvimento do setor de transporte aéreo no interior do estado de São Paulo, considerando, nessa perspectiva, o território como palco das ações humanas e do processo de territorialização espacialmente descontínuo. Aliamos, nesse sentido, o fator temporal à processualidade e transformações no território, correlacionando-os aos interesses dos agentes sintagmáticas, que produzem e reproduzem o espaço urbano.

## **A PROCESSUALIDADE HISTÓRICA DO SETOR AÉREO**

O transporte aéreo pode ser tomado no conjunto geral da aviação comercial do país, como reflexo da atuação do poder público e privado nos territórios a partir de sua evolução e de seu desenvolvimento político-econômico.

O Brasil proporciona condições totalmente favoráveis para o crescimento e desenvolvimento do setor aéreo, devido sua extensão geográfica, que por si só contribui para a dinamização do setor e para intensificação das interações espaciais<sup>3</sup> promovendo assim a circulação por longas distâncias e, também em razão de contribuir para a supressão do espaço pelo tempo (Harvey, 1992)<sup>4</sup>.

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 da produção de aeronaves disponíveis no mercado.

Nos primeiros anos de desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil, o Governo liberou o setor à exploração da iniciativa privada estrangeira. De acordo com Jesus (2005), os primeiros estudos para a implantação de uma rota aérea no Brasil foram realizados em 1924 pela empresa francesa *Aéropostale*<sup>5</sup>. Em 1927 o Governo liberou a exploração dos serviços de transporte aéreo a empresa *Kondor Syndikat*<sup>6</sup> (alemã), posteriormente com o nome de Sindicato Condor e depois para Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, e ainda para algumas empresas americanas, como por exemplo, a *NYRBA*<sup>7</sup>.

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

Este momento caracterizou, de fato, o início da aviação comercial no Brasil com a criação da VARIG (Viação Aérea Rio-Grandense), que deu início à primeira linha aérea brasileira. A VARIG fundada em 1927 inaugurou a primeira linha comercial no Brasil (Porto Alegre-Pelotas-Rio Grande-) que ficou conhecida como “Rota da Lagoa”.

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.

Intensificando a atuação estatal no setor, em 1933, foi criada a VASP (Empresa de Viação Aérea São Paulo). A empresa foi fundada por funcionários do estado de São Paulo, tendo permissão para atuar em todo o territorial nacional. Nesse sentido, o

surgimento da VASP deu início ao desenvolvimento do tráfego aéreo regional no interior de São Paulo.

No entanto, o grande impulso para o desenvolvimento do setor acentuou-se na década de 1940, em decorrência da quantidade de aeronaves excedentes de guerra que eram transportadas para o Brasil a baixos custos, fato que possibilitou a criação de várias empresas aéreas.

Com o surgimento da VARIG e posteriormente da VASP, criou-se a aviação comercial de linha tipicamente regional, sem a preocupação de ligar grandes centros comerciais ou populosos. As empresas aproveitaram o avião para suprir a deficiência ou a falta de outros meios de transporte, promovendo e intensificando as interações espaciais.

Com o desenvolvimento do setor e o incentivo governamental surgiu 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 automotriz 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 acentuou-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 articulassem mais uma função ideológica de estratégia política em conjunto 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 regional em localidades que atendessem as regiões de médio e baixo fluxo. Desta forma, constituía-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, iniciou-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, foi permitida a criação de novas empresas que favoreceu 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 configurou um rearranjo na estruturação aérea, com a entrada de companhias aéreas regionais na competição das rotas nacionais e internacionais (THÉRY, 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 um 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, cooperações, 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.

As transformações que ocorreram no setor de transporte aéreo brasileiro tiveram como fator principal os desdobramentos da aviação civil norte-americana, que iniciou o processo de desregulamentação do setor aéreo. Todavia, os resultados desse processo efetivaram-se de forma diferente nos Estados Unidos e no Brasil. Em outras palavras significa dizer que, a desregulamentação nos Estados Unidos proporcionou o incentivo à aviação comercial regional, em razão da estrutura governamental que apoiou o setor e as empresas de âmbito regional. Já no Brasil, o que se verifica é uma “guerra dos lugares” (SANTOS, 2002), que tem provocado a subutilização do modal aéreo. O incentivo ao transporte aéreo regional tem se consubstanciado pela ausência de investimentos e de apoio dos órgãos de gestão do setor aéreo.

## **O TRANSPORTE AÉREO NO ESTADO DE SÃO PAULO**

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 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).

Ao analisar o transporte aéreo paulista observa-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 se comparado aos demais estados da federação. De acordo com Ramos (1998), 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 (RAMOS, 1998, p. 82).

Nesse contexto, a importância dos fluxos aéreos para economia brasileira é reflexo da participação crescente do setor no Produto Interno Bruto (PIB).

**Quadro 1 - Participação do Setor Aéreo na Economia Brasileira - R\$ milhões**

	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>PIB (R\$)</b>	1.479.808	1.499.720	1.626.899	1.717.351
<b>Participação (%)</b>	0,63%	0,69%	0,80%	0,86%

**Fonte:** Centro de Excelência em Turismo (UNB), 2008

Os fluxos revelam-se também como representantes do processo de territorialização espacialmente descontínuo, na medida em que compõe o conjunto de fatores que convergem para o uso do território, a partir da localização dos fixos. Santos (1997) compreende os fluxos e os fixos como elementos indissociáveis do meio técnico-científico-informacional. Para o autor os fixos (aeroporto, porto, armazém, fábrica) emitem fluxos ou recebem fluxos que são os movimentos entre os fixos. As relações sociais comandam os fluxos que precisam dos fixos para se materializar enquanto formas de circulação.

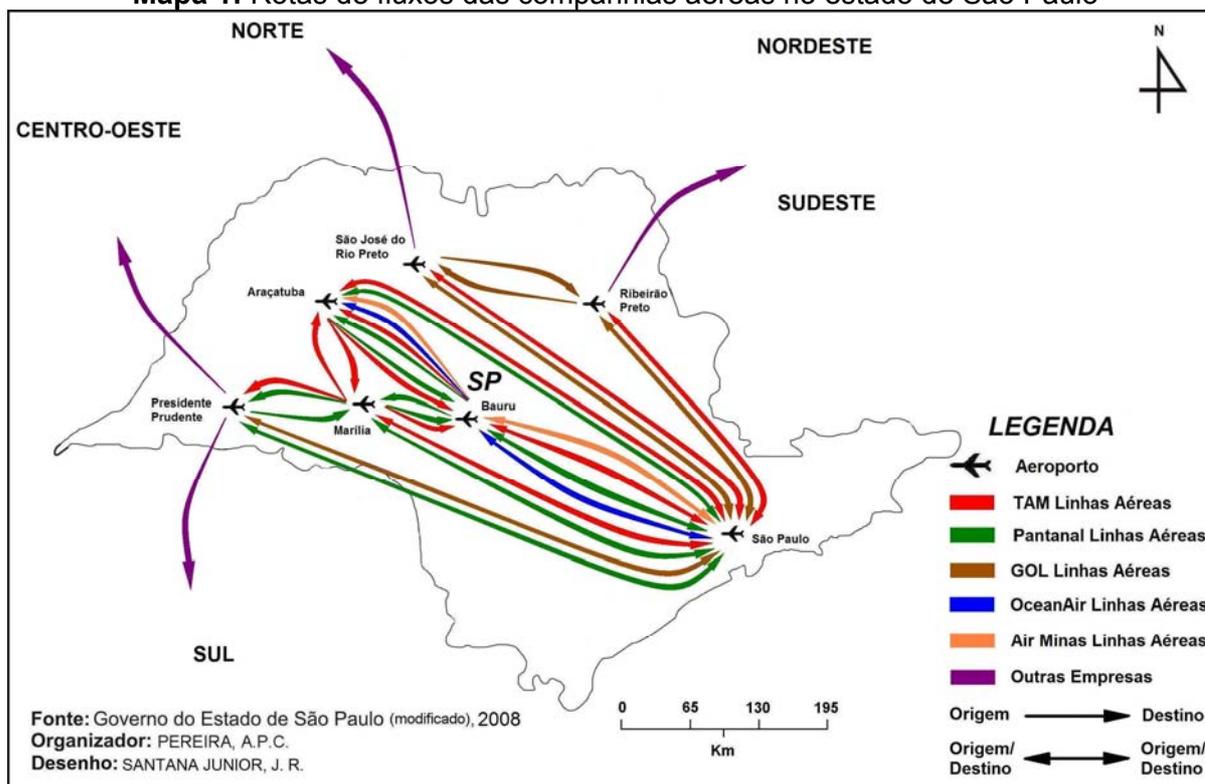
Para Santos (2001) os sistemas de objetos (infra-estrutura técnica como os aeroportos), renovados e remodelados constantemente, possibilitam a fluidez material e imaterial, na medida em que transmitem valores às ações das companhias aéreas. Sendo assim, estes sistemas de objetos constituem as vias atmosféricas 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, intensificando a mobilidade territorial.

A fluidez no território demanda transformações técnicas de infra-estrutura, ou seja, dos fixos. 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. Esta dialética entre a frequência e a espessura dos movimentos no período contemporâneo demanda a construção e modernização dos sistemas de engenharia, como por exemplo, os aeroportos, que engendram a movimentação aérea no espaço, estas são viabilizadas pelo poder público que garante subsídios a partir de seus interesses.

Ao analisar os fluxos aéreos no estado de São Paulo com origem no interior paulista e destino para a capital, bem como o número de empresas aéreas que operam vôos

regulares no estado, nota-se que há uma articulação territorial processada pelos fluxos, que tem favorecido a integração no estado e também tem atraído um número cada maior de usuários. Esse fato demonstra a expressividade do setor aéreo regional na articulação territorial paulista.

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



A partir do mapa 1 é possível observar que algumas cidades despontam-se devido a dinâmica territorial que engendram, como por exemplo, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto. Tal fato pode ser melhor entendido quando observa-se o número de passageiros transportados (Quadro 2)

De acordo com os dados disponibilizados pelo Daesp e pelas empresas aéreas que operam vôos regulares no estado de São Paulo, as cidades de Araçatuba, Bauru, Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, abarcam considerável número de vôos/dias e representam novas territorialidades para o desenvolvimento do transporte aéreo. A interconexão regional via transporte aéreo, tem registrado o interesse pelas empresas e pelos usuários e consubstancia-se como uma possível alternativa para o “descongestionamento” de aeroportos centrais do estado de São Paulo, como nos casos dos aeroportos de Congonhas e de Guarulhos/Cumbica, pois há fluxos que só passam pela

metrópole paulista, sem muito interesse na mesma e esse pode ser deslocado, inclusive, num processo de valorização de outros espaços do território nacional e paulista.

**Quadro 2** - Movimentação de Passageiros (embarque e desembarque)

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

**FONTE:** Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo, 2008

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

Constatamos que a escala de operações aéreas do estado de São Paulo (Quadro 2), assim como a demanda pelo modal e o crescente número de passageiros transportados tem revelado que o segmento regional oferece grandes possibilidades de desenvolvimento econômico regional para a constituição de *hubs* regionais ou *hubs* secundários para o transporte aéreo paulista. Os níveis escalares do transporte aéreo têm atingido territórios de outros estados (Mapa 1), o que tem contribuído para o desenvolvimento do modal aéreo na escala regional.

A análise conjunta do Mapa 1 e do Quadro 2 permite compreender o desenvolvimento do transporte aéreo regional no estado de São Paulo. Assim, observa-se que embora algumas cidades apresentem um número reduzido de empresas aéreas operando vôos, isso não acarreta na diminuição do número de passageiros que passaram a utilizar o modal aéreo, tal fato pode observa-se nas cidades de Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, que são considerados os principais *hubs* regionais paulista.

Isso decorre do processo de desenvolvimento econômico particular de cada localidade. Ribeirão Preto e São José do Rio Preto apresentam uma dinâmica econômica baseada, sobretudo na interconexão com a metrópole do estado, o que favorece a demanda pelo modal na interface com São Paulo e com suas regiões de influência.

A análise empírica e os trabalhos de campo realizados mostram que a demanda pelo modal aéreo está interligada à configuração da base técnica dos aeroportos. Sendo

assim, observamos que a cidade de Marília apresenta uma base operacional precária, com apenas uma empresa operando vôos regulares, o que tem prejudicado o transporte aéreo na cidade. Em Presidente Prudente, constata-se que em 2007 ocorreu um crescimento considerável do número de passageiros transportados, sendo que as empresas obtiveram um aumento de 57,7%. Araçatuba e Bauru também têm demonstrado um crescimento contínuo no transporte de passageiros pelo modal aéreo. Em 2006 concluíram-se as obras do Aeroporto de Bauru/Arealva, o que beneficia tanto a cidade quanto os usuários que passaram a dispor de um moderno e adequado terminal aéreo.

O crescimento econômico e a maior demanda pelo modal aéreo nas cidades médias supracitadas têm demonstrado que grandes oportunidades de investimentos encontram-se no interior de São Paulo. Desta forma, analisa-se a seguinte argumentação: os vôos que geralmente tem destinos diferentes da capital paulista, não precisam necessariamente ter escala em São Paulo, intensificando o congestionamento dos aeroportos.

Desta forma, a necessidade de administrar o espaço faz com que o transporte aéreo configure espacialmente a lógica da organização territorial, além de permitir emergir eixos de ligação aérea, ou seja, redes de conexão viabilizadas pelos fluxos, que manifestam a intensidade das interações espaciais. Na abordagem que se segue, adotamos os conceitos de redes aéreas e interações espaciais como elementos que configuram o desenvolvimento do setor de transporte aéreo, devido serem consubstanciados como fatores positivos para a evolução do setor e para o desenvolvimento econômico territorial do interior paulista.

## **AS REDES AÉREAS 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.

Castells (2000) 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. Assim, o poder dos fluxos é mais importante que os fluxos de poder. Para o autor, 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, em outras palavras, uma

sociedade que, portanto, podemos apropriadamente chamar de sociedade em rede, caracterizada pela primazia da morfologia social sobre a ação social.

Desta forma, 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), todavia 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. Em síntese, entende-se que a rede não constituiu o sujeito da ação, mas expressa ou define a escala de ações sociais.

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*. E ainda na discussão sobre a organização espacial dos transportes e suas redes Pons & Bey (1991, p. 62) alega 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 (2002) a organização da sociedade baseia-se na lógica espacial da circulação, o 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:

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).

A configuração das redes geográficas manifesta as interações espaciais e a organização dos territórios, e assim a conectividade das cidades representa a fluidez e a dinâmica social 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) considera que o tema interações espaciais constitua um dos mais fecundos para a construção de um quadro teórico sobre a cidade média.

O estado de São Paulo funciona como uma rede de interconexão dos pontos no espaço. Apesar das redes serem projetadas hierarquicamente em razão da centralidade urbano-industrial, o estado de São Paulo possui o que Santos (2001) chama de densidades técnicas, ou seja, possuem uma organização técnica que as remetem na interface com a metrópole, reproduzindo o espaço urbano, no sentido da desconcentração, num processo articulado de complementação regional, de contigüidade centro/interior e do interior/centro.

Nessa perspectiva, compreende-se que o interior paulista consubstancia-se pelo desenvolvimento e crescimento das cidades médias, caracterizadas como novas territorialidades para o setor de transporte aéreo, pois sintetizam as interações espaciais entre os territórios e interligam os espaços urbanos, projetando a dinâmica territorial viabilizada pela circulação aérea. Na prática, a rede de fluxos aéreos do estado de São Paulo reproduz a lógica espacial mediante o desenvolvimento de seus eixos de ligação e interconexão dos territórios, promovendo, assim, o desenvolvimento do transporte aéreo regional e as interações espaciais entre os territórios.

Na análise sobre as interações espaciais na atualidade, como um fator inerente a superação do espaço pelo tempo, tem-se as conceituações de Corrêa (1997, p. 284) que alega ter sido a partir da segunda metade do século XIX que as interações espaciais entram na modernidade, anunciando o presente: a superação do espaço pelo tempo, que progressivamente se torna mais crucial à medida que o capitalismo se firma, demanda 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.

Nesse sentido, Precedo Ledo (2004), considera que o meio técnico-científico-informacional tem projetado mudanças territoriais que são manifestadas pelos atuais

espaços de fluxos, numa escala que vai do local ao global e que conduz novas formas de se ler o território:

Las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación, junto con otros cambios profundos en los sistemas de organización y producción, han acelerado y amplificado la internacionalización [...], la mundialización de los mercados y la ruptura de las restricciones a la movilidad de la información, de las personas, de los capitales y las mercancías, dibujándose así un nuevo mapa económico mundial, trazado a partir de los flujos, de manera que a la llamada geografía de los lugares [...] se añadió la geografía de los flujos, que para muchos sustituyó a la anterior, es decir, el espacio de los lugares habría sido suplantado por el espacio de los flujos (PRECEDO LEDO, 2004, p. 13).

O transporte aéreo intensifica seu papel articulador no processo produtivo de forma cada vez mais especializado, tornando os fluxos progressivamente mais complexos e determinantes da melhoria dos meios de circulação territorial.

Ainda sobre a análise do modal aéreo e a intensificação das interações espaciais, Corrêa (1997) enfatiza para a questão distância, tem proporcionado à aviação comercial melhor dinamismo, devido sua atuação por longas distâncias. O autor revela que as interações espaciais são, em graus distintos, influenciados pela distância: à medida que se verifica o aumento da distância, implicando a ampliação dos custos de transferência, de tempo e de esforço físico, verifica-se a as interações espaciais.

O processo de circulação aérea produz e reproduz-se baseado no mercado de consumo, ou seja, assiste-se atualmente um processo reverso de territorialização, no qual de acordo com Raffestin (1993, p. 58) o território é tomado como a cena do poder e o lugar das relações dos agentes do capital, ou seja, do poder público conjuntamente com o poder privado. Em síntese, o território reflete o produto das relações sociais, e assim, os fluxos aéreos são determinados pela demanda das redes urbanas que são pré-estabelecidas de acordo com a influência, a dinamicidade, centralidade que as algumas cidades engendram, promovendo assim, o que Santos (1997) considera como “guerra dos lugares”:

Numa situação em que as virtualidades de cada localização estão sempre mudando, instala-se o que bem se pode denominar de guerra dos lugares. Estes não apenas devem utilizar suas presentes vantagens comparativas, como criar novas, para atrair atividades promissoras de emprego e de riqueza. Na batalha para permanecer atrativos, os lugares se utilizam de recursos materiais (como as estruturas e equipamentos), imateriais (como os serviços). E cada lugar busca realçar suas virtudes por meio dos seus símbolos herdados ou recentemente elaborados, de modo a utilizar a imagem do lugar como imã. (SANTOS, 1997, p. 214)

O resultado desta guerra dos lugares revela-se inerente ao conjunto das redes que são projetadas como forma de ordenar o território, mas que na verdade, reflete uma

descontinuidade nos territórios. As redes são processos independentes que concentram, mas dispersam, integram, mas desintegram. Neste sentido, as redes produzidas pelos fluxos impõem sistemas de objetos (redes técnicas, fixos) e sistemas de ações (circulação, mobilidade) nestes territórios revelando os lugares mais especializados ou de acordo com Santos (2001) os espaços luminosos, que convergem para o desenvolvimento de alguns territórios e, conseqüentemente favorece a fluidez aérea dos mesmos, reproduzidos a partir de uma rede aérea seletiva que intensifica o uso capitalista do território.

Assim, a territorialização tem-se tornado efêmera quando tomada a partir do setor de transporte aéreo, uma vez que as redes aéreas deixam de promover a integração, as interações espaciais, e passam a promover a competição entre os territórios, num movimento de territorialização espacialmente descontínuo, no qual se verifica um intenso processo de concentração dos fluxos por empresas aéreas. Haesbaert (2005) diz que: nas sociedades de controle ou pós-modernas vigora o controle da mobilidade, dos fluxos (redes) e, conseqüentemente, das conexões, o território passa então, gradativamente, de um território “zonal” ou de controle de áreas para um território-rede ou de controle de redes, o movimento, a mobilidade passa a ser um elemento fundamental na construção do território.

Para Théry (2003, p. 19) o mapeamento dos fluxos aéreos revela, de maneira extremamente nítida, as redes hierarquizadas. Sendo que estas redes refletem, tanto a estrutura centralizada do País, apoiada nos seus principais pólos econômicos e político-administrativos, como a capilaridade dos intercâmbios locais e regionais. São Paulo é exemplo dessa rede hierarquizada, o Estado tem-se caracterizado pela concentração aérea nas cidades médias, ou seja, há uma organização do território que controla a mobilidade territorial através das companhias aéreas em âmbito regional.

Santos (1994) diz que as redes constituem uma nova realidade. Mas de acordo com o próprio autor, há uma complexidade maior em torno das redes, que ultrapassa o sentido das redes. Além das redes, antes das redes, apesar das redes, depois das redes, com as redes, há o espaço banal, o espaço de todos, todo o espaço, porque as redes constituem apenas uma parte e o espaço de alguns.

Haesbaert (2002) assevera que a rede é 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 e 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*. Considera-se as redes como vetor de territorialidade, de desenvolvimento, todavia esse processo complexo é por vezes conflituoso.

Mediante as redes, há uma criação paralela e eficaz da ordem e da desordem no território, já que as redes integram e desintegram, destroem velhos recortes espaciais e criam outros. Quando ele é visto pelo lado exclusivo da produção da ordem, da integração e da constituição de solidariedades espaciais que interessam a certos agentes, esse fenômeno é como um processo de homogeneização. Sua outra face, a heterogeneização, é ocultada. Mas ela é igualmente presente. (SANTOS, 1997, p. 222)

O setor consubstancia-se, desta forma, pela presente atuação do poder público e privado que em conjunto conduzem e promovem a homogeneização de territórios heterogeneizados, num contexto político e econômico em que são considerados os interesses inerentes ao poder de barganha que os agentes sintagmáticos de cada território possuem em razão de suas estratégias políticas.

Em síntese, os conceitos utilizados nesse trabalho, como interações espaciais e redes aéreas estão intrinsecamente relacionados aos conceitos de território e espaço aqui abordados. No tocante a isso se destaca que as interações espaciais têm proporcionado uma maior integração territorial no estado de São Paulo que é projetada pelas redes do sistema aéreo de transportes, manifestadas no espaço geográfico. Ao adotar-se a utilização destes termos, procura-se configurar o desenvolvimento do setor de transporte aéreo a partir da conformação dos dados e das análises apresentadas.

## **O SETOR AÉREO PAULISTA E O PROCESSO DE TERRITORIALIZAÇÃO ESPACIALMENTE DESCONTÍNUO**

O setor do transporte aéreo, como demais atividades econômicas, é produzido pelas redes que se confirmam a partir de seus nós, estes, por conseguinte, são constitutivos dos territórios e assim as redes tornam o território descontínuo espacialmente, ou seja, os nós podem significar a junção, mas também a dispersão. O território é apropriado, usado e transformado de acordo com os interesses de poder. Raffestin (1993, p. 157) assevera que toda rede é uma imagem do poder ou, mais exatamente, dos atores dominantes.

Saquet (2006) ao abordar Raffestin considera que o território é objetivado por relações sociais, de poder e dominação, o que implica a cristalização de uma territorialidade, ou de territorialidades no espaço a partir de diferentes atividades. Isso, de acordo com Raffestin, assenta-se na construção das malhas, dos nós e das redes, delimitando campos de ações, de poder, nas práticas espaciais que constituem o território. (SAQUET, 2006, p. 73)

A aviação brasileira composta de suas redes, malhas e seus respectivos nós remontam a imagem do poder nos territórios, isto é, o setor aéreo como bem material consome os territórios conforme seus interesses, integrando quando necessário e desintegrando quando não há mais a reprodução e a circulação do capital, ou seja, quando o território não produz mais capital ao mercado.

Assim, compreende-se a lógica do capital, que produz o território convergindo-o espacialmente de forma desigual na ótica da mobilidade. Haesbaert (2002) observa que:

Generalizando ao extremo, pode-se afirmar que o capitalismo se funda geograficamente, sob dois grandes “paradigmas” territoriais – um mais voltado para a lógica estatal, controladora de fluxos pelo controle de áreas, outra mais relacionado à lógica empresarial, também controladora de fluxos e nódulos de conexão (as redes). (HAESBAERT, 2002, p. 76)

Santos (1994) assevera que há uma dialética no e do território, e essa dialética se afirma mediante um controle “local” da parcela “técnica” da produção e um controle remoto da parcela política da produção. Em outras palavras isso significa dizer que, esse comando baseia-se na configuração técnica de cada território, em sua densidade técnica, em sua base material, em seus sistemas de objetos e, também na sua densidade funcional, ou seja, no poder de atração exercido pelas cidades que buscam contextos políticos e econômicos em que o poder público e privado mantém relações de reciprocidade.

As empresas que atuam no setor aéreo são exemplos de agentes do capital que utilizam o território de acordo com interesses de mercado. Estes refletem o uso capitalista que se processa no tempo mediante a integração de territórios e a posterior desintegração destes territórios quando eles não são mais rentável ao mercado.

No tocante a isso, compreende-se que, de acordo com Santos (1997), a produção da fluidez é um empreendimento conjunto do poder público e do setor privado, portanto a fluidez é, de fato, seletiva. Para Raffestin (1993, p. 60) o território é o espaço político por excelência, o campo de ação dos trunfos. Entende-se, desta forma, que são as relações de poder que favorecem a seletividade de determinados territórios em contraponto a outros.

Exemplo disso é a configuração da atual rede do setor aéreo no interior do estado de São Paulo. Cidades médias, tais como Ribeirão Preto, São José do Rio Preto e Bauru representam a força de atração de empresas aéreas, sobretudo as de maior relevância no setor aéreo, tais como: Tam Transportes Aéreos e a Gol Linhas Aéreas Inteligentes. Esse processo revela a amplitude do poder destes territórios. Entre outros aspectos, esta atração se dá mediante a base técnica, a centralidade, a dinamicidade

desses centros urbanos, mas esta atratividade é, principalmente, decorrente das relações de poder que se estabelecem nestes territórios, ou seja, a ação conjunta entre capital privado e o poder público.

Em outra escala encontram-se cidades médias que reproduzem o inverso do potencial atrativo, exemplos disso são as cidades médias de Araçatuba, Marília e Presidente Prudente que contam com apenas uma empresa aérea registrando vôos regulares, o que possibilita o monopólio no setor.

Nos dois casos, observa-se que as relações de poder constitutivas de cada território se processam de acordo com os interesses locais/regionais em que se enquadram um jogo de vantagens, que substantivam na descontinuidade dos territórios do interior paulista, uma vez que, essas relações de poder entre agentes sociais e econômicos refletem em diversos territórios situações antagônicas no qual a sociedade recebe por “tabela” as conseqüências de acordos comerciais entre estes atores hegemônicos.

A existência de um processo de monopolização dos fluxos aéreos em algumas cidades médias do interior paulista é uma questão territorial em que o poder público juntamente com o poder privado exerce influências mediante o jogo de poder exercido, o que consubstancia um processo de concentração dos fluxos por uma única empresa. Théry (2003, p. 29) argumenta que o setor de transportes aéreos é um verdadeiro espelho do Brasil. Ele é como o País, impressionante pela sua atividade e seu desempenho, excessivamente concentrado e desigual. O que reflete, também no âmbito regional.

Em síntese, compreende-se que há um processo resultante da dinâmica da acumulação capitalista, que reforça o uso do território como o produto das relações sociais, e que é projetado em decorrência das ações dos atores sintagmáticos, que produzem e apropriam-se do território, constroem e destroem estes territórios em razão de um espaço-tempo que requer indubitavelmente um jogo de poder como mero acaso de interesses políticos e econômicos que se esvaia no tempo e no espaço.

A importância da análise histórica para a compreensão do território, a processualidade do setor aéreo no tempo e no espaço, são hoje, resultados da atual crise do setor aéreo, produto do jogo de poder dos setores público e privado. Raffestin (1993, p. 162) defende: *eis porque pensamos que a análise da territorialidade só é possível pela apreensão das relações reais recolocadas no seu contexto sócio-histórico e espaço-temporal.*

Assim, compreende-se que o território compõe-se de fatores resultantes de seu uso, de seu valor de troca, de apoderamento dos agentes sociais, que se revelam a partir

das mudanças temporais e espaciais, das permanências, o qual Saquet (2006) denomina de continuidades e descontinuidades, bem como as interações espaciais e as relações de poder (econômico e político e também cultural) e do movimento do e no território a partir dos fluxos, das redes, dos fixos etc, que se processam nos territórios manifestando as descontinuidades espaciais.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A experiência de transitar por um espaço formado a partir de pontos remotos e bem conectados entre si, ampliado atualmente pela difusão das recentes inovações tecnológicas (SILVEIRA, 2009), permite que se estabeleçam relações econômicas e sociais numa base espacial, que em grande parte, compõe-se pela descontinuidade física dos territórios (RAMOS, 1998). Em outras palavras, considera-se que mesmo na dinâmica espacial recente em que os territórios confirmam-se espacialmente descontínuos, percebe-se que há uma interação social e econômica entre eles, mas que poderiam ser ampliados se os territórios fossem articuladamente estratégicos, seja do ponto de vista da racionalidade, isto é, da competição territorial, seja do ponto de vista da solidariedade entre os territórios.

Neste trabalho buscamos interpretar o papel dos agentes sociais na estruturação dos territórios espacialmente descontínuos, tendo como parâmetro uma leitura a partir dos fluxos processados pelo transporte aéreo, considerando-os essenciais para a compreensão das interações espaciais e para o desenvolvimento regional.

O estado de São Paulo apresenta uma densa infra-estrutura aérea, ou seja, o estado possui cidades interioranas de médio porte que possuem aeroportos com autorização para realizar vôos regulares. A integração via aérea no estado representa a atual conjuntura das interações espaciais processadas pelos fluxos, assim como respondem pela contigüidade do interior com a capital.

Nesse sentido, mediante a atratividade demandada pelo transporte aéreo, observa-se que as cidades que possuem aeroportos regulares respondem pelos espaços luminosos (Santos, 2001), manifestando o interessante das empresas aéreas operarem linhas nessas localidades. No entanto, a seletividade espacial tem gerado a descontinuidade espacial dos territórios, que poderiam através dos fluxos aéreos terem uma melhor e maior integração. Mas esta integração é não se materializa devido o jogo de poder que circundam os territórios e que os fazem palco de disputas territoriais, que nada contribuem para a intensificação das interações espaciais e para o desenvolvimento econômico regional.

Considerando o importante papel exercido pelas cidades médias do interior paulista, compreende-se que mais do que disputas territoriais, o transporte aéreo regional pode fomentar a articulação espacial de territórios espacialmente descontínuos, contribuindo, nesse sentido, para integração de uma rede de cidades formadas no intuito de favorecer o desenvolvimento territorial.

## REFERÊNCIAS

- ANDERSON, Dole Abel. **Aviação comercial brasileira**. João Pessoa: Editora Universitária, 1979.
- BNDES. Aspectos de competitividade do setor aéreo. **Informe Infra-Estrutura**, n. 42, mar. 2001. Disponível em: <<http://www.bndes.org.br>>. Acessado em: 04 de março 2009.
- BNDES. Aviação regional brasileira (modal aéreo IV). **Informe Infra-Estrutura**, n. 50, nov. 2002. Disponível em <<http://www.bndes.org.br>>. Acessado em: 03 março 2009.
- BURLE, Lauro Lobo. Transporte aéreo no Brasil: a crise da aviação comercial. **Revista Indicadores Econômicos FEE**. Secretaria da Coordenação e Planejamento. Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser. Porto Alegre, RS, v. 31, p. 5 – 18, 2003.
- CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2001.
- COELHO, Rodrigo Pereyra de Sousa. **Impactos da desregulação do setor aéreo comercial sobre os trabalhadores**: uma análise dos casos brasileiro e norte-americano. Dissertação (mestrado em Geografia). Unicamp. Campinas-SP, 2003.
- CORDEIRO, Helena Kohn; LADEIRA, Francisco Sérgio Bernardes. O espaço aéreo favorece a desterritorialidade? In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de, SILVEIRA, Maria. Laura. (Org). **Território**: globalização e fragmentação. São Paulo: Editora Hucitec, 1996, p. 283-295.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná; GOMES, Paulo César, CORRÊA, Roberto Lobato. (Orgs). **Explorações geográficas**: percursos no fim do século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- FREIRE, L. A. *et all*. O sistema urbano brasileiro: uma análise através dos fluxos aéreos de passageiros. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, 39(3), 1977, p. 92-111.
- HAESBAERT, Rogério. 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.
- \_\_\_\_\_. Da desterritorialização a multiterritorialidade. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 2005. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. São Paulo, EGAL/USP, 2005.
- HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. 2. ed. São Paulo: Loyola, 1992.
- JESUS, Claudiana Guedes de. **Desregulamentação e trabalho na aviação comercial brasileira (1990- 2002)** Dissertação (mestrado em Geografia). Unicamp. Campinas-SP:, 2005.
- 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.

- PRECEDO LEDO, Andrés. **Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI: desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa**. Madrid: Síntesis, 2004
- PONS, J. M. S; BEY, J. M. P. **Geografia de redes y sistemas de transportes**. Madrid, Espanha: Editorial Síntesis, 1991
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993
- RAMOS, Teresa Mavignier de Andrade. Interações Espaciais no Estado de São Paulo: uma Análise Comparativa entre Dois Tipos de Redes. **Anuário do Instituto de Geociências – UFRJ**. v.21, 1998
- ROCHA, Aline. **Uma análise da integração em rede: os transportes aéreos na Bahia**. Dissertação (mestrado em Geografia). PGG/IG /UFB. Salvador-BA, 2006
- SANTOS, Milton. A dimensão histórico-temporal e a noção de totalidade em Geografia. In: **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, p. 163-168, 1997,
- SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e método. **Boletim Paulista de Geografia**. n 54, p. 81-99, junho, 1977
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001
- SANTOS, Milton. O retorno do território. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de, SILVEIRA, Maria. Laura. (Org). **Território, globalização e fragmentação**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996, p. 15 - 20
- SAQUET, Marcos Aurélio. Proposições para estudos territoriais. **Revista GEOgraphia**. Niterói: RJ. n 15, p. 71-85, 2006
- SAQUET, Marcos Aurélio. **Abordagem e concepções de território**. São Paulo: Expressão Popular, 2007
- SILVEIRA, Márcio Rogério. As cinco revoluções e evoluções logísticas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério; LAMOSO, Lisandra Pereira; MOURÃO, Paulo Fernando Cirino. **Questões Nacionais e Regionais do Território Brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009
- THÉRY, Hervy. O transporte aéreo no Brasil: asas da centralidade. **Mercator – Revista de Geografia da UFC**. Fortaleza: [s.n.], ano 2, n.º 3, 2003, p. 19-2

<sup>3</sup> Compreende-se por interações espaciais um amplo e complexo conjunto de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Corrêa (1997, p. 295) afirma que as interações espaciais contextualizadas e tornadas inteligíveis na sociedade capitalista a partir do desvendamento da dimensão espacial do ciclo de reprodução do capital, apresentam padrões distintos no espaço e no tempo. Em outras palavras, os diferentes fluxos que articulam os fixos socialmente criados são caracterizados por lógicas que lhes conferem regularidades espaços-temporais que se reportam à organização social e a seu desigual movimento de transformação.

<sup>4</sup> Entendemos que a supressão do espaço pelo tempo (HARVEY, 1992) obteve um maior destaque com as invenções e inovações logísticas (SILVEIRA, 2009), que favoreceram as mudanças na organização territorial, nos costumes, na cultura, na economia. Tais acontecimentos deram-se em razão da modernização dos equipamentos de circulação, bem como favoreceram a especialização produtiva, a evolução das formas de transportes que se tornaram mais velozes e mais tecnicamente capacitados para os deslocamentos materiais e imateriais

<sup>5</sup> A *Aéropostale* operou entre 1927 e 1931, transportando mala postal por rotas litorâneas entre Natal e Pelotas. Neste breve intervalo de tempo, porém, ela criou uma subsidiária para desenvolver infraestrutura aeroportuária necessária para o funcionamento do serviço (COELHO, 2003, p. 23).

<sup>6</sup> O Sindicato Condor atuou em âmbito nacional, operando a linha da costa litorânea e, também, procurando abrir novas rotas rumo ao interior do país, mais especificamente através do Mato Grosso,

---

chegando a Cuiabá, Corumbá e Rio Branco, cidades bastante isoladas na época. A Companhia operou sem maiores problemas até o início da Segunda Guerra Mundial. Com o estado de guerra, a empresa transferiu seu controle acionário para brasileiros, sendo os diretores alemães substituídos por aviadores militares brasileiros (COELHO, 2005).

<sup>7</sup> A designação da sigla *NYRBA* referia-se a New York, Rio de Janeiro e Buenos Aires.