

Camilo Pereira, Ana Paula

Novas lógicas espaciais do setor de transporte aéreo regional no estado de São Paulo  
Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, vol. 18, núm. 1, enero-abril, 2016, pp.  
148-163

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional  
Recife, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513954264010>

# NOVAS LÓGICAS ESPACIAIS DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO REGIONAL NO ESTADO DE SÃO PAULO

## NEW SPATIAL LOGICS OF THE REGIONAL AIR TRANSPORT SECTOR IN THE STATE OF SÃO PAULO

ANA PAULA CAMILO PEREIRA

Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade Universitária de Jardim, Jardim, Mato Grosso do Sul, Brasil

**R E S U M O :** Aparentemente, a importância do setor de transporte aéreo regional parece reduzida, se comparada ao setor aéreo nacional e internacional; contudo, quando o observamos mais profundamente, notamos que esse segmento favorece a integração territorial, coopera com a configuração das interações espaciais e engendra um efeito multiplicador da fluidez. Esse setor contribui com a rede de relações econômicas do estado mais rico do país, considerando o papel de São Paulo na dinâmica econômica nacional. Analisamos neste artigo o setor aéreo regional do estado de São Paulo, levando em conta os fluxos aéreos entre o interior paulista, a capital e a Região Metropolitana. Como demonstraremos, as novas lógicas espaciais são definidas em função do novo papel desempenhado pelas cidades do interior paulista e por seus aeroportos, tendo como essencial o reordenamento territorial produzido pelo processo de reestruturação urbana, industrial e regional. Buscamos associar essa disjunção produtiva a uma contiguidade capital-interior no sentido da complementaridade espacial provocada pelo setor aéreo regional.

**P A L A V R A S - C H A V E :** transporte aéreo regional; fluxos; aeroportos; estado de São Paulo; reestruturação urbana, industrial e regional.

**A B S T R A C T :** *At first sight, it would seem that the importance of the regional air transport sector has reduced when compared to the national and international air transport sector. However, on closer examination, we observe that this segment facilitates territorial integration, cooperates with the configuration of spatial interactions and generates a multiplying effect of fluidity. This sector contributes to a network of economic relations in the richest state of Brazil, given the role of São Paulo in terms of national economic dynamics. In this article we discuss the regional air transport sector in the state of São Paulo, considering the air traffic between the interior of the state, the capital and the metropolitan region. Thus, the new spatial logics are defined according to the new role of the cities and their airports in the interior of the state, with the essential element of territorial reorganization produced by urban, industrial and regional restructuration. In this manner, we aim to associate this productive disjunction with a capital-interior contiguity towards spatial complementarity brought about by the regional air transport sector.*

**K E Y W O R D S :** *regional air transport; flows; airports; state of São Paulo; urban, industrial and regional restructuration.*

## INTRODUÇÃO

A relação entre o processo de reestruturação urbana, industrial e regional no estado de São Paulo<sup>1</sup> e o setor de transporte aéreo se constitui numa lógica espacial fundamental, quando se analisa a dimensão territorial que esse mesmo processo vem desempenhando no decorrer das últimas décadas.

Nesse contexto, é preciso considerar a influência exercida pelo setor aéreo no reordenamento do território e ainda compreender as características socioespaciais historicamente construídas e associadas a uma função territorial multiescalar. Assim, esse setor deve ser visto como um elemento integrante do processo de desconcentração industrial e expansão do capital nas cidades do interior do estado.

A dinâmica industrial causou transformações consideráveis no contexto econômico e espacial brasileiro a partir de 1970, sobretudo no estado de São Paulo, o que justifica o fato de este trabalho tê-lo como foco. Esse estado possui algumas especificidades que favorecem a análise aqui realizada: primeiramente, nele a industrialização se materializa com matizes muito diferenciados, dependendo da porção territorial que se observa; em segundo lugar, a industrialização no Brasil não pode ser compreendida sem que São Paulo faça parte da análise, já que foi aí o local de sua gênese (LENCONI, 1994).

Nessa perspectiva, o objetivo principal deste artigo é identificar e analisar um novo elemento da reestruturação urbana, industrial e regional do estado de São Paulo, qual seja, a lógica espacial configurada pelo setor de transporte aéreo diante da desconcentração das atividades industriais paulistanas, da relocalização das indústrias e da expansão do setor de serviços para o interior, mediante uma dinâmica regional que ampliou a escala de conexão do interior paulista com sua capital e vice-versa. Em outras palavras, buscamos observar como e quais funções o setor aéreo regional adquiriu e desenvolveu ante as novas espacialidades, as quais se reorientam de acordo com as transformações recentes que esse processo fomentou, e ainda fomenta, no território paulista. Assim, temos como pontos de destaque os impactos espaciais da reestruturação produtiva da indústria, articulados às estratégias de localização, que, por sua vez, incidem diretamente sobre a organização e o planejamento das malhas das redes aéreas e, consequentemente, sobre a dinâmica dos fluxos aéreos de passageiros no estado de São Paulo.

Espacialmente, ocorreu em São Paulo uma redefinição das funções da metrópole e do interior. Conforme explica Sposito (2007b), os movimentos de desconcentração da atividade produtiva industrial vêm sendo acompanhados da centralização do capital na metrópole paulistana. Isso fez com que a metrópole de São Paulo expandisse seu poder de concentração – função que foi sendo desenvolvida progressivamente, há séculos. Já a partir da década de 1970 observa-se que tal expansão do processo de centralização do capital na metrópole aliou-se a um espraiamento das atividades industriais pelo interior do estado.

Segundo Lencioni (2008, p. 14), “a principal contribuição do conceito de centralização para a interpretação do urbano é que a gestão empresarial dos grupos econômicos e das grandes empresas em rede prioriza a metrópole e, no caso brasileiro, prioriza a metrópole de São Paulo”. Dessa forma, esse processo é, evidentemente, parte intrínseca da nossa abordagem, já que a interiorização das indústrias impôs a mobilidade dos agentes sociais e econômicos envolvidos com as mais diversas ativi-

<sup>1</sup> Conforme sublinha Lencioni (1994, p. 54), ocorreu uma realocação industrial a partir da expansão do aglomerado metropolitano de São Paulo, ou seja, houve uma reestruturação urbana e industrial, centralizando na capital paulista a “primazia do capital como a capital da gestão”.

dades econômicas, ou seja, houve um crescimento na demanda de fluxos materiais e imateriais entre a capital paulista e outras cidades do estado. Sposito (2007a) destaca, ainda, que, apesar da ocorrência de uma desconcentração industrial para o interior, a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) detém a centralização do comando do grande capital privado no Brasil, sediando a maior parte dos centros de gestão dos grandes agentes privados que atuam no país, com destaque para os agentes do setor financeiro e industrial.

Para Benko (1996), todas as transformações que permeiam o processo produtivo, econômico e social são acompanhadas de mudanças multiformes nos modos de produção e de consumo e induzem, a partir dessa lógica materialista, uma reestruturação espacial na sociedade. Considerando tal argumentação, temos, portanto, uma nova lógica espacial e de organização territorial definida pelas transformações industriais e urbanas no estado de São Paulo, com o adensamento da centralização do capital na Região Metropolitana (RM), sobretudo na cidade de São Paulo; enquanto o interior caracteriza-se pelo recebimento das indústrias, da atividade produtiva e pela expansão do setor de serviços, o que constitui uma reorganização dos diversos segmentos da economia, inclusive do setor de transporte aéreo regional.

O ajustamento do setor aerooviário às transformações advindas do processo de reestruturação urbana, industrial e regional possibilitou, por um lado, a diversificação e a desconcentração das atividades produtivas por todo o espaço nacional e, por outro, a centralização dos setores de gestão ligados à concentração da informação em poucos pontos nodais do espaço (CORDEIRO; LADEIRA, 1996). Essa diversificação proporcionou uma maior volatilidade aos deslocamentos de pessoas, informações e mercadorias, possibilitando, por sua vez, uma maior contiguidade da capital paulista com seu interior, o que favoreceu as interações espaciais, bem como a reorganização do território e a conformação de uma demanda por serviços de transportes que acabou por articular uma rede geográfica para o setor aéreo<sup>2</sup>.

As relações econômicas estabelecidas em função da desconcentração das indústrias de São Paulo rumo ao interior têm manifestado um importante papel para as cidades do interior, não mais vistas como secundárias, mas como centros polarizadores que empreendem novos arranjos produtivos e de consumo e que contribuem sobremaneira para o desenvolvimento territorial. De acordo com Sposito (2007b):

Novos padrões de localização industrial denotam a formação de eixos de transporte e comunicações que são escolhidos pelas empresas, constituindo territórios que se diferenciam por sua densidade de investimentos e de implantação de estabelecimentos industriais com fortes componentes tecnológicas. Aglomerações metropolitanas, não-metropolitanas e cidades que desempenham papéis intermediários na rede urbana experimentam completa redefinição de seus papéis, podendo se averiguar, então: - reestruturação urbana, decorrente da alteração das relações entre as cidades paulistas, e entre estas e outras cidades do Brasil e do exterior; - mudanças nas lógicas de organização dos espaços internos dessas cidades, conformando reestruturação da cidade (SPOSITO, 2007b, s/p).

Desse modo, no intuito de analisar o desenvolvimento do setor de transporte aéreo regional no estado de São Paulo, com destaque para os recentes resultados do processo de reestruturação urbana, industrial e regional e para o rearranjo de uma rede de transporte aéreo regional, alguns fatores são essenciais, por exemplo,

<sup>2</sup> Para mais informações, ver: Camilo Pereira (2010; 2014).

a necessidade de compreender a definição dos eixos de desenvolvimento no estado de São Paulo, uma vez que eles nortearam a constituição das redes do transporte aéreo configuradas a partir dos principais polos de atração das indústrias que se instalaram nas cidades do interior paulista. Outro importante aspecto refere-se ao aumento e à multiplicidade dos fluxos que gradativamente se expandiram, devido à necessária interligação da produção e gestão com a capital metropolitana. É preciso sublinhar também que o processo de reestruturação levou à constituição de novas lógicas espaciais e de reordenamento territorial, oferecendo uma nova função e importância para as cidades do interior paulista, que, desde a década de 1970, como dissemos, já apresentavam uma demanda por diversos modais de interligação com São Paulo e com a RMSP. Assim, vemos que há vários elementos que definem as novas lógicas espaciais diante das transformações produzidas pelo processo de reestruturação e que têm orientado mudanças recentes nos mais diversos setores.

## **REESTRUTURAÇÃO URBANA, INDUSTRIAL E REGIONAL NO ESTADO DE SÃO PAULO: O SETOR AÉREO REGIONAL FACE ÀS NOVAS DINÂMICAS TERRITORIAIS**

A relação entre o processo de reestruturação urbana, industrial e regional e o setor aéreo não teria lógica se não observássemos que no estado de São Paulo houve, em função dos rearranjos econômicos vinculados ao capitalismo, uma redefinição tácita do desenvolvimento urbano e econômico. Isso gerou novas lógicas de produção do espaço urbano e regional e, por sua vez, contribuiu para uma diferente dinâmica de consumo e de valorização de espaços antes vinculados a outra lógica de ocupação – daí ser preciso assinalar que nas últimas quatro décadas novas cidades ganharam, e ainda ganham, um novo sentido, ou, em outras palavras, o interior paulista ganhou um “relevo” econômico com bases diferenciadas.

Esse processo de reestruturação revelou-se ainda mais amplo com os eixos de circulação que provocaram a reconfiguração dos nós das redes do setor aéreo regional no estado. Ao tomar as redes e seus nós como elementos essenciais desta análise, consideramos que, para além de uma noção técnica, elas devem ser pensadas como um elemento da organização espacial, das interações espaciais no conjunto das ações dos agentes sociais, ou seja, as redes precisam ser entendidas a partir da natureza das mudanças que elas promovem no espaço. Indo nessa direção, Dias (2005) pontua que a rede representa um dos recortes espaciais possíveis para compreender a organização do espaço contemporâneo, algo essencial para a nossa abordagem.

Nesse sentido, verificamos a influência exercida pelas redes e seus respectivos nós na dinamização do segmento de transporte aéreo no âmbito regional – aspecto que possibilitou a dinamização das interações espaciais e da integração territorial dos municípios do estado, especialmente dos municípios interioranos de maior pujança econômica, bem como a valorização de novos espaços de investimento e crescimento. Tais espaços tiveram seus fluxos e ligações aéreas ampliados, em relação tanto ao número de frequências quanto ao aumento do número de passageiros, cooperando

para a formação de uma rede urbana especializada e bem articulada que detém, de acordo com Ramos (1998), uma configuração urbana bastante complexa e multidimensional, com uma maior densidade técnica em seu território.

Observamos também que a dinâmica territorial paulista, que possui uma articulação exposta por sua rede aérea, ultrapassa a escala regional, configurando uma rede estadual que se integra com as demais porções do território brasileiro, uma consequência da “densidade técnica” (SANTOS, 2003) de grande parcela do território do estado de São Paulo, resultante, em parte, do próprio processo de desconcentração produtiva.

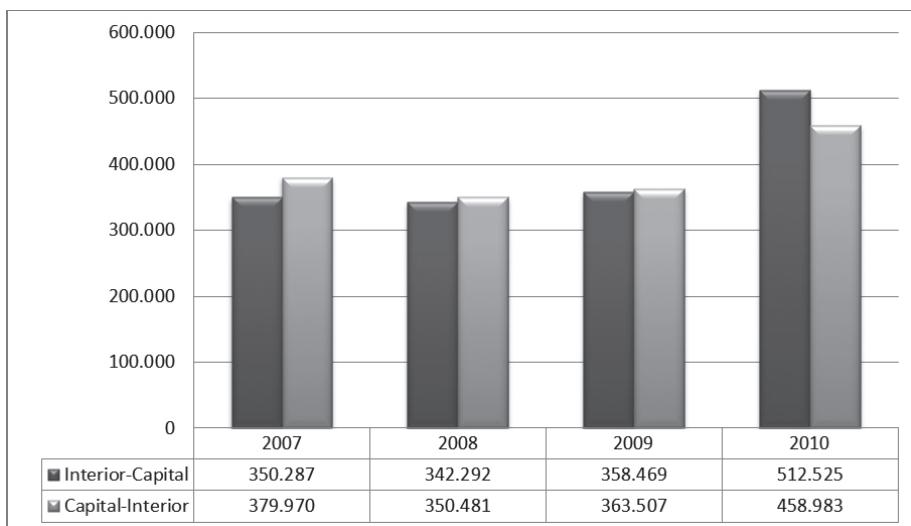
Com a intensificação da demanda por transporte aéreo de passageiros no interior paulista devido à articulação socioeconômica com a capital, o setor pôde expandir sua atuação pelo estado e articular-se, inclusive, com cidades de outras unidades da federação, fomentando interações espaciais entre os territórios estaduais e, por conseguinte, promovendo desenvolvimento econômico regional em novos espaços.

O sistema aeroviário paulista tem contribuído para fomentar dinâmicas territoriais capazes de atrair investimentos para as cidades e entornos onde há operações de transporte aéreo de passageiros. Para tanto, algumas cidades despontaram como grandes espaços de investimentos e dinamizaram-se, atraindo novos negócios para suas regiões e imprimindo a valorização espacial do interior paulista. Isso se confirma, em grande parte, na reestruturação urbana, industrial e regional e na hierarquia da rede urbana do estado de São Paulo que define os principais nós dessas redes.

Foi a partir desse processo de reestruturação urbana, industrial e regional (produtiva, de consumo e, por conseguinte, urbana) que se promoveu a expansão das novas territorialidades, ou seja, de novos espaços de investimentos, de valorização espacial e crescimento. Nesse momento, observamos o importante papel desempenhado pelo setor de transporte aéreo regional na conectividade e integração entre os nós das redes do espaço geográfico, compreendidos como elos entre os setores de produtividade e consumo. O crescimento nos últimos anos do número de passageiros transportados nos sentidos capital-interior e interior-capital (Gráfico 1) demonstra que esse intrínseco elo de relações não é apenas espacial, mas também econômico, geográfico e estratégico do ponto de vista dos agentes econômicos que operam em São Paulo.

A capital paulista promove a maior movimentação de passageiros no Brasil. Esse fato se reflete nas ligações aéreas que têm origem, destino ou conexões/escalas nos principais aeroportos do estado de São Paulo. Tal ocorrência favorece os aeroportos regionais, que acabam sendo beneficiados pelos fluxos e pelos deslocamentos de passageiros, uma vez que constituem as ligações secundárias e alimentadoras das principais linhas aéreas nacionais e internacionais que passam pelo estado. Estas geralmente possuem como ponto de partida/chegada os dois grandes aeroportos da Região Metropolitana de São Paulo, o Aeroporto de Congonhas, que distribui os principais voos nacionais, e o Aeroporto Internacional de Guarulhos/Cumbica, que concentra a distribuição da malha aérea internacional. Nos últimos anos, o Aeroporto de Viracopos/Campinas, em razão da atuação de uma empresa aérea, tem sofrido uma reestruturação em sua dinâmica de voos.

Gráfico 1: Fluxos de passageiros do transporte aéreo regional nos sentidos interior-capital<sup>3</sup> e capital-interior no estado de São Paulo, 2007-2010



Fonte: ANAC (2007; 2008; 2009; 2010)<sup>4</sup>.

Vemos que as cidades do interior paulista estão inseridas em uma rede de relações sociais e econômicas independentes, mas análogas. Elas cumprem a função de cidades polarizadoras de seus respectivos entornos, fomentando e ampliando a intensidade da circulação de pessoas em São Paulo. É importante ressaltar que se o transporte aéreo tem grande importância para a eficiência da economia nacional, a aviação regional pode ser ainda mais importante para um grande número de cidades e de regiões do país. Em muitos casos, a presença de uma ligação aérea regular pode fazer a diferença entre o isolamento territorial e a inclusão do território em um eixo de desenvolvimento econômico (TUROLLA; LIMA; OHIRA, 2011).

<sup>3</sup> Na análise, foram considerados os voos entre os aeroportos do interior-Campinas e Campinas-interior, uma vez que tal aeroporto cumpre a função de fazer uma interligação direta com a capital. A companhia Azul tem sua base de operações no Aeroporto de Viracopos, com a estratégia de ligações terrestres (ônibus) para conduzir os passageiros até a capital; para isso, ela promove uma concorrência entre valores de bilhetes com empresas que atuam nos aeroportos da capital, tais como a TAM e a GOL Linhas Aéreas.

<sup>4</sup> Os dados apresentados neste gráfico foram cedidos pela ANAC, mediante solicitação garantida pela Lei nº 12.527, de novembro de 2011, de acesso à informação.

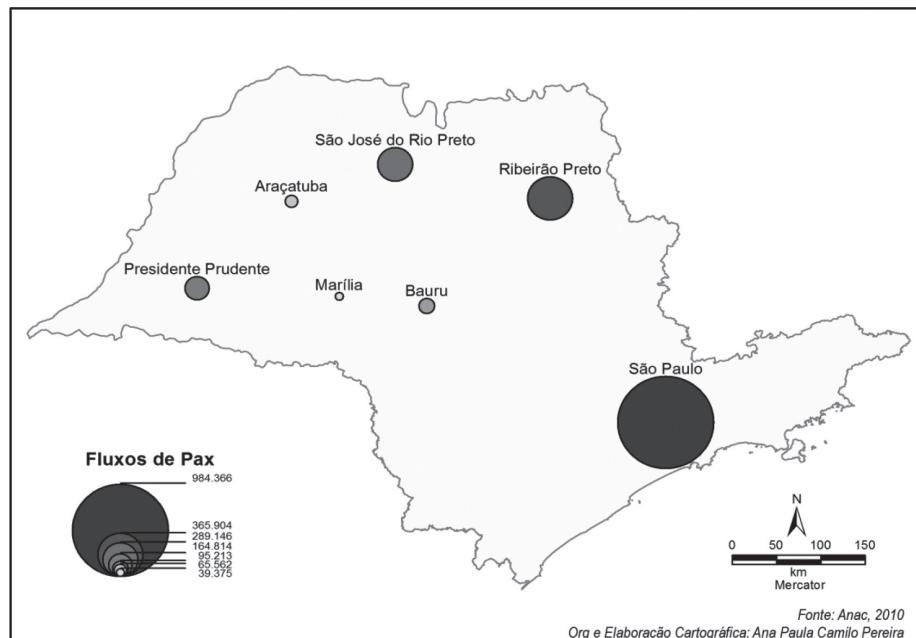
#### **AS ECONOMIAS DE DENSIDADE NA DEFINIÇÃO DA IMPORTÂNCIA DA AVIAÇÃO REGIONAL: OS PRINCIPAIS AEROPORTOS DO INTERIOR DO ESTADO DE SÃO PAULO**

Conforme destacamos previamente, a importância de alguns centros urbanos para o setor de transporte aéreo regional está diretamente relacionada à sua dinâmica econômica. No estado de São Paulo, é característico que as economias de densidade, considerando a população, a economia, as atividades produtivas e de consumo, se constituíram a partir da representatividade delas na rede urbana estadual e nacional. Por conseguinte, são estas economias de densidade que estabelecem elos mais complexos com a capital paulista, ou seja, na rede de relações tecidas com a capital, algumas cidades se destacam como nós estratégicos da dinâmica aeroviária.

Considerando o caso do setor aéreo regional, Araçatuba, Bauru, Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto são as cidades que possuem aeroportos com voos regulares e que contêm os fixos aeroportuários de maior demanda de fluxos. No Mapa 1, é possível observar a localização dessas cidades, representadas

por círculos proporcionais que elucidam, quantitativamente, os fluxos de passageiros da ligação interior-capital em 2010.

Mapa 1: Movimento de passageiros por aeroporto no estado de São Paulo, 2010



Essas cidades apresentam uma localização geográfica relativamente distante da capital, se as compararmos, por exemplo, com outras cidades do interior paulista que possuem dinâmicas econômicas consolidadas e uma relação de proximidade com a cidade de São Paulo e sua Região Metropolitana, como São José dos Campos, Taubaté, Sorocaba, Jundiaí, Campinas, Santos etc. Contudo, é essa distância geográfica que dinamiza o setor aéreo regional de tais cidades, pois ela possibilita o uso do transporte aéreo como uma alternativa ao transporte terrestre. A proximidade da capital com outros importantes centros urbanos impossibilita a atuação do setor de transporte aéreo regional, uma vez que, em pequenas distâncias, essa modalidade de transporte se torna ineficaz tanto em relação à distância quanto ao custo.

Desse modo, os aeroportos das cidades localizadas a mais de 300 quilômetros da capital paulista induzem uma dinâmica aeroviária diferenciada que permite rentabilidade, conectividade e o processamento das interações espaciais e da integração territorial através do modal aéreo. De acordo com Dias (2005), os fluxos ampliam as necessidades de circulação e de novas técnicas, além de, cada vez mais, imprimirem a complexidade de interação das redes e de seus nós, como pode ser verificado nas cidades do Mapa 1.

Atualmente, as cidades do interior paulista desenvolvem uma nova dinâmica socioeconômica relacionada à funcionalidade de seus aeroportos. Essa tendência, existente há décadas nos grandes aeroportos internacionais e nacionais, tem sido progressivamente observada nos aeroportos regionais, principalmente nos do estado de São Paulo. Isso acontece, primeiramente, porque eles estão entre os principais aeroportos secundários do sistema aéreo brasileiro. Em aeroportos como os de Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, há uma multiplicidade de voos por dia, concentrando

um considerável montante de passageiros que utilizam esses fixos; já em cidades como Araçatuba, Bauru, Marília e Presidente Prudente, esses fluxos representam a mais rápida ligação por transportes com a capital paulista e estabelecem uma demanda que extrapola os limites estaduais<sup>5</sup>. Em segundo lugar, porque esses aeroportos constituem importantes centros demográficos e econômicos regionais. Vale lembrar que o desenvolvimento econômico dessas cidades está diretamente relacionado ao processo de reestruturação urbana, industrial e regional paulista.

Ribeirão Preto caracteriza-se pela sua importância na aviação comercial regional. Ela é o centro de uma área que extrapola os limites do território paulista, exercendo influência sobre Minas Gerais e Goiás (IPEA, 2001). Possui uma população de 604.682 habitantes (IBGE, 2010), o que justifica também sua fluidez territorial pelo setor de transporte aéreo. Por concentrar uma dinâmica estruturada de serviços, comércio, indústrias, entre outros, a inauguração do Aeroclube Leite Lopes trouxe maiores iniciativas de desenvolvimento local para a cidade. Esse aeroclube teve projeção nacional e foi o pioneiro das elevadas iniciativas da aviação civil no estado de São Paulo. Em 1982, foi inaugurado o Aeroporto Estadual Leite Lopes, com ampliações e reformas que possibilitaram o aumento de seu tráfego, tornando-se o principal aeroporto regional paulista. Ademais, Ribeirão Preto destaca-se por sua moderna agroindústria sucroalcooleira e pela capitalização do setor. De acordo com a Fundação SEADE (2008), a Região Administrativa de Ribeirão Preto constitui um dos principais polos econômicos regionais do Brasil, sendo privilegiada pela sua situação geográfica, pela presença de universidades, centros de pesquisa e de mão de obra qualificada, pela boa infraestrutura de transportes e comunicação e pelo mercado consumidor dinâmico. Atrelados, todos esses fatores beneficiam e são beneficiados pelo modal aéreo.

Em relação a São José do Rio Preto, é necessário pontuar que ela é uma capital regional que tem apresentado uma estrutura econômica dinâmica, além de se destacar pela capacidade de atrair investimentos ligados à atividade industrial, exercida em ampla área geográfica do próprio Estado e vizinhanças (IPEA, 2001). São José do Rio Preto, com uma população de 408.258 habitantes (IBGE, 2010), é composta, atualmente, por um importante centro comercial e de serviços. A economia regional é baseada na produção agropecuária, integrada às atividades agroindustriais (FUNDAÇÃO SEADE, 2008). A região é caracterizada pela elevada capitalização do setor agropecuário e pela expansão da agroindústria. Com boas rodovias e ferrovias, aí se encontra um importante eixo de escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste do país.

Presidente Prudente destaca-se, principalmente, por sua localização geográfica estratégica no entroncamento de Mato Grosso do Sul, São Paulo e Paraná, o que lhe proporciona um raio de influência que ultrapassa os limites do estado de São Paulo. Com uma população de 207.610 habitantes (IBGE, 2010), essa cidade dinamiza uma extensa área geográfica, atraindo passageiros do norte do Paraná e do sul de Mato Grosso do Sul.

A cidade de Araçatuba representa um importante polo regional como centro prestador de serviços e comércio. Ela detém uma população de 181.579 habitantes (IBGE, 2010), com um desenvolvimento urbano e econômico ligado à constituição da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (FUNDAÇÃO SEADE, 2008), que orientou sua incipiente organização territorial ainda no século passado. Em razão de seu desen-

<sup>5</sup> Por exemplo, o Aeroporto de Presidente Prudente atende passageiros oriundos de outros estados, como Paraná e Mato Grosso do Sul. Nessa mesma lógica, temos também o Aeroporto de Araçatuba, que atraí passageiros do Mato Grosso Sul.

volvimento econômico e da circulação territorial que sempre a destacou como um importante elo de escoamento da produção paulista, Araçatuba consolidou-se como um centro regional que polariza os municípios de seu entorno. Nesse sentido, a caracterização de sua economia regional demonstra que a boa estrutura viária transformou-a em uma rota de passagem de parte do tráfego destinado a outros estados, como Mato Grosso do Sul e Mato Grosso.

Bauru destaca-se como uma cidade que exerce influência num raio que atinge municípios de regiões administrativas que lhe são próximas (FUNDAÇÃO SEADE, 2008). É uma das cidades mais promissoras do interior de São Paulo, além de ser rota aeroviária de outras cidades paulistas e também de outros estados. Possui uma população de 343.937 habitantes (IBGE, 2010), configurando-se como um importante entreposto comercial, devido, sobretudo, a uma logística que vem atraindo novos investimentos (IPEA, 2001).

Em relação à Marília, sublinhamos que seu desenvolvimento e interligação com a capital paulista e outros centros urbanos se deram mediante a utilização e conformação de uma extensa malha rodoviária que circunda a cidade. Possui uma população de 216.745 habitantes (IBGE, 2010). Embora o aeroporto de Marília apresente a mais baixa demanda entre os casos abordados, ele detém um crescimento contínuo de passageiros que têm como origem/destino a capital paulista, sua RM e/ou Campinas.

Destacamos, portanto, os principais centros urbanos que têm promovido essa interface de conexões com diferentes localidades, principalmente com os aeroportos de Congonhas, Guarulhos e Viracopos, e que também têm reorganizado a malha de voos em função de novas demandas e de estratégias das companhias aéreas, considerando, nesse caso, as ligações com outras unidades da federação.

No Quadro 1, há uma série histórica de seis anos que evidencia a progressão de passageiros transportados nas cidades supracitadas. A análise desses dados estatísticos demonstra a evolução do montante geral de passageiros transportados nos principais aeroportos do interior de São Paulo.

Quadro 1: Movimentação de passageiros nos aeroportos regionais do Estado de São Paulo, 2008 - 2013

Anos	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cidades						
<b>Araçatuba</b>	55.441	47.415	66.022	103.706	144.771	149.107
<b>Bauru</b>	53.289	39.878	95.612	99.574	176.868	136.595
<b>Marília</b>	33.841	33.405	39.776	58.230	84.663	69.673
<b>Presidente Prudente</b>	93.043	140.199	165.463	210.975	271.319	257.031
<b>Ribeirão Preto</b>	301.643	360.148	750.436	821.505	899.785	1.228.557
<b>São José do Rio Preto</b>	245.556	229.666	325.709	569.535	639.789	670.849

Fonte: ANAC (2008; 2009; 2010; 2011; 2012; 2013).

É bastante expressivo o crescimento do número de passageiros transportados em alguns aeroportos, como no caso dos aeroportos de Ribeirão Preto e de São José do Rio Preto, que apresentaram uma movimentação operacional de passageiros representativa. Em 2013, Ribeirão Preto movimentou mais de 1,2 milhão de passageiros entre embarques e desembarques; percentualmente, entre 2008 e 2013 houve um aumento muito

expressivo na movimentação aérea, isto é, de 307%, o que demonstra o potencial aeroviário dessa cidade. Já São José do Rio Preto somou mais de 670 mil passageiros para diferentes destinos nacionais, contabilizando 173% em relação a 2008.

Nessa perspectiva, é importante ressaltar o potencial do aeroporto da cidade de Presidente Prudente. Trata-se de um fixo que tem engendrado uma movimentação crescente nos últimos anos, resultado do maior incentivo à aviação regional brasileira e, sobretudo, da entrada no mercado brasileiro de uma importante companhia aérea, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras, que reorganizou a dinâmica de voos do interior paulista. Até 2008, Presidente Prudente movimentava pouco mais de 93 mil passageiros por ano. Os dados estatísticos de 2013 mostram que esse montante foi exponencialmente alterado, sendo que nesse ano mais de 257 mil passageiros foram transportados; se considerarmos o percentual de dados gerais, houve, pois, um aumento de 176% em relação ao primeiro ano dessa série histórica.

Assim como o caso do aeroporto de Presidente Prudente, onde ocorreu a expansão dos fluxos aéreos acompanhados pelo maior número de passageiros transportados por ano, em razão das operações aéreas de uma nova companhia cuja estratégia principal era agregar valor ao segmento aéreo regional no país, as cidades do interior paulista, como Araçatuba, Bauru e Marília, também obtiveram um acréscimo em suas demandas aéreas. Ainda que de forma menos acentuada, nessas cidades houve um aumento na oferta de voos e, consequentemente, ampliou-se o número de passageiros transportados.

É importante salientar também que esse conjunto de cidades tem apresentado um índice de movimentação representativo e promovido a interação espacial e a integração territorial no estado de São Paulo, como são os casos de Bauru, Marília e Araçatuba. Em Marília, em 2008, havia uma movimentação de pouco mais de 30 mil passageiros, já em 2013 houve um aumento no volume de passageiros em 106% nas operações aéreas. Considerando-se a soma de embarques e desembarques gerais, mais de 60 mil passageiros utilizaram esse aeroporto em 2013, conforme a ANAC.

No caso de Araçatuba, que apresentava pouco mais de 55 mil passageiros transportados em 2008, houve um aumento de 169% no volume de movimentações aéreas em 2013, o que representa mais de 140 mil passageiros por ano.

Em Bauru, a ampliação do volume de passageiros transportados esteve relacionada às novas operações da Azul e também à construção de um novo aeroporto, que contribuiu para o crescimento do interesse empresarial das companhias aéreas nas operações nesse mercado. Assim, vemos que em 2008 havia uma movimentação de pouco mais de 53 mil passageiros; no ano subsequente, houve uma drástica redução desse montante, que veio a aumentar a partir de 2010 com a construção do novo aeroporto, registrando mais de 95 mil passageiros no referido ano. Analisando os dados gerais, houve uma movimentação de passageiros superior a 136 mil em 2013 – uma evolução percentual de 156% em relação a 2008.

Mesmo com a ocorrência de decréscimos na movimentação de passageiros de alguns aeroportos, verificamos que houve um aumento considerável da fluidez aérea nessa série histórica. Determinados fatores são essenciais para a compreensão do gradativo aumento de passageiros em tais cidades, principalmente em Presidente Prudente, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, aquelas que apresentaram maior movimentação aérea. Primeiramente, conforme ressaltamos, consideramos como ponto de partida o processo de reestruturação produtiva que, embora tenha se iniciado na

década de 1970, incide atualmente na organização da rede aérea paulista. Segundo, é importante ressaltar que geograficamente essas cidades desempenham uma função fundamental na interligação entre diferentes pontos do território nacional. Salientamos, ainda, que a interface da rede de conexões dessas cidades se dá sobretudo com a capital paulista, evidenciando um fator essencial em nossa abordagem: a complementaridade/contiguidade entre a capital paulista e seu interior – reflexo da desconcentração produtiva.

Assim, compreendemos o papel de articulação, contiguidade e/ou complementaridade expressa pelo interior na relação com a capital paulista e vice-versa. O papel desempenhado pela capital e pelo interior demonstram a interface existente no estado, que pode ser melhor entendido quando se tem como parâmetro o processo de desconcentração urbano-industrial (LENCIONI, 1994). As redes de ligações aéreas refletem as concentrações de população e de riquezas no território, ligando as cidades brasileiras mais ativas em termos econômicos (IBGE, 2007).

É dentro dessa perspectiva que o estado de São Paulo funciona como uma rede de interconexão dos pontos no espaço. Apesar de as redes serem projetadas, hierarquicamente, em razão da centralidade urbano-industrial, o estado de São Paulo possui densidade técnica, ou seja, detém uma organização técnica que permite uma interface entre o interior e a metrópole, reproduzindo o espaço urbano a partir da desconcentração da capital. Ao mesmo tempo, num processo articulado de complementação regional, de contiguidade centro/interior e do interior/centro, é formada uma rede geográfica de conexões do setor aéreo.

As principais atividades econômicas (fator que agrupa valor à funcionalidade do transporte aéreo), os aeroportos (sistemas de objetos e/ou fixos) e os fluxos aéreos no período analisado indicam como o desenvolvimento desse segmento tem proporcionado um ritmo acelerado de crescimento do transporte aéreo e atraído importantes companhias aéreas para essas cidades.

A ampliação da produção industrial permitiu a interiorização do desenvolvimento econômico em São Paulo e favoreceu a configuração de novas e diferentes dinâmicas e funções das cidades do interior paulista no contexto da rede urbana. Nesse sentido, mais do que polos atrativos de uma nova economia para o interior paulista, essas cidades passaram a orientar uma dinâmica aeroviária com pequenos fixos que, progressivamente, passaram a receber investimentos públicos que permitiram um maior alcance das articulações espaciais.

Ao observarmos os fluxos aéreos da capital paulista rumo ao seu interior, percebemos que a capital mantém uma constante interligação com todas as cidades, o que corresponde à intensidade das interações espaciais, embora essas ligações expressem níveis diferentes de contiguidade. Os aeroportos localizados na RMSP e o Aeroporto de Campinas abarcam uma grande quantidade de conexões e/ou escalas de voos que partem e chegam a essas cidades do interior paulista. São Paulo opera como um nó estratégico da rede geográfica do transporte aéreo brasileiro, o qual projeta, hierarquicamente, uma maior demanda de fluxos, concentrando a operacionalização dos voos; consequentemente, isso projeta uma dinâmica de fluxos mais constante no segmento regional paulista, o que reflete, de maneira muito clara, o papel de complementaridade desses espaços em relação à capital metropolitana.

Em síntese, toda essa dinâmica aeroviária tem sido desenvolvida em São Paulo mediante a reestruturação urbana, industrial e regional que projetou para o interior

paulista uma nova lógica espacial de desenvolvimento do setor a partir do aumento dos fluxos aéreos, sobretudo na ligação com os aeroportos da cidade de São Paulo e de sua Região Metropolitana. Ela também fomentou uma nova reorganização territorial, na qual se intensificou a fluidez de voos com origem/destino nesses fixos aeroportuários. O segmento regional tem apresentado uma concepção aeroportuária que incide sob um novo conceito de aeroporto e que manifesta a intrínseca indissociabilidade entre fluxos e fixos (SANTOS, 2002).

### **FLUXOS E FIXOS DIANTE DA NOVA CONCEPÇÃO AEROPORTUÁRIA**

Articulado a essa crescente demanda e oferta do setor aéreo regional em São Paulo, constatamos também o desenvolvimento atual de uma nova tendência dos aeroportos: a reestruturação da funcionalidade, isto é, os aeroportos não são mais vistos apenas como local de embarque e desembarque de passageiros e cargas, como ponto de transbordo, mas também como um centro de serviços para os usuários do transporte aéreo. Essa tendência tem favorecido constantes reformas, manutenções e, principalmente, investimentos em infraestrutura.

A nova noção de “cidade aeroviária” expressa a dimensão físico-territorial dos grandes aeroportos, os quais necessitam de ampliações para atender ao intenso fluxo de pessoas que demandam seus serviços, para receber uma elevada quantidade de grandes aeronaves e para movimentar o transporte de significativos volumes de mercadorias. Isso implica que os aeroportos precisam estar integrados ao meio urbano onde se localizam, a fim de que façam interfaces com outros meios de transportes (rodoviário, ferroviário e fluvial). Do mesmo modo, há a necessidade de construção de projetos arquitetônicos de grande dimensão física e de constantes ações de infraestrutura (CAPP, 2007).

Esse modelo de aeroporto predomina nos grandes centros urbanos e econômicos do país, onde há aeroportos com grande oferta e demanda de passageiros e mercadorias. Contudo, a tendência desse novo conceito, que vislumbra um maior consumo nesses fixos, tem-se estendido, ainda que incipientemente, aos aeroportos regionais de São Paulo.

Os aeroportos são, em primeiro lugar, locais de funcionamento das companhias aéreas em suas diversas especialidades: transporte regular de passageiros e *charter*, através de linhas internacionais, nacionais e regionais; transporte de carga desdobrada em frete, correio e entrega expressa. As operações dessas companhias dependem de uma série de serviços fornecidos no solo: hangaragem, abastecimento de combustível, manutenção, *catering*, manuseio de bagagens, telecomunicações, apoio à navegação, entre outros. Além disso, a atividade aeroportuária envolve uma significativa variedade de serviços públicos e privados de regulação ou apoio ao deslocamento de mercadorias e pessoas, entre os quais estão, de um lado, os serviços de polícia e segurança, alfândega e receita, justiça e a própria administração aeroportuária, e, de outro, os serviços privados, como, bancos e câmbio, varejo, restaurantes, lanchonetes e locação de veículos (ALMEIDA, 2004).

Esses novos espaços são denominados pela literatura específica sobre o setor de transporte aéreo como *aeroshopping*<sup>6</sup>. Como pontua a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO)<sup>7</sup>, trata-se de um projeto estratégico para a própria INFRAERO, comunidade e empreendedores, pois tem como objetivo o fortalecimento do varejo aeroportuário em quase todas as dimensões,

<sup>6</sup> Segundo a INFRAERO, atualmente, 17 aeroportos já adotaram esse conceito. São eles: Guarulhos e Campinas (em São Paulo), Brasília (DF), Palmas (TO), Porto Alegre (RS), Belém (PA), Londrina (PR), Joinville e Navegantes (SC), Porto Velho (RO), Salvador (BA), Manaus (AM), Campina Grande (PB), Maceió (AL), Recife e Petrópolis (PE) e Uberlândia (MG).

<sup>7</sup> De acordo com a Lei 5.862, de 12 de dezembro de 1972, a INFRAERO constitui uma empresa pública que tem por finalidade implantar, administrar, operar e explorar, industrial e comercialmente, a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

tais como identidade visual, capacitação de recursos humanos, aprimoramento do *mix* comercial e da comunicação mercadológica. Com a implantação do projeto, os terminais de passageiros tornam-se mais agradáveis e funcionais, com *design* moderno e ambientação sofisticada, com espaços generosos e preparados para receber marcas locais, regionais, nacionais e de renome internacional.

A mobilidade geográfica do capital se dá em decorrência da acumulação de infraestrutura e da disponibilização de serviços. Limonad (2002) afirma que os investimentos e a dependência de infraestruturas interferem na mobilidade do capital. Assim, 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 da base material do local onde ele se desenvolve.

Uma nova tendência de exploração de pontos comerciais vem sendo desenvolvida nos aeroportos. Ela integra o conceito inovador que se apresenta atualmente nos aeroportos, trazendo consigo uma variedade de funções com novos serviços e produtos e também espaços de lazer e de compras, com lojas, praças de alimentação etc. A exploração de pontos comerciais e serviços nos aeroportos fornecem, hoje, 35% dos recursos para o financiamento de projetos da INFRAERO, que administra a maioria das instalações desse tipo no país (INFRAERO, 2012).

Uma vez que os aeroportos estão localizados em tecido urbano consolidado, geralmente em áreas nobres do ponto de vista imobiliário e bem acessíveis no contexto geral da malha viária, há uma tendência à incorporação desse novo conceito de aeroporto no interior paulista, o que estimula a atração de um público-alvo (passageiros e cargas) e, concomitantemente, induz maiores investimentos nesses fixos – como os investimentos de empresas e de servidores do comércio – e a necessidade de prestação de diferentes serviços. Isso contribui para a melhoria infraestrutural desses aeroportos e, consequentemente, para a ampliação da potencialidade desses fixos.

Em resumo, essa nova tendência dos aeroportos que estão diretamente associados às cidades aeroviárias promove uma redefinição da importância do segmento aéreo regional não apenas no que diz respeito à demanda/oferta de voos e à fluidez aérea, mas também à nova lógica de mercado, que pode contribuir tanto para as características físicas e comerciais desses fixos quanto para a mobilidade do capital por meio de investimentos infraestruturais. Essa nova lógica pode contribuir, igualmente, para a dinamização do setor aéreo regional e para o desenvolvimento econômico regional do interior paulista.

Essa concepção aeroportuária ainda incipiente demonstra um novo fator para o desenvolvimento desses aeroportos como pontos de comércio, mesmo que simplificados, quando se examina o segmento regional. Desse modo, é preciso destacar que os aeroportos localizados nas cidades analisadas não são *aeroshopping*; no entanto, eles promovem, sistematicamente, a modernização de seus fixos como forma de atender a uma demanda aeroportuária que requer investimentos infraestruturais.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Na análise do setor de transporte aéreo regional do estado de São Paulo aqui empreendida, foram considerados alguns fatores essenciais: os fluxos, os fixos, o novo conceito de aeroporto, a reestruturação urbana, industrial e regional produtiva e de

consumo. Para os casos de algumas cidades do interior paulista com capacidade de geração de tráfego, foram abordados elementos socioeconômicos e demográficos, correlacionando-os ao aumento da oferta e demanda pelo modal, bem como ao desenvolvimento de novos espaços de investimentos, produção e consumo.

O processo de reestruturação urbana, industrial e regional promoveu a expansão do desenvolvimento para diferentes e distantes conglomerados urbanos do estado de São Paulo, os quais, progressivamente, se especializaram e se formaram ao longo de uma densa malha rodoviária. A partir desse processo, cidades localizadas a uma maior distância geográfica da capital paulista assumiram um importante papel no contexto da produção e do consumo em seu mercado e também em seu entorno.

Apontamos para o fato de que o potencial da capacidade aeroviária paulista é composto por elementos que propiciam a demanda de investimentos para uma maior dinâmica regional, uma vez que se trata de um crescimento sustentado que promove uma melhor utilização das infraestruturas aeroportuárias, em vez de congestionar os grandes centros. Tudo isso reflete o grande potencial de crescimento da aviação na atualidade (OLIVEIRA, 2009) e de uma rede aeroviária dinâmica que tende a consolidar-se e expandir-se regionalmente.

A dinâmica dos fluxos aéreos de São Paulo permite uma maior conectividade entre diferentes centros urbanos, particularmente com a capital, onde se encontra a principal ligação aérea do estado. Tal fato pode ser compreendido como um fator de complementaridade do interior com a capital e também como reflexo do processo de reestruturação produtiva, que tem no interior a produção e na capital, o centro gestor.

Ressaltamos, ainda, que, além da principal ligação aérea do interior paulista, a companhia Azul tem promovido uma maior diversificação da malha aérea dessas cidades, conectando-as com as demais cidades do território nacional e, assim, estimulando ligações aéreas entre centros urbanos com aeroportos subutilizados ou com baixa oferta de voos por outras companhias aéreas, como era o caso do Aeroporto de Campinas. Este, após a entrada da Azul, engendrou uma nova dinâmica na aviação regional no Brasil, especificamente em São Paulo. Em outras palavras, esse aeroporto teve sua rede de ligações aéreas reorientada, o que incidiu diretamente nos aeroportos do interior paulista, que passaram a ter uma maior conectividade com Viracopos e, consequentemente, com a capital paulista, uma vez que muitos passageiros começaram a optar por fazer suas ligações aéreas por Viracopos, mesmo quando tinham como destino final a capital – fato decorrente das estratégias das companhias aéreas nos aeroportos em que operam.

A nova concepção aeroportuária dos fixos revela a propensão de acompanhamento das novas tendências nacionais e internacionais contidas e desenvolvidas nos aeroportos do interior paulista, o que contribui para o desenvolvimento econômico regional dessas novas lógicas espaciais.

No entanto, para além dessa conectividade com os principais aeroportos paulistas (Congonhas, Guarulhos e Viracopos), os aeroportos regionais têm intensificado suas ligações aéreas com outras cidades, extrapolando o território estadual. Os dados estatísticos da ANAC mostram que alguns desses aeroportos integraram-se a aeroportos do Rio de Janeiro e de Brasília, ampliando a rede de relações aéreas.

Desse modo, percebemos que o setor de transporte aéreo regional é um segmento de suma importância para a estruturação e articulação territorial de um país com dimensões continentais como o Brasil. No estado de São Paulo, sua importância destoa

da questão relacionada apenas à integração; há uma fundamentação econômica, de interação espacial, ou, em outras palavras, de contiguidade da capital com o interior, que evidencia a desconcentração produtiva que permitiu a interiorização, de forma mais veloz, do crescimento econômico, da ampliação da produção industrial, bem como a interiorização mais dinâmica do setor terciário. Esses aspectos, por conseguinte, fizeram com que algumas cidades ampliassem suas funções na rede urbana, reforçando seu papel de polos regionais – processo que esteve e está articulado à centralização da gestão em São Paulo e sua Região Metropolitana, daí a necessária e indispesável conexão processada entre fluxos e fixos essenciais à materialização da circulação pelo modal aéreo.

Em tese, o que há de novo no setor de transporte aéreo regional do estado de São Paulo é a expansão da forte ligação do interior com a capital no sentido da complementaridade espacial através da conformação de uma rede aérea associada a seus respectivos nós. Ou seja, os aeroportos regionais têm promovido uma dinâmica de fluxos que cresce, gradativamente, a cada ano e que é produto do processo de reestruturação urbana, industrial e regional ainda em marcha. Isso fortalece a importância da conectividade entre a capital e o interior e, progressivamente, entre outros estados. Dessa forma, para entendermos a organização territorial, é indispesável que compreendamos como ocorre a circulação aérea pelo território, sobretudo na escala regional.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGÊNCIA NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). *Anuários Estatísticos*. Brasil. Brasília: ANAC, 2007.
- \_\_\_\_\_. *Anuários Estatísticos*. Brasil. Brasília: ANAC, 2008.
- \_\_\_\_\_. *Anuários Estatísticos*. Brasil. Brasília: ANAC, 2009.
- \_\_\_\_\_. *Anuários Estatísticos*. Brasil. Brasília: ANAC, 2010.
- \_\_\_\_\_. *Anuários Estatísticos*. Brasil. Brasília: ANAC, 2011.
- \_\_\_\_\_. *Anuários Estatísticos*. Brasil. Brasília: ANAC, 2012
- \_\_\_\_\_. *Anuários Estatísticos*. Brasil. Brasília: ANAC, 2013.
- ALMEIDA, P. H. Aeroportos e desenvolvimento local - o caso de Salvador. In: \_\_\_\_\_; BRITTO, E. A.; MENDONÇA, J. (Org.). *Serviços estratégicos na Região Metropolitana de Salvador*. Salvador: SEI, 2004. p. 107-136.
- BENKO, G. *Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- CAMILO PEREIRA, A. P. *Transporte aéreo regional no estado de São Paulo*. 263 f. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente, 2010.
- \_\_\_\_\_. *Asas da centralidade em céus conhecidos: a dinâmica empresarial do setor de transporte aéreo no território brasileiro*. Tese 2014. (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.
- CAPPA, J. Os aeroportos de Viracopos e de São José dos Campos e as estratégias empresariais no mercado mundial. *Pesquisa & Debate, São Paulo*, v. 18, n. 1, p. 67-82, 2007.
- CORDEIRO, H. K.; LADEIRA, F. S. B. O espaço aéreo favorece a desterritorialização? In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 283-295.

**Ana Paula Camilo Pereira**  
é licenciada e bacharel em Geografia pela Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD); mestre em Geografia pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP); doutora em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP); professora adjunta na Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS).

E-mail: [apaulacape@gmail.com](mailto:apaulacape@gmail.com); [apaulacape@uems.br](mailto:apaulacape@uems.br).

Artigo recebido em 27 de julho de 2015 e aprovado para publicação em 29 de dezembro de 2015.

- CORRÊA, R. L. Interações Espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). *Explorações geográficas: percursos no fim do século*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.
- DEPARTAMENTO AEROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO (DAESP). *Estatísticas*. São Paulo: DAESP, 2012.
- DIAS, L. C. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: \_\_\_\_\_; SILVEIRA, R. L. L. (Org.). *Redes, sociedades e territórios*. Rio Grande do Sul: EDUNISC, 2005. p. 11-28.
- EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (INFRAERO). *Dados Estatísticos*. Brasília: INFRAERO, 2012.
- FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS (SEADE). *Dados Estatísticos*. São Paulo: SEADE, 2008.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Regiões de Influência das Cidades (REGIC)*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.
- \_\_\_\_\_. *Cidades*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). *Dados Estatísticos*. Brasil. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.
- IZIQUE, C. O relevo econômico do interior. *Revista Pesquisa FAPESP*, São Paulo, n. 197, p. 72-77, jul. 2012.
- LENCONI, S. Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. *Espaço & Debates*, São Paulo, n. 38, p. 54-61, 1994.
- \_\_\_\_\_. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões sobre o caso de São Paulo. *Revista de Geografia Norte Grande*, Santiago, n. 39, p. 7-20, maio 2008.
- LIMONAD, E. Urbanização e organização do espaço na era dos fluxos. In: BECKER, B.; SANTOS, M. (Org.). *Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial*. Rio de Janeiro: DP&A, 2002. p. 69-88.
- OLIVEIRA, A. V. M. *Transporte aéreo: economia e políticas públicas*. São Paulo: Pezco, 2009.
- RAMOS, T. M. A. Interações espaciais no estado de São Paulo: uma análise comparativa entre dois tipos de redes. *Anuário do Instituto de Geociências - UFRJ*, Rio de Janeiro, v. 21, p. 76-95, 1998.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço*. Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2002.
- \_\_\_\_\_. *Economia Espacial*: críticas e alternativas. São Paulo: EDUSP, 2003.
- SPOSITO, E. S. *Eixos de desenvolvimento em São Paulo. Relatório de Pesquisa I Mapa da indústria no início do século XXI*. Presidente Prudente: FCT/UNESP, 2007a.
- \_\_\_\_\_. Reestruturação produtiva e a reestruturação urbana no Estado de São Paulo. *Scritta Nova – Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, v. XI, n. 245 (69), n. p., ago. 2007b.
- TUROLLA, F. A; LIMA, M. F. F; OHIRA, T. H. Políticas públicas para a melhoria da competitividade da aviação regional brasileira. *Journal of Transport Literature*, São José dos Campos, v. 5, n. 4, p. 188-231, out. 2011.