

A ESTRUTURAÇÃO DA REDE TÉCNICA DE TRANSPORTE AÉREO, AS FUNÇÕES NODAIS DOS AEROPORTOS E O TURISMO

THE STRUCTURATION OF THE TECHNICAL AIR TRANSPORTATION NETWORK, AIRPORTS' NODAL FUNCTIONS AND TOURISM

Jaciel Gustavo Kunz¹

Resumo: O transporte aéreo de passageiros turistas vem adquirindo relevância socioeconômica e científica. Porém, constata-se uma escassez na produção do conhecimento a esse respeito. Em vista disso, elegeu-se um recorte, expresso por meio do objetivo geral do trabalho, que é o de retomar a discussão teórica acerca de fatores de ordem territorial e socioeconômica que convergem para que os aeroportos consolidem-se em suas funções nodais junto à rede técnica de transporte aéreo, em sua interface com o turismo. Realizou-se uma pesquisa bibliográfica de corte qualitativo, envolvendo levantamento documental e revisão da literatura. Sob o enfoque da dinâmica territorial e da atividade turística, os aeroportos *hubs* – e as cidades onde se situam – podem ser abordados como nós de uma rede global de transporte aéreo, que se densifica e se adapta continuamente, de acordo com ditames corporativos e estatais. Se, por um lado, as redes permitem a existência e a intensificação dos fluxos de turistas, por outro, essas redes só expandem-se à medida que a estratégia corporativo-territorial dos *hubs* é adotada pelas companhias aéreas, podendo, ou não, haver o respaldo do *trade* turístico como um todo. Não se pode olvidar do destacado papel do aeroporto como objeto técnico e como fixo que, junto aos fluxos, permitirá essa dinâmica.

Palavras-chave: território; redes técnicas; transporte turístico aéreo; aeroportos; funções nodais.

Abstract: The transportation of passengers/tourists is becoming more socially, economically and scientifically relevant. In the other hand, appears the lack of knowledge production around it. Thus, it was elected a delimitation which is expressed through a general goal. The goal is to reiterate the theoretical discussion about the territorial, social and economical factors which contribute to consolidate airports' nodal functions on transportation network by relating them to tourism. A bibliographic and qualitative research was done. It included documentary research and review of literature. Under territorial dynamic and tourist activity focus, hub airports and the cities where they are might be approached as nodes of a global air transport network which gets thick and fits to corporative and territorial orders continuously. This network provides the existence and intensification of tourist flows. However, the network is expanded as corporative and territorial strategy of hubs is adopted by airlines. This strategy may be supported by tourist companies. An important role is performed by airports, which are technical and fix objects. Along to fluxes, airports allow these processes.

Key words: territory; technical network; air tourist transportation; airports; nodal functions.

¹ Bacharel em Turismo pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS) e Mestre em Turismo pela Universidade de Caxias do Sul (UCS).

Introdução

Na contemporânea era da informação, em que a sociedade se organiza em rede, temáticas como fluxos, mobilidade, conectividade, transporte aéreo e turismo revestem-se de notória atualidade e relevância (geo) econômica, (geo) política², histórica e social.

O transporte aéreo, importante suporte à globalização, vem se expandindo no Brasil: o mercado de carga aérea vem crescendo “consistentemente”, em paralelo ao transporte de passageiros/turistas, embora de forma “menos visível”. Somado a isso, há a expectativa de que os megaeventos esportivos que ocorrerão nos próximos anos no Brasil venham a propiciar o incremento das taxas de crescimento da movimentação aérea de passageiros ao país (IPEA, 2010). Ademais, “não há cidades prósperas e ativamente participantes da economia internacional, sem que seja propiciado um amplo acesso a quem queira visitá-las” (IPEA, 2010, p. 3).

As companhias aéreas e os aeroportos, a fim de potencializar sua eficiência e para bem desempenhar seu papel como macrossistema técnico – e, dessa forma, prestar suporte a outros sistemas técnicos – consideram a criação de *hubs*, entre outras estratégias corporativo-territoriais. Na contemporaneidade, essa prerrogativa estende-se, também, às grandes cidades.

Assim como as cidades portuárias outrora detiveram um poder político e econômico, atualmente as chamadas cidades multimodais – com destaque para o aeroporto – tomam essa posição (PALHARES, 2002).

Tendo em conta elementos como esses, a Política Nacional de Aviação (BRASIL, 2009) considera que “a aviação civil é fator de integração e desenvolvimento nacional” e, além disso, propicia “maior integração do País no contexto internacional, em face da excepcional importância da aviação para as atividades sociais e econômicas modernas.” Dentre as ações gerais previstas pela referida política, estão: “incentivar a integração da aviação civil com os setores de turismo e do comércio” (BRASIL, 2009).

Reitera-se, paralelamente, que “o transporte aéreo tem feito uma contribuição significativa ao crescimento do turismo em muitas partes do mundo.” (PRIDEAUX, 2000, p. 54, tradução nossa). É notório, também, que o transporte aéreo é considerado uma “locomotiva” do crescimento e/ou desenvolvimento econômico de diversos países (ALMEIDA, 2010; GINIEIS; SÁNCHEZ-REBULL; CAMPA-PLANAS, 2012), assim como ocorre em relação ao turismo. Assim sendo, procura-se abordar o transporte aéreo e o turismo em seus elementos intervenientes na organização do território (AREDES; SILVEIRA, 2003).

Diante do atual contexto, cabe ressaltar que os lugares passam a ser considerados mais pelos fluxos que transitam por eles do que pelos fixos que detém (BREDOSSIAN, 2010), destacando-se aí os fluxos turísticos. Nesse sentido, “a demanda por turismo gera fluxos e deslocamentos espaciais” (AREDES; SILVEIRA, 2011, p. 250). Explícita-se, assim, o fato de o turismo não poder ser pensado como um fator externo, tampouco como uma atividade exógena do espaço e da sociedade (CASTROGIOVANNI, 2003).

Castrogiovanni (2002) considera que “o estudo do fenômeno do turismo é recente e, por sua complexidade, merece ser realizado por diferentes áreas de

² Enquanto a geoeconomia ocupa-se de questões como, por exemplo, o controle sobre a logística das redes, a geopolítica volta-se, entre outros aspectos, à suplantação do controle estratégico dos lugares pelas redes globais. Ambos, porém, não são excludentes, mas complementares entre si. (EGLER, 2006a).

conhecimento”. Em termos do estudo do turismo, a Geografia, especificamente, tem se voltado aos desdobramentos do fenômeno turístico na construção socioespacial, incluindo, portanto, a descrição, análise e interpretação do espaço turístico. Dentre as pautas de pesquisa em Turismo e Geografia está o movimento das demandas, que é um dos aspectos passíveis de serem interpretados por intermédio de categorias próprias à Ciência Geográfica (CASTROGIOVANNI, 2002).

Nesse contexto, “a interação seria mais do que buscar as ciências isoladamente. Tratar-se-ia de estudar o fenômeno turístico, segundo os sistemas em que ele se insere e se constitui, em uma complexa trama de elementos e interações.” Requerem-se, para tal, cientistas policompetentes (MOESCH, 2002, p. 28). O imperativo interdisciplinar do Turismo encontra percalços na rígida delimitação das clássicas disciplinas, não se verificando, até então, sua autonomia intelectual. A pragmática do fazer turístico teria se antecipado à pesquisa científica. Contudo, o Turismo vem, paulatinamente, deixando de ser preocupação teórica secundária, para lograr *status* de objeto de conhecimento. (MOESCH, 2000).

Somado a isso, tem havido poucas tentativas de se incluir o transporte entre os elementos dinâmicos dos estudos voltados à diferenciação geográfica do turismo (PEARCE, 2003). É possível questionar, por exemplo, assim como O’Connor e Fuellhart (2012) o fazem: Quais foram os efeitos geográficos da atividade a partir do rápido crescimento das companhias aéreas durante a década passada? Wang et al. (2011) ressaltam, por seu turno, a relevância da investigação geográfica acerca da estrutura das redes de transporte: “Mais do que a estrutura espacial da rede de transporte, seus papéis distintivos como nós e a conexão com os fluxos atuais de tráfego são os interesses primários da investigação geográfica.” (p. 712, tradução nossa).

Sustenta-se, ainda, que enquanto certo número de pesquisadores percebe que há vinculações entre turismo e transporte, a literatura falha ao identificar qualquer relação causal específica (PRIDEAUX, 2000). E, aliado a isso, tem-se que “englobada à literatura existente, a discussão sobre os sistemas de transporte turístico continua fragmentada e dependente de estudos generalizados ou empíricos [...]” (PAGE, 2008, p. 359).

Silva (2012), avaliando a pesquisa em Transportes socializada em um evento científico recente e representativo da área, aponta o transporte aéreo como uma lacuna, o que não ocorreria, por exemplo, com os estudos sobre mobilidade urbana, área esta que estaria motivando a produção de numerosos trabalhos no Brasil.

Por meio de uma pesquisa que utilizou metodologias de revisão sistemática da literatura, Ginieis, Sánchez-Rebull e Campa-Planas (2012) constataram que foi de 1.059 o número de artigos sobre transporte aéreo publicados, entre 1997 e 2009, em língua inglesa. Os assuntos desses artigos foram classificados em doze grupos. A partir disso, verificou-se que o tópico “rede” responde por apenas 5,4% dos trabalhos levantados.

Por intermédio de uma pesquisa do tipo “estado da arte” sobre a produção científica na pós-graduação *stricto sensu* brasileira entre os anos 1987 e 2010, Kunz, De Conto e Denicol (2012) verificaram que das 207 teses e dissertações que tinham como problema de pesquisa o transporte aéreo, apenas quatro delas (1,93%) eram oriundas de programas de pós-graduação em Geografia.

Levando em consideração esses aspectos e a pertinência de sua análise, fixou-se como objetivo geral do trabalho retomar a discussão teórica acerca dos fatores de ordem territorial e socioeconômica que convergem para que os

aeroportos consolidem-se em suas funções nodais junto à rede técnica de transporte turístico aéreo. Entre os objetivos específicos, está: a) caracterizar os aeroportos como objetos da rede técnica de transporte de passageiros/turistas; b) examinar articulações territoriais sob o enfoque da conectividade aérea das redes de transportes de passageiros e c) discutir as funções nodais desempenhadas por aeroportos.

Para a operacionalização da pesquisa, realizou-se o procedimento de revisão de literatura, característico da pesquisa bibliográfica. Köche (2009) destaca que a pesquisa bibliográfica permite descrever ou sistematizar o estado da arte atinente a um determinado tema ou problema.

Adotou-se o nível de pesquisa exploratório. Os estudos desse tipo têm como objetivo precípuo “familiarizar-se com o fenômeno ou obter uma nova percepção dele e descobrir novas idéias [sic]” (CERVO; BERVIAN; SILVA, 2007, p. 63). Köche (2009), por sua vez, caracteriza a pesquisa exploratória aquela que trata de verificar a presença de variáveis e de sua caracterização quantitativa e/ou qualitativa.

A análise interpretativa propriamente dita foi realizada tendo por base um corte qualitativo.

Sistema de objetos geográficos e o meio técnico-científico-informacional

Segundo Milton Santos (2002), o espaço é uma totalidade formada por um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações. Objetos mais adequados às demandas sociais refletem-se em ações mais eficazes e racionais. Assim, “os sistemas de objetos, o espaço-materialidade, formam as configurações territoriais, onde a ação dos sujeitos ação racional ou não, vem instalar-se para criar um espaço” (SANTOS, 2002, p. 295).

A técnica, conteúdo do espaço e princípio de materialidade, reveste os objetos e, a partir disso, constitui-se como o principal modo pelo qual o homem se relaciona com o seu meio. Cabe ponderar, porém, que “a técnica nunca aparece só e jamais aparece isoladamente” (SANTOS, 2002, p. 175). Despontam, assim, os sistemas técnicos, os quais funcionam em uníssono com o sistema de ações, podendo alguns deles manifestar-se de forma dominante. Desse modo, conformam-se micro e macrossistemas técnicos.

Os aeroportos, por exemplo, podem ser considerados macrossistemas técnicos que viabilizam o funcionamento de sistemas técnicos de escala micro. Cabe ressaltar que os objetos técnicos, na contemporaneidade, alcançam intencionalidade, especialização e racionalização máximas, propondo-se a serem mais perfeitos que a própria natureza. Uma vez impulsionados pela informação, são dotados de racionalidade e artificialidade, esta última conferindo eficiência às ações. Os objetos técnicos interdependem funcionalmente, podendo ser considerados “próteses do território” (SANTOS, 2002).

Os atuais sistemas de objetos técnicos têm por característica, entre outras, a vida sistêmica. Os aeroportos são bons exemplos, na medida em que só funcionam sistemicamente, necessitando, portanto, de acessibilidade por vias rápidas, estacionamentos, etc. O objeto técnico “aeroporto”, juntamente com outras estruturas e equipamentos, é útil como recurso na chamada “guerra de lugares”, preconizada por Santos (2002), a qual encontra na globalização a sua maior expressividade.

A globalização tem como marca a universalidade das técnicas. Cabe ressaltar, também, que os objetos técnicos são também técnico-científico-

informacionais o qual atende aos interesses dos atores hegemônicos, sejam econômicos, culturais e/ou políticos. Este requer e impulsiona a fluidez das redes, fluidez esta que depende de um capital fixo (rigidez). As condições locais de ordem técnica, que englobam, entre outros elementos, a acessibilidade, os equipamentos e a infraestrutura, apresentam tais prerrogativas. Desse modo, é possível assegurar a realização da mais-valia por parte das empresas globais (SANTOS, 2002).

Assim sendo, a fluidez dos fatores hegemônicos encontra nos sistemas de engenharia, como os aeroportos, a sua condição de efetivação. Assim sendo, os aeroportos são também exemplos de objetos destinados à fluidez. As redes, ao incorporarem a perspectiva da fluidez, têm por consequência a crescente divisão do trabalho. Motor da vida social e da diferenciação espacial, a divisão do trabalho tem se tornado uma categoria de análise proeminente na Geografia, sendo ainda apontada como o elemento que funcionaliza os recursos e que detém as forças de transformação. Movida inicialmente pelo processo produtivo, a divisão do trabalho confere, a cada movimento, novos conteúdos aos lugares. Esta tem por pressuposto a distribuição da localização dos seus diversos elementos, como a força produtiva. A divisão do trabalho, agora internacional, tem na informação o seu grande impulso. Há, atualmente, uma globalização da divisão do trabalho (SANTOS, 2002).

A especialização, característica da atual divisão social e territorial do trabalho, tem como um de seus desdobramentos o distanciamento crescente entre o centro de comando (principais centros urbanos) e o lugar da produção (CATAIA; GALLO, 2007). Sob essa perspectiva, a análise do movimento no território permite compreender, entre outros elementos, o modo pelo qual diferentes porções desse território inserem-se na divisão territorial nacional e/ou internacional do trabalho, se na condição de comando ou de subordinação (CONTEL, 2008). A referida divisão do trabalho apresenta como nuances a separação e a cooperação, complementares entre si. Tal processo implica a densificação de processos de circulação de informações, mercadorias e pessoas (SANTOS, 2002), inserindo-se aí o turismo e os turistas.

Redes e território

O território é o espaço apropriado, concreta ou abstratamente (RAFFESTIN, 1993). O conceito de território está atrelado, entre outros elementos, ao ordenamento e à gestão e liga-se à noção de relação de poder. Atualmente, não comporta só a fronteira, o limite, mas, também, a conexão e a fluidez (SILVEIRA, 2003). O imperativo da fluidez é oriundo da divisão territorial do trabalho (SANTOS, 2002; SILVEIRA, 2003), discutida anteriormente. Cabe ressaltar que o território é um espaço modificado por redes, circuitos e fluxos (RAFFESTIN, 1993), os quais se encontram em constante expansão.

Moreira (2006) defende que “a organização em rede vai mudando a forma e conteúdo dos espaços” (p. 156). Dias (2006), por sua vez, considera que as redes passam a organizar o território. A rede torna-se, pois, instrumento para compreender a dinâmica territorial.

Para Milton Santos (2002), as redes constituem-se tanto em realidade material (forma) quanto em um dado social (conteúdo). Na qualidade de realidade material, a rede é abordada pela forma sob a qual se inscreve no território, bem como pelo impulso representado pelas infraestruturas. Na qualidade de dado social, as redes revestem-se de caráter social e político, levando-se em conta, portanto, as pessoas que as frequentam.

Inerente à constituição de redes está o estabelecimento de nós. Castells (1999) considera que a “rede é um conjunto de nós interconectados. Nó é o ponto no qual uma curva se entrecorta” (CASTELLS, 1999, p. 498). “As nodosidades são configuradas a partir da sua atratividade, de seu potencial de acessibilidade e sua conectividade, de sua infraestrutura adequada e de sua densidade técnica” (PEREIRA, 2011, p. 478). A distância entre os pontos e nós da rede refere-se ao grau de interação entre diferentes locais, sendo influenciada por malhas, nós e redes. “Esses sistemas de tessituras, de nós e de redes organizadas hierarquicamente permitem assegurar o controle sobre aquilo que pode ser distribuído, alocado e possuído [...] Enfim, permitem realizar integração e coesão dos territórios” (RAFFESTIN, 1993, p. 151).

A rede viabiliza o reforço à interdependência entre os lugares, mas também contribui para as desigualdades territoriais, por constituir-se hierarquicamente. Assim, a um só tempo permite a solidariedade territorial e a “transgressão” do território (SILVEIRA, 2003).

A (rede) logística – a qual deve ser concebida, segundo Egler (2006a) de modo integrado –, atua na operacionalização de uma nova racionalidade, gerando, assim, uma geopolítica de inclusão-exclusão (BECKER, 2006). Pontua-se que a referida rede encontra-se a serviço da desterritorialização, a qual ocorre por meio da estimulação da mobilidade técnica e dos fluxos (HAESBAERT, 2006). A logística, cabe ressaltar, atende a demandas corporativas bem como do Estado³ (SILVEIRA, 2011).

As redes e os sistemas de transporte não ocorrem de maneira homogênea no território, podendo, pois, provocar tanto a integração quanto à fragmentação espacial. A integração e a fluidez de alguns territórios correspondem à fragmentação ou imobilidade de outros (PEREIRA, 2009). Isso se deve à expansão seletiva das redes técnicas como um todo (DIAS, 2006; PEREIRA, 2011; SILVEIRA, 2003), as quais têm como papel comunicar e circular (RAFFESTIN, 1993; SILVEIRA, 2003).

Nesses termos, as redes são instrumentos de poder (RAFFESTIN, 1993) e redefinem, em nível global, o território, possibilitando novos e acelerados fluxos materiais (PEREIRA, 2009) e imateriais. A funcionalidade das redes técnicas possibilita a institucionalidade dos territórios (SILVEIRA, 2003) e, ainda, o controle do território (EGLER, 2006a).

Diante do exposto, considera-se que o estudo das redes recai na lógica e produção dos movimentos. A despeito de consideráveis avanços técnicos das redes, ainda não são oferecidas possibilidades vantajosas e homogêneas de fluidez entre todos os lugares e pessoas (PEREIRA, 2009). Porém, o atual meio técnico-científico-informacional requer a fluidez das redes, fluidez esta que depende de um capital fixo (SANTOS, 2002).

O fixo, que pode ser público e privado, possui dimensões econômicas, sociais e culturais. Conforma-se, sobretudo, a partir da qualidade e densidade das técnicas. Já ao fluxo pode ser atribuído, entre outros elementos, um peso político. Fixos e fluxos, juntos, formam um conjunto inseparável (SANTOS, 1998; 2002). Contudo, há uma exigência no sentido de os fixos balizarem os movimentos dos fluxos⁴ (SANTOS; SILVEIRA, 2008). Castells (1999) entende por fluxos “as

³ A logística é um termo recentemente incorporado ao ramo da ciência geográfica denominado “Geografia da Circulação, Transportes e Logística” (SILVEIRA, 2011).

⁴ Há que se contextualizar o turismo na discussão aqui instaurada. Nesse sentido, convém distinguir, a partir de Beni (2007), tráfego de fluxo turístico. Enquanto que o primeiro relaciona-se à “todo e qualquer deslocamento de um conjunto de turistas que se movimentam multidirecionalmente em diversos espaços geográficos de vários pontos de emissão a múltiplos pontos de recepção”, o segundo refere-se à “todo e qualquer deslocamento de um conjunto de turistas que se movimentam de uma

seqüências [sic] intencionais, repetitivas e programáveis de intercâmbio entre posições fisicamente desarticuladas, mantidas por atores sociais nas estruturas econômica, política e simbólica da sociedade” (CASTELLS, p. 436).

Convém reiterar que:

Os fluxos dependem da fluidez ou viscosidade dos espaços de deslocamento da demanda [incluindo a turística] e estão diretamente relacionados à presença e à eficiência dos sistemas técnicos, dos sistemas de engenharia e das infraestruturas que dinamizam os deslocamentos. Teoricamente, quanto maior o número e a tecnologia das vias, dos terminais e dos veículos, mais dinâmicos são os fluxos. (AREDES; SILVEIRA, 2011, p. 266).

Diante disso, sinaliza-se que “em nível mais profundo, as bases significativas da sociedade, espaço e tempo estão sendo transformadas, organizadas em torno de espaço de fluxos e do tempo intemporal”, na medida em que o espaço e os fluxos pressupõem uma conexão simbólica (CASTELLS, 1999, p. 504). O espaço de fluxos incorpora os lugares sob uma nova lógica espacial, sendo que “os fluxos definem a forma e os processos espaciais” (CASTELLS, 1999, p. 434).

A atual condição pós-moderna tem como um de seus elementos mais importantes a aceleração da produção, da troca e do consumo (HARVEY, 2002). Assim, as redes podem atuar na “suplantação do espaço” e “invalidação do tempo⁵” (CASTELLS, 1999). Tal constatação iria ao encontro do que preconiza Harvey (2002), a partir do conceito de “compressão do espaço pelo tempo”, sendo esta um uma dimensão tangível da vida social, provocada, entre outros fatores, pelos significativos avanços tecnológicos nos meios de transporte, com destaque para o modal aéreo. Além disso, “a diminuição de barreiras espaciais resulta na reafirmação e realinhamento hierárquicos no interior do que é hoje um sistema urbano global” (HARVEY, 2002, p. 266).

Santos (2002) observa que pode haver superposição de redes num dado subespaço, situando-se aí as redes de transporte e as redes urbanas. “A rede urbana é uma forma espacial, isto é, uma expressão fenomênica particular de processos sociais, que se realizam em um amplo território envolvendo mediações diversas que se verificam nas cidades” (CORRÊA, 2004, p. 37). A relação entre cidades, expressa pela rede urbana, se dá, claramente, de forma hierárquica (SANTOS, 2002). Importante ressaltar, em relação à rede urbana, que “toda região possui um centro que a estrutura, e a manifestação mais concreta dos níveis de integração territorial em uma determinada região é a consolidação de sua rede urbana” (EGLER, 2006b, p. 215-216).

Diante de um espaço “transferido” para grande rede de nodosidade, a cidade torna-se fundamental na tarefa, atribuída ao espaço, de integrar lugares cada vez mais articulados em rede (MOREIRA, 2006). Desse modo, convém ressaltar que a rede urbana, ao articular formas complexas, favorece o aumento da complexidade dos fluxos e constitui-se por intermédio da articulação muito densa entre cidades,

direção a outra, unidirecionalmente, num contexto espaço-temporal delimitado, com um ponto comum de emissão e um ou vários pontos de recepção.” (p. 484).

⁵ Autores como Dias (2006) ponderam que pode até haver uma diminuição das barreiras de deslocamento entre os lugares, o que altera a percepção do tempo. Porém, não haveria uma invalidação do espaço-tempo.

promovendo fluxos de informações, bens e pessoas (CORRÊA, 2004). Os meios de transporte permitem que essa dinâmica ocorra (BREDOSSIAN, 2010). Devido ao seu lugar privilegiado na hierarquia, ao seu tamanho e à sua infraestrutura, grandes centros urbanos detêm, em geral, múltiplas funções nodais (LOHMANN; PEARCE, 2010). Assim sendo, “as redes de transporte aéreo são um aspecto indissociável da rede urbana” (IBGE, 2008, p. 138). A hierarquização inerente à rede urbana tende a refletir-se na hierarquização na rede de transporte aéreo.

Nesse contexto da sociedade e do espaço em rede, estabelece-se, para Castells (1999), um espaço de fluxos, conforme apontado. Essa concepção relativizada por Santos (2002), dada a seletividade espacial das redes, igualmente mencionada anteriormente. Os espaços de fluxos ao qual se refere Castells (1999) seriam definidos como uma forma espacial, que deriva, pelo menos parcialmente, da morfologia social dominante: a sociedade que se organiza em redes. As telecomunicações e o transporte aéreo – mediante fluxos que põe em movimento – constituir-se-iam em vias para a consolidação de redes, quais sejam, globais, centrais e/ou dispersas auxiliares (CASTELLS, 1999).

Redes técnicas, transporte aéreo e turismo

A sociedade opera no espaço geográfico por intermédio de sistemas de comunicação e, também, de transportes (SANTOS, 2002). Em que pesem os progressos técnicos nas áreas da comunicação e informação, que poderiam, em uma primeira análise, reduzir a necessidade de se efetivar deslocamentos físicos por parte de indivíduos, persiste a chamada “fluidez interacional”, a qual pressupõe a necessidade de contatos “face a face” entre os atores hegemônicos, tornando-se esta um imperativo na atualidade. Isso deve ao fato de os centros de comando (“espaços do mandar”) e os lugares da produção (“espaços do fazer”) dispersarem-se no território e tornarem-se mais distantes entre si (CATAIA; GALLO, 2007; SANTOS; SILVEIRA, 2008). Há, por conseguinte, a (re) densificação das redes. Importante notar que “o [atual] advento desses fluxos mais densos não se dá sem uma re-hierarquização dos nós do sistema aéreo” (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 168) e uma re-estruturação da rede de transporte aéreo como um todo.

As redes de transporte, sejam de modal aéreo ou não, ao suscitarem articulações sociais e territoriais, são suportes de funcionamento do território e, também, de desenvolvimento territorial (SILVEIRA, 2003). Uma vez conectáveis e/ou conectados, os territórios tornam-se (por meio das redes) virtualmente mais próximos (DIAS, 2006).

O transporte aéreo de turistas organiza-se, pois, em redes (técnicas), o que lhe confere maior eficiência e fluidez. Às redes técnicas, produto e suporte das atividades sociais, atribui-se um efeito estruturante no que se refere à localização das atividades econômicas (SILVEIRA, 2003), entre elas, a do turismo.

Isso posto, cabe definir transporte turístico como

[...] a atividade meio que interliga a origem de uma mesma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primários e secundários) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro um mesmo destino primário ou secundário. (PALHARES, 2002, p. 27).

Nesse ínterim,

O transporte aéreo é um dos modais responsáveis pelo deslocamento da demanda turística. Se a principal característica dos transportes turísticos é a boa relação existente entre distância, tempo e custo para que haja satisfação do turista, o transporte aéreo consegue reunir essas características, principalmente nas longas distâncias. (AREDES; SILVEIRA, 2011, p. 257).

O modal aéreo de transporte turístico mostra-se como um “complexo sistema de circulação e mobilidade territorial que é manifestado por redes geográficas aéreas.” (PEREIRA, 2011, p. 465). Este modal tem por prerrogativa intensificar as interações espaciais ou, ainda, a relação entre atores localizados em distintos pontos do território. Para Corrêa (1997), “as interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico.” (p. 279). O grau com que cada área se insere na rede reflete o seu grau de desenvolvimento econômico e de interação espacial (PEREIRA, 2011).

A estruturação do transporte aéreo pode ser estudada tanto a partir da abordagem das redes quanto a partir da abordagem de sistemas. O sistema de transporte aéreo de passageiros/turistas constitui-se em um conjunto indissociável de sistemas de fixos (como os aeroportos) e de fluxos materiais e imateriais, que juntos permitem uma solidariedade geográfica entre distintas regiões. As melhorias técnicas do sistema de transporte aéreo é que garantiram maior velocidade, capacidade de carga e segurança do voo, o que permite o deslocamento dos vetores organizacionais do território (CONTEL, 2008).

Gallo e Cataia (2007) acrescentam que o sistema de transporte aéreo possui papel ativo na alienação do espaço e das pessoas, uma vez que potencializam o uso corporativo do território. Nesse sentido, é destacada a importância das ligações aéreas ponto a ponto, as quais agilizam o fluxo de informações, mercadorias e pessoas. Assim, quanto maior a variedade e frequência de voos, “maior será a facilidade para que funcionários com alta remuneração e com tempo limitado executem seus comandos” (GALLO; CATAIA, 2007, p. 20).

Os lugares podem exercer, em termos da rede de transporte aéreo de passageiros, múltiplos papéis, tais como: a) origens – áreas emissoras de visitantes; b) destinos – objetos da viagem; c) portões de entrada⁶ – ponto principal de entrada ou saída de um sistema nacional ou regional; d) nós (*hubs*) e e) escalas (LOHMANN; PEARCE, 2011).

Vislumbra-se, ainda, uma ligação possível entre funções nodais dos aeroportos e a cadeia produtiva do turismo (LOHMANN; PEARCE, 2011). Os *hubs* da rede transporte aéreo, estrategicamente localizados, são considerados nós intermediários por Redondi, Malighetti e Paleari (2011). O chamado modelo *hub-spoke* ou *hub-and-spoke*⁷, juntamente com “a inter-relação entre vários hubs [sic] cria a sobreposição de intrincadas ligações aéreas em rede” (AREDES; SILVEIRA,

⁶ Os portões de entrada, geralmente centros metropolitanos, ligam distintas redes, adquirindo um caráter de centralidade e intermediação.

⁷ O termo em inglês, significa, literalmente, “ponto central e raios”, denotando a existência de um ponto para o qual convergem numerosas linhas ou “ramos”. A noção de *hub-and-skope* pressupõe concentração e, ao mesmo tempo, dispersão (nó). É um centro de distribuição de fluxos aéreos.

2011, p. 257). Este modelo, centralizador, tem por finalidade precípua a diminuição do número voos necessária para conectar os pontos da rede, promovendo, dessa forma, redução dos custos operacionais por parte das companhias aéreas. O modelo também pode beneficiar os passageiros, que, por meio desse modelo, passam a contar com um maior número de localidades atendidas (REDONDI; MALIGHETTI; PALEARI, 2011; PALHARES, 2002).

Pereira (2011) cita como exemplos do estado de São Paulo o Aeroporto Internacional de Guarulhos e o Aeroporto de Congonhas, que atuam como *hubs* nacionais e, também, os Aeroportos de Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, que atuam, por sua vez, como aeroportos centrais junto à rede de transporte aéreo regional de passageiros no estado.

A criação de nós ocorre a fim de potencializar a ligação entre os pontos das redes. Os nós de transporte aéreo (*hubs*), especificamente, possuem uma destacada importância para determinadas cidades e regiões, sobretudo quando são privilegiadas por uma localização geográfica importante (PALHARES, 2000).

Situados próximos a grandes cidades, os *hubs* pressupõem a interseção de rotas (PALHARES, 2002). Ressalta-se que a localização geográfica é fator preponderante para a constituição de *hubs* de transporte aéreo, seguido pela especialização das companhias aéreas em determinadas porções do território (REDONDI; MALIGHETTI; PALEARI, 2011) ou aeroportos *hub*. Estes podem ser considerados centros logísticos de distribuição, quer de cargas, quer de pessoas (O'CONNOR, K.; FUELLHART, K., 2012). Além disso, "uma atenção particular tem sido direcionada [pelo mercado turístico] aos lugares que podem atuar como portões de entrada" (PEARCE, 2003, p. 346).

Os terminais aeroportuários, uma das categorias do chamado sistema de transporte aéreo, têm competido de forma acirrada e em nível global para que possam desempenhar o papel de *hub*, competição esta pautada na concorrência entre companhias aéreas. As cidades que abrigam *hubs* possuem voos mais frequentes, para um maior número de destinos e, acima de tudo, ponto a ponto (REDONDI; MALIGHETTI; PALEARI, 2011), obtendo, assim, maior conectividade.

A conectividade vem sendo caracterizada não mais pela distância física propriamente dita, mas sim pelos fluxos passíveis de serem concretizados, sejam eles estáveis ou não (EGLER, 2006a). Essa conectividade é o que impulsiona a integração social, o crescimento e/ou o desenvolvimento econômico (GINIEIS; SÁNCHEZ-REBULL; CAMPA-PLANAS, 2012; ROZAS; FIGUEIROA, 2006).

A acessibilidade e/ou conectividade aos diversos pontos do território, potencializada pelos *hubs*, tem na natureza e na extensão da rede de transporte aéreo, particularmente no número, na localização de portões de entrada e nos modais de transporte disponíveis, alguns de seus fatores intervenientes (PEARCE, 2003).

Turismo, transporte aéreo e aeroportos

Em termos gerais, o turismo é concebido como um modo de movimento no espaço, marcadamente contemporâneo, ou seja, "o deslocamento de pessoas pelo território e que tem no espaço geográfico seu principal objeto de consumo" (CRUZ, 2003, p. 5). "Da [predominante] fixidez do produto turístico decorre a necessidade de seu consumo *in situ* e, conseqüentemente, dos deslocamentos espaciais de consumidores-turistas" (CRUZ, 2002, p. 17). Diferencia-se substancialmente das migrações quanto a suas motivações, ao seu inerente retorno à residência e ao

consumo gerado no deslocamento e permanência temporária⁸ em um destino turístico, unidade territorial ainda imprecisa.

Nas últimas décadas, o turismo tem figurado como um dos fenômenos mais marcantes. Sua expressividade não se limita, contudo, ao fato econômico (RODRIGUES, 2001).

As tentativas de definição precisa do turismo, para muitos teóricos, encontram percalços de diversas ordens: teórica, metodológica ou até mesmo epistemológica. Podem-se identificar três tendências em se definir o turismo, a saber: técnica, econômica e holística.

Muitos elementos característicos das definições técnicas foram apresentados por Cooper et al. (2007). Um exemplo de definição econômica, segundo Beni (2007), é a de McIntosh (1977), qual seja o turismo sendo definido como a arte, ciência e/ou atividade de atrair e transportar visitantes, alojá-los e satisfazer suas necessidades e desejos. Já na tendência denominada holística, situa-se a tentativa de conceituá-lo “[...] como um elaborado e complexo de decisão sobre o que visitar, onde, como e a que preço. Nesse processo intervêm inúmeros fatores [...] que ditam a escolha dos destinos, a permanência, os meios de transporte e o alojamento [...]” (BENI, 2007, p. 37). As motivações do turismo podem envolver tanto atividades de lazer, quanto obrigações sociofamiliares e, até mesmo, negócios e eventos (BENI, 2007).

Para além de abordagens técnicas e econômicas, algumas reducionistas, situam-se as complexas e numerosas variáveis do turismo, além da relação entre elas, o que enseja uma abordagem holística e uma perspectiva de investigação científica.

O Turismo é uma prática social da vida humana que encontra seu dinamismo enraizado numa experiência da pessoa, do nomadismo e anseio de superação [...] O fenômeno turístico [é tido] como acontecimento forma um sistema aberto e orgânico [...] de um sistema local de produção econômica objetivado, demarcando a diversidade local como atrativo, dentro de um fluxo internacional temporal e comunicacional, que, ao reproduzir-se no atendimento dos desejos subjetivos do turista, de diversão e imaginários construídos na aventura do cotidiano [...] (MOESCH, 2004 apud BENI, 2007, p. 53).

São características do fenômeno: as práticas sociais, a base cultural, a herança histórica, a diversidade ambiental, as relações sociais de hospitalidade e, por fim, as trocas econômicas. O turismo consiste em sujeitos (turistas) que percorrem localidades e geram impactos, em nome do produto turístico – baseado em serviços –, cujo consumo exige deslocamento desses sujeitos, como mencionado. O produto turístico pode ser considerado a síntese do turismo, que tem no capitalismo uma relação de reciprocidade (MOESCH, 2000). Os elementos característicos do fenômeno encontram-se dispersos/concentrados em

⁸ Conceitos comumente postos em discussão para fins de coleta de dados estatísticos são o de visitante, viajante e excursionista. Todos obedecendo a critérios predefinidos, mas todos tendo como componente comum a essência do turismo por muitos apregoada: deslocamento humano temporário de ida e retorno.

determinados territórios. O turismo, assim como o transporte aéreo, é uma atividade altamente seletiva segundo Cruz (2002).

Neste artigo, o turismo é abordado a partir papel de (re) produtor de porções de espaço e, também, como atividade interveniente no processo de (re) ordenamento de territórios. Para fins de investigação em Turismo, estes podem ser considerados como sendo “territórios turísticos”, concebendo-se, desse modo, que não há turismo sem território. Além disso, território turístico não é só aquele que é destino de visitação turística – destino de fluxos turísticos – como também aquele que abriga o tráfego turístico como um todo (CRUZ, 2002).

O progresso nos transportes propiciou a mobilidade espacial de turistas e a expansão territorial da atividade turística (CRUZ, 2002). O deslocamento espacial, inerente ao turismo, que intensifica as intera oes espaciais e a mobilidade do capital (AREDES, SILVEIRA, 2011).

Assim, dentre os benefícios econ micos da avia o está n  s  a mobilidade da força de trabalho, mas, também, as viagens de lazer (GINIEIS; SÁNCHEZ-REBULL; CAMPA-PLANAS, 2012), beneficiando, sobremaneira, o turismo, sobretudo o chamado turismo de massa.

Além disso, tem se constatado que alguns portões de entrada e *hubs* transformaram-se em destinos turísticos proeminentes, como, por exemplo, Dubai, nos Emirados  rabes Unidos (LOHMANN; PEARCE, 2012). Além deste caso citar-se-ia a cidade de Lisboa, em Portugal. A sua posi o privilegiada como “portão de entrada” do continente europeu, tendo como perspectiva o continente americano,   um dos fatores importantes. As históricas rela oes econômicas e socioculturais com a América Latina, especialmente com o Brasil, impulsionadas, sobretudo, pelo fato de ambos os países terem como língua oficial o Português, também devem ser considerados, pois facilitam a circula o de informaçoes entre os territórios.

Aliado a isso, a companhia aérea que opera voos entre o Brasil e a capital portuguesa também parece adotar um modelo de companhia de baixo custo, o que reduz o preço das tarifas, impulsionando, assim, a demanda turística, sobretudo as parcelas da popula o que obtiveram ganhos de renda e que até então não viajavam utilizando-se de aeronaves, até há alguns poucos anos. Por fim, assinala-se a influência do Estado, que procura garantir que o *hub* “Lisboa” seja mantido⁹, a fim de que a afluência de turistas persista, para que se possa, assim, fazer frente a dificuldades enfrentadas por conta da crise econômica que acomete a popula o portuguesa e europeia.

Referindo-se às infraestruturas de transporte em geral e aos aeroportos em particular, considera-se que as características das redes de territórios conectados dependerão, em primeiro lugar, dos aspectos físicos ou estruturais de onde se localizam, ou seja, depende das facilidades ou dificuldades que o território oferece   expansão da referida rede (ROZAS; FIGUEIROA, 2006).

Desse modo, concebe-se também que a infraestrutura, os serviços e as redes de transportes provêem as liga oes essenciais ao deslocamento turístico (PALHARES, 2005).

Os fluxos de indivíduos, incluindo os turistas, antecedem e, posteriormente, acompanham os de bens e mercadorias. O atendimento a essa necessidade   garantido por meio da chamada fluidez interacional, concretizada por meio do

⁹ Quando das tratativas iniciais de uma possível aquisi o da portuguesa TAP pelo grupo latino-americano Avianca-Taca, uma das exigências centrais, por parte do Governo português, foi a de que a cidade de Lisboa permanecesse como *hub* da TAP. <<http://www.hojeemdia.com.br/noticias/economia-e-negocios/dona-da-avianca-e-escolhida-para-comprar-portuguesa-a-tap-diz-wsj-1.46552>>. Acesso em: 20 out. 2012.

transporte desses indivíduos (CATAIA; GALLO, 2007), só viabilizado por meio de uma infraestrutura composta por terminais, vias, entre outros elementos. Despontam, nesse cenário, os aeroportos.

Os aeroportos têm desempenhado o papel de centros nodais na economia associada ao turismo mundial, operando como plataformas de distribuição e captação de fluxos (ALMEIDA, 2010). Em assim sendo, os aeroportos são considerados objetos que comportam numerosas ações, a compor o espaço. Isso porque passam a deter uma posição ainda mais sofisticada em tempos de globalização e informatização, tornando-se entrepostos de negócios e serviços, competindo entre si, a exemplo das cidades a que servem (IPEA, 2010). Contextualiza-se que a atual competitividade dos “lugares” se dá, entre outros fatores, por meio da inserção dos mesmos nas densas redes transnacionais (CATAIA; GALLO, 2007) como um todo, o que ocorre mediante a disponibilização de infraestruturas condizentes às necessidades de logística, entre outros aspectos.

As infraestruturas urbana e turística, que abarcam os aeroportos, contribuem à atratividade dos lugares para o turismo (CRUZ, 2002). Convém sublinhar, assim, que os terminais de transporte aéreo pertencem ao conjunto da infraestrutura de apoio à atividade turística (BENI, 2007). Na concepção de Aredes e Silveira (2011), os aeroportos, assim como os equipamentos de radionavegação, devem ser contextualizados como infraestruturas¹⁰ ou, ainda, como fixos que atendem à demanda turística. Contudo, pondera-se que o turismo utiliza um equipamento cujo monopólio não lhe pertence (KNAFOU, 1996), Assim sendo, tanto o Estado, quanto a iniciativa privada são, mundialmente, atores do fomento, planejamento e gestão aeroportuária, ensejando a simbiose entre esses.

Nesses termos, não se perde de vista que “os aeroportos, como terminais de transporte, têm importante função em termos de atração e geração de turistas.” (PALHARES, 2002, p. 165). O transporte aéreo consolida-se como parte essencial do sistema turístico, pois conecta locais de origem e destino (PAGE, 2008), conforme assinalado. Reitera-se que “esses deslocamentos [propiciados pelos transportes] implicam, entre outras coisas, que a prática do turismo tenha repercussões sobre distintas porções do espaço, sobre os espaços emissores de turistas e os espaços de deslocamento e sobre os pólos receptores.” (CRUZ, 2002, p. 17). Para compreender a territorialização do turismo, não somente o destino turístico deve ser focado, uma vez que o próprio deslocamento de turistas torna-se elemento importante ao repercutir na organização do território.

Considerações finais

O turismo, entendido como o nomadismo temporário do homem em condição sedentária de vida – e que se manifesta paralelamente ao desenvolvimento capitalista – apropria-se do objeto fixo “aeroporto”, refuncionalizando-o como infraestrutura e complexificando-o como objeto de conhecimento. Evidencia-se, paralelamente, que os aeroportos não servem mais somente como referência à emissão ou à destinação turística como também aos espaços de deslocamento, tendo em vista o destacado papel desempenhado pelos aeroportos *hub*. A consolidação de novos *hubs* – que são, em verdade, pontos

¹⁰ Conforme lembram Aredes e Silveira (2011): “De modo geral, a noção de infraestrutura remete a um conjunto de equipamentos materiais responsáveis pelo suporte técnico de dada atividade.” (p. 262). Tal constatação remete, ainda, ao conteúdo técnico das redes, como as de transporte.

nodais de uma complexa e densa rede global de transporte aéreo, turístico e de mercadorias – aponta para um redirecionamento dos fluxos em nível global, incluindo os fluxos turísticos. As ações do Estado, das concessionárias de aeroportos, das companhias aéreas e do *trade* turístico incidem sobre a organização da rede de transporte aéreo, contribuindo, portanto, à estruturação territorial de uma forma mais ampla. A partir dessa abordagem, redimensionam-se a pesquisa e intervenção envolvendo turismo e aeroportos.

A própria estratégia *hub-and-spoke* tem se disseminado e interferido, cada vez mais, no fluxo e tráfego turísticos, estimulando a visitação de localidades e países que, até então, não detinham posição proeminente como destinos turísticos.

A configuração da rede de transporte aéreo intervém no volume e o direcionamento dos fluxos e, portanto, a dinâmica territorial envolvida. Os fluxos materiais ou materiais, cabe lembrar, pressupõem a existência de redes, articuladas em nós centrais e auxiliares. Nesses termos, a rede de transporte aéreo de passageiros (turistas) torna-se instrumento de poder, na medida em que incidem sobre o território, incluindo aí a territorialização do turismo.

Diante disso, destaca-se a relevância que as cidades detentoras de aeroportos *hub* adquirem na atualidade. Assim como as poderosas cidades portuárias de dois ou três séculos atrás exerciam forte influência em um raio considerável, atualmente, as cidades aeroportuárias ou multimodais é que assumem o topo de hierarquias globais. Tais cidades só alcançam essa condição, porém, à medida que incorporam as técnicas disponíveis e inserem-se, efetivamente, na rede de transporte turístico aéreo, a qual se globaliza.

Por menor que seja um aeroporto, e por menor que seja seu movimento operacional de passageiros/turistas, este só terá competitividade à medida que se articular em redes regionais, nacionais, internacionais e globais de transporte aéreo. Além disso, os empreendimentos aeroportuários que servem à aviação regional poderão impulsionar sua movimentação e garantir sua viabilização econômica a partir de uma sinergia entre ações do Estado, iniciativa privada e do *trade* turístico, sobretudo operadoras turísticas (que atuam nos destinos) e agências de viagens (que atuam nos centros emissores de turistas).

Foram localizados alguns estudos focalizando as redes de transporte aéreo de passageiros sob a perspectiva geográfica, com os de O'Connor e Fuellhart (2012), Redondi, Malighetti e Paleari (2011), Wang et al (2011), ou sob a perspectiva turística, como o de Lohmann e Pearce (2010) sendo realizados em outros países. Em contrapartida, no Brasil, há uma escassez na produção científica quanto ao importante tema que é o das redes de transporte aéreo importante tema, quadro a ser superado.

O estudo das redes técnicas de transporte aéreo, vinculado à atividade e ao fenômeno turístico, além de tornar-se cada vez mais relevante em termos socioeconômicos, releva-se promissor como objeto de pesquisa interdisciplinar, podendo envolver pesquisadores e profissionais da Geografia, dos Transportes, do Turismo, da Economia, entre outros campos do saber.

Referências

ALMEIDA, C. **Aeroportos e turismo residencial**: do conhecimento às estratégias. Lisboa: Editorial Novembro, 2010.

AREDES, A.; SILVEIRA, M. R. Transporte aéreo e produção de novas territorializações na disputa pela demanda turística. In: SILVEIRA, M. R (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 247-276.

BECKER, B. K. Geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável. In: GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L.; CASTRO, I. E. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 8. ed. Rio de Janeiro: Betrand Brasil, 2006, p. 271-307.

BENI, M. C. **Análise estrutural do turismo**. 12. ed. São Paulo: Senac, 2007.

_____. **Política e planejamento de turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

BRASIL. **Decreto nº 6.780**, de 18 de fevereiro de 2009. Aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6780.htm>. Acesso em: 04 fev. 2012.

BREDOSSIAN, M. L. L. de. **Rede urbana e espaços de fluxos: a rede brasileira a partir dos fluxos aeroportuários** (Dissertação de Mestrado em Gestão Urbana). Curitiba: PUCPR, 2010. 133f.

CASTELLS, M. **A era da informação: economia, sociedade e cultura**. A sociedade em rede. Vol. 1. 2. ed. São Paulo: Paz e terra, 1999.

CASTROGIOVANNI, A. C. Existe uma geografia do turismo? In: GASTAL, S. de A. (Org.). **Turismo: investigação e crítica**. São Paulo: Contexto, 2002.

_____. Turismo x espaço: reflexões necessárias na pós-modernidade. In: GASTAL, S. de A.; CASTROGIOVANNI, A. C. **Turismo na pós-modernidade: (des) inquietações**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2003.

CATAIA, M.; GALLO, F. Sistema de transporte aéreo flexível e integração do território brasileiro. **Geonordeste**, v. 18, n. 2, 2007, p. 9-30.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A.; SILVA, R. da. **Metodologia científica**. 6. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

CONTEL, F. B. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. (Org.). **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 12. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008, p. 357-374.

COOPER, C. et al. **Turismo: princípios e práticas**. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2007.

CORRÊA, R. L. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E. de.; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-319.

CRUZ, R. de C. A. da. **Introdução à geografia do turismo**. São Paulo: Roca, 2003.

_____. **Política de turismo e território**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2002.

DIAS, L. C. D. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E. de.; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, p. 141-162.

EGLER, C. A. G. Mercosul: um território em construção? **Ciência e Cultura**, vol. 58, n. 1, 2006a, p. 24-28.

_____. Questão regional e gestão do território no Brasil. In: CASTRO, I. E. de.; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006b, p. 165-205.

GINIEIS, M.; SÁNCHEZ-REBULL, M. V.; CAMPA-PLANAS, F. The academic journal literature on air transport: analysis using systematic literature review methodology. **Journal of Air Transport Management**, v. 19, n. 1, 2012, p. 31-35.

HAESBAERT, R. Desterritorialização: entre as redes e os aglomerados de exclusão. In: CASTRO, I. E. de.; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, p. 165-205.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 11. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2002.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. **Brasil em desenvolvimento: Estado, Planejamento e Políticas Públicas**. Vol. 2. Brasília: IPEA, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Regiões de influência das cidades 2007**. 2008. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/regic.shtm>>. Acesso em: 15 nov. 2011.

KNAFOU, R. Turismo e território: por uma abordagem científica do turismo. In: RODRIGUES, A. B. (Org.). **Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 62-74.

KÖCHE, J. C. **Metodologia científica: teoria da ciência e introdução à pesquisa**. 28. ed. Petrópolis: Vozes, 2009.

KUNZ, J. G.; DE CONTO, S. M.; DENICOL, S. G. M. O turismo e a produção científica sobre transporte aéreo na pós-graduação *stricto sensu* brasileira. In: SEMINÁRIO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO – ANPTUR, 9., São Paulo, 2012. **Anais...** São Paulo: Aleph, 2012.

LOHMANN, G.; PEARCE, D. Conceptualizing and operationalizing nodal tourism functions. **Journal of Transport Geography**, v. 18, n. 2, 2010, p. 266-275.

MOESCH, M. O fazer-saber turístico: limites e possibilidades de superação. In: GASTAL, S. de A. (Org.). **Turismo: nove propostas para um saber-fazer**. 2 ed. Porto Alegre: Edipucrs, 2000, p. 11-28.

_____. Para além das disciplinas: o desafio do próximo século. In: GASTAL, S. de A. (Org.). **Turismo: investigação e crítica**. São Paulo: Contexto, 2002.

MOREIRA, R. **Para onde vai o pensamento geográfico?** São Paulo: Contexto, 2006.

O' CONNOR, K.; FUELLHART, K. Cities and air services: the influence of airline industry. **Journal of Transport Geography**, v. 22, n. 5, 2012, p. 46-52.

PAGE, S. J. **Transporte e turismo: perspectivas globais**. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2008.

PALHARES, G. L. Transporte para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais. In: TRIGO, L. G. G. (Org.). **Análises globais e regionais do turismo brasileiro**. São Paulo: Roca, 2005, p. 641-669.

_____. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

_____. **Turismo e transporte aéreo: gerando desenvolvimento econômico**. São Paulo: Aleph, 2000.

PEARCE, D. **Geografia do turismo: fluxos e regiões no mercado de viagens**. São Paulo: Aleph, 2003.

PEREIRA, A. P. C. Circulação e mobilidade territorial: uma leitura dos fluxos aéreos regionais no Estado de São Paulo. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 463-496.

PEREIRA, M. V. F. Redes, sistemas de transporte e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro. **Sociedade & Natureza**, v. 21, n. 1, p. 121-129, 2009.

PRIDEAUX, B. The role of the transport system in destination development. **Tourism Management**, v. 20, n. 1, 2000, p. 53-63.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

REDONDI, R.; MALIGHETTI, P; PALEARI, S. Hub competition and travel times in the world-wide airport network. **Journal of Transport Geography**, v. 19, n. 6, 2011, p. 1260-1272.

RODRIGUES, A. B. **Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 2001.

ROZAS, P.; FIGUEIROA, O. **Conectividad, âmbitos de impacto y desarrollo territorial: análisis de experiencias internacionales**. 1 v. Santiago de Chile: CEPAL/ONU, 2006.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2002.

_____. **O espaço do cidadão**. 4. ed. São Paulo: Nobel, 1998.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 12. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SILVA, A. N. R. da. Transport geography in Brazil. **Journal of Transport Geography**, v. 22, n. 5, 2012, p. 324-326.

SILVEIRA, M. R. Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, Transportes e Logística**: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 21-68.

SILVEIRA, R. L. L. da. Redes e território: uma breve contribuição geográfica ao debate sobre a relação sociedade e tecnologia. **Biblio 3 W** – Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, v. 8, n. 451, 2003.

WANG, J.; MO, H.; WANG, F.; JIN, F. Exploring the network structure and nodal centrality of China's airport transport network: a complex network approach. **Journal of Transport Geography**, n. 19, 2011, p. 712-721.