TRANSPORTE AÉREO E TURISMO: ALGUNS APONTAMENTOS SOBRE AEROMOBILIDADE A PARTIR DO ESTADO DE SÃO PAULO

Airton **AREDES**
Universidade Estadual do Mato Grosso do Sul – UEMS - Brasil
airton@uems.br

Márcio Rogério **SILVEIRA**
Universidade Estadual Paulista – UNESP - Brasil
marcio@ourinhos.unesp.br

Resumo

A dinâmica imposta pela mundialização do capital intensificou as centralidades em diferentes escalas inclusive no estado de São Paulo, espaço de maior dinâmica econômica do país, inclusive no setor turístico. O turismo não ocorre sem deslocamento espacial e depende dos transportes como condição fundamental de realização. Ele gera e intensifica as interações espaciais pelos fluxos aéreos de passageiros turistas originados pelo transporte regular e fretamentos provenientes principalmente da "região concentrada" a qual o Estado de São Paulo é parte. Com recentemente aumento da renda média da população, as demandas corporativas dos setores ligados diretamente ao turismo e acessórias tem se expandido. Esse contexto possibilita a dinamização do turismo que, por sua vez, implica na discussão sobre a mobilidade desses passageiros turistas pelo modal aéreo em função das infraestruturas e da dinâmica do setor. De essa forma pensar a centralidade do Estado de São Paulo, o papel de seus principais aeroportos como *hubs*, dos vôos *charters* e fretamentos como estratégicos no aumento do faturamento das empresas aéreas, das operadoras e da rede hoteleira no contexto da disputa pela demanda turística, é pensar a mobilidade do capital com conseqüências na aeromobilidade das pessoas, produto das interações espaciais e da circulação.

Palavras-chave: Aeromobilidade; turismo; rede de transportes; Estado de São Paulo.

Introdução

A mundialização do capital intensificou as centralidades em diferentes escalas. No âmbito do território brasileiro o estado de São Paulo apresenta a maior dinâmica econômica do país, agregando, dentre muitos ramos de atividade, o turismo[1]. Por não ocorrer sem deslocamento espacial ele coloca os meios de transportes como condição fundamental de sua realização. É por ele que as pessoas saem de um ponto de emissão para outro de recepção e, por conseqüência, realiza o consumo dos bens ditos tipicamente turísticos (aqueles criados para atender as demandas do turismo) e os acessórios (aqueles que servem tanto ao turístico

[1] O Estado de São Paulo caracteriza-se como um espaço de recepção e principalmente emissão de turistas para destinos relacionados ao turismo sol e mar, ecoturismo e turismo termal.

como aos demais setores da economia). Sem os transportes a atividade turística não se realizaria, mesmo que houvesse demanda e atrativo.

Porém, neste texto tratar-se-á dos fluxos aéreos gerados com o transporte regular e fretamentos (*charter*[2]*)* – que, por hipótese, têm parte de suas operações baseadas no transporte de passageiros turistas provenientes principalmente da "região concentrada" a qual o Estado de São Paulo é parte, pois o turismo, as infraestruturas (aeroportos como fixos), as interações espaciais e os fluxos aéreos são, em parte, resultantes da demanda turística.

No Brasil, nos últimos anos, devido o aumento da dinâmica econômica e conseqüentemente aumento da renda média da população, devido o aumento do Produto Interno Bruto (PIB), as demandas corporativas dos setores ligados diretamente ao turismo e acessórias tem se expandido. As companhias aéreas, as operadoras de viagem, o setor imobiliário, por conta disso, vêm sofrendo um amplo caráter de internacionalização. Vide o caso da entrada de capital estrangeiro na CVC na ordem de 63,6%, o aumento do limite de participação estrangeira no setor aéreo (49%)[3] e os resorts e hotéis como por exemplo, o complexo turístico da Costa do Sauípe –BA e as redes de hotéis portugueses Pestana, o Vila Galé[4], o Tivoli e os Hotéis Dom Pedro e os espanhóis como o Iberostar e o Sol Meliá com amplo capital privado internacional investido.

O desenvolvimento da sociedade urbano-industrial, produto do meio técnico-científico-informacional, criou a necessidade de infraestruturas (aeroportos) e veículos (o avião) que viessem a garantir conforto, rapidez e segurança para população utilizar-se de seu tempo livre com lazer e turismo. Por um lado o lazer e o turismo servem para aumentar a produtividade do trabalho na medida em que o tempo de não-trabalho rompe com o cotidiano e dá ao trabalhador mais disposição para retornar à sua rotina. Por outro cria novas possibilidades de geração e ampliação do capital, pois viabilizam várias cadeias produtivas como os meios de hospedagem, restauração, transportes, diversão, dentre outros. Logo, ambas são fundamentais para a ampliação do sistema circulatório do capital. Este, ao mesmo tempo em que viabiliza certos benefícios à massa de trabalhadores também propicia que esse

---

[2] *Charter* é um vôo fretado previamente reservado e pago para empresa aérea por meio de um *pool* de operadoras.

[3] Em 25 de novembro de 2009, a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado aprovou o projeto de lei que modifica o Artigo 181 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7565/86), que permitia a participação de capital estrangeiro nas empresas aéreas brasileiras na ordem de 20% de limite máximo. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é favorável a essa mudança e apóia a proposta de até 49%, por entender que o aumento de capital vai fortalecer as empresas que já estão no mercado, além de possibilitar a criação de novas companhias e aumentar a concorrência no setor aéreo. Dessa forma, também o passageiro seria beneficiado.

[4] A rede portuguesa Vila Galé, além dos investimentos no Nordeste brasileiro, fará investimentos no Rio de Janeiro e em São Paulo.

aditamento, tempo de trabalho e tempo de não-trabalho (de turismo e lazer) sirvam como reprodutores do capital e como intensificadores do modo de produção capitalista. O desenvolvimento é, portanto, uma "arma" acessória e estratégica da reprodução ampliada do capital.

Assim, para uma parcela da população o aumento da renda resultado do aumento do Produto Interno Bruto Per capta (PIB), a ampliação do crédito e a facilitação da aquisição de pacotes turísticos e bilhetes de passagens criam uma demanda potencial para o consumo turístico[5]. Os imperativos de maior fluidez que satisfaçam a necessidade de agilidade nos deslocamentos são também condições para que tal demanda possa ter maior tempo dedicado ao turismo e lazer, pois os potenciais turistas muitas vezes têm poucos dias para usufruir seu tempo livre.

É nesse contexto que se esboçará um quadro da aeromobilidade[6] ou mobilidade pelo transporte aéreo a partir do Estado de São Paulo como área central de fixos (aeroportos *hubs*[7]) de emissão e recepção de turistas, demonstrando seus fluxos com direção, intensidade e pontos de chegada.

Algumas condições para realização do transporte turístico pelo modal aéreo

O turismo não ocorre sem deslocamento espacial que, por conseguinte, intensifica as interações espaciais e a mobilidade geográfica do capital, pois é tanto produtor como indutor dessas interações e da mobilidade do capital. É uma indústria[8] que movimenta bilhões pelo mundo e que no contexto da mundialização do capital (CHESNAIS, 1996) mobiliza

[5] Essa demanda potencial é vista pelos economistas como a "nova classe média" que tem potencial para consumo de, dentre outros bens, serviços de lazer e de turismo. Caso o cenário de crescimento econômico brasileiro do período compreendido entre 2003-2008 se repetir, nos próximos cinco anos o Brasil terá 35 milhões de pessoas incorporadas na classe "C" e com potencialidade para consumir produtos turísticos. E nesse consumo a maior parte dos gastos está relacionada aos transportes (NERI, 2010).

[6] CWERNER, Saulo; KESSELRING, Sven; URRY, John. **Aeromobilities:** Theory and Method. Taylor & Francis, 2009. A aeromobilidade refere aos efeitos sócio-espaciais dos deslocamentos pelo modal aéreo.

[7] O Nome *hub and spoke* ou *the spoke-hub distribution paradigm*, é derivado do pneu de bicicleta que consiste em apontar vários raios do aro (*spoke*) em direção a um eixo central. São aeroportos centrais e de conexão de vôos. *Network* ou rede, é a malha aérea de destino de uma companhia aérea (SOUTELINO, 2006).

[8] Kon (2004, p. 63) enfatiza que "as tecnologias da informação e das comunicações têm conduzido à industrialização dos serviços, à inovação organizacional e a novas formas de comercialização dos serviços [...]", ao mesmo tempo em que coloca o turismo no seu todo e os elementos do sistema turístico, hotéis, restaurantes e empresas aéreas na mesma condição de atividades pertencentes ao setor de serviços. Como esses setores vêm passando por um processo de mudança na forma de comercializar seus produtos e na organização de suas empresas, e por isso ganham o *status* de "indústria", entende-se, baseado nessa autora, que o turismo é também uma indústria.

significativas parcelas de várias cadeias produtivas. Ele envolve, portanto, três aspectos correlacionados: a) áreas de dispersão; b) deslocamento espacial e; c) áreas de recepção.

Mas para haver deslocamento espacial faz-se necessário alguns elementos: a via, o terminal e o veículo (PAOLILLO; REJOWSKI, 2002). Sem adequada infraestrutura de transportes e acesso aos destinos o turismo não ocorre e, por conseqüência, não há desenvolvimento da atividade na destinação.

Os sistemas de movimento são retratados aqui nos aeroportos como fixos, infraestruturas de embarque e desembarque de passageiros, assim como todo sistema de rádio-navegação necessário para decolagem, cruzeiro e pouso das aeronaves como também as próprias aeronaves. A implantação dessas infraestruturas só ocorre quando há necessidades por parte da sociedade, mesmo que seja uma parcela dela. Logo, os sistemas de movimento e os fluxos possuem motivações (SILVEIRA, 2009).

São os sistemas de engenharia denominados por Santos e Silveira (2003). Esses sistemas seriam os portos, as rodoviárias e os aeroportos que contribuiriam para a configuração do uso do território. Nesse sentido

> O uso do território pode ser definido pela implantação de infra-estrutura, para as quais estamos igualmente utilizando a denominação de *sistemas de engenharia*, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade. São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços [...] configuram as funções do espaço geográfico (SANTOS; SILVEIRA, 2003, p. 21).

Os aeroportos como fixos produtivos, criam a possibilidade de surgimento de fluxos balizados por esses fixos e dinamizados pelos veículos que se utilizam desses sistemas de engenharia. A relação dialética entre a freqüência e a espessura dos movimentos no período contemporâneo induz a construção, ampliação e modernização de aeroportos (SANTOS; SILVEIRA, 2003) para atender uma demanda crescente de passageiros que têm no turismo parte significativa desse crescimento. É o que aconteceu com Congonhas e o que está acontecendo com Guarulhos e Viracopos.

Por funcionar como um sistema o turismo tem nos transportes um subsistema e esse é a condição fundamental para que haja a atividade turística. Ele produz deslocamentos que redundam em fluxos criadores de interações espaciais. Para Corrêa (1997, p. 279) “as interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico”. É muito mais do que simples deslocamentos, pois expressa a reprodução da sociedade e do capital, sendo o turismo parte integrante de tal reprodução.

As interações se baseiam em três fatores: a complementaridade seria as diferentes áreas que compreende os espaços de trabalho e vivência de onde vem o turista (demanda) e o atrativo a ser visitado (oferta). As duas ensejariam a necessidade de rotas de transporte interligando-as. A busca por outras modalidades de turismo como o de sol e mar, ecoturismo e turismo termal cria potencialidade, na região concentrada e seu entorno, de aparecimento e crescimento de uma demanda. A oportunidade mediadora seria o conjunto das infraestruturas e meios de transportes que ligariam a demanda à oferta, neste caso os aeroportos (de Congonhas, Guarulhos e Viracopos), aeronaves (das companhias aéreas) e aerovias ou espaço aéreo controlado. A distância é mensurada em termos de tempo e custo. Para aqueles que se deslocam para destinos turísticos e da mesma forma para as empresas aéreas os custos do deslocamento e o tempo a se deslocar são fatores que contribuem para o sucesso ou não de um destino turístico.

No contexto da mundialização da economia a circulação do capital, das mercadorias, das pessoas e das informações está cada vez maior e mais rápida – resultado do progresso técnico, das invenções e inovações. A mobilidade, nesse período técnico-científico-informacional caracteriza o atual estágio do capitalismo e da necessidade de maior fluidez para completar seu ciclo. E o Estado de São Paulo ocupa posição estratégica no contexto nacional e internacional quanto à aeromobilidade.

A centralidade do estado de São Paulo como espaço de aeromobilidade na recepção e emissão de passageiros turistas

A aeromobilidade (a possibilidade de maior fluidez nos deslocamentos no espaço pelo modal aéreo mediado pelas tecnologias da informação) que abrange desde a infraestrutura aeroportuária até os equipamentos de rádio-navegação, tem no Estado de São Paulo e na macrometrópole paulista um espaço privilegiado na fluidez de pessoas, de mercadorias e, por conseguinte, na mobilidade do capital e na sua reprodução, fatos que refletem na produção e na reprodução do espaço geográfico.

Do ponto de vista turístico, segundo dados da FIPE (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas) encomendada pelo Ministério do Turismo, a região Sudeste mostra-se com grande potencial receptivo, mas, principalmente, emissivo com o estado de São Paulo apresentando os maiores percentuais (Tabela 1).

Tabela 1: Emissores e Receptores, em Número de Turistas, por região e no estado de São Paulo, em 2001 e 2005.

	2001		2005	
Região	**Emissivo (%)**	**Receptivo (%)**	**Emissivo (%)**	**Receptivo (%)**
Centro-Oeste	4,3	6,5	5,8	6,5
Nordeste	23,0	28,3	12,5	20,1
Norte	4,0	3,0	2,8	2,9
Sudeste	**52,1**	**44,7**	**59,4**	**50,0**
Sul	16,6	17,4	19,5	20,4
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
São Paulo	**---**	**---**	**35,7**	**27,7**

Fonte: RELATÓRIO EXECUTIVO SINTÉTICO. **Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil 2002 e 2006**. Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE / Ministério do Turismo. São Paulo, março de 2007.
Organização: Airton Aredes (2009)

Para corroborar com tais dados, o movimento operacional acumulado de passageiros nacionais e internacionais demonstra crescimento em Guarulhos e Viracopos. Congonhas teve redução no número de passageiros transportados em função do deslocamento de vôos para Guarulhos e Viracopos, este último configurando se como um novo *hub* da aviação no estado de São Paulo e do Brasil (Tabela 2 e 3).

Tabela 2: Movimento operacional acumulado de passageiros da rede Infraero, nos aeroportos paulistas de Guarulhos, Congonhas e Viracopos, de 2005 a 2007.

	2005		2006		2007	
Aeroporto	**Domest.**	**Intern.**	**Domest.**	**Intern.**	**Domest.**	**Intern.**
Internacional de Guarulhos	7.257.196	8.577.601	7.548.583	8.210.598	10.346.742	8.448.854
Internacional de Congonhas	17.147.628	0	18.459.191	0	15.265.433	0
Internacional de Campinas	800.773	15.826	823.462	2.784	1.003.723	2.336

Fonte: INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (2005 a 2009)
Organização: Airton Aredes (2009)

Tabela 3: Movimento operacional acumulado de passageiros da rede Infraero, nos aeroportos paulistas de Guarulhos, Congonhas e Viracopos, de 2008 a 2009.

	2008		2009	
Aeroporto	**Domest.**	**Intern.**	**Domest.**	**Intern.**
Internacional de Guarulhos	11.551.514	8.841.651	13.268.119	8.459.530
Internacional de Congonhas	13.679.336	0	13.699.657	0
Internacional de Campinas	1.079.343	4.535	3.362.489	1.915

Fonte: INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (2008 a 2009)
Organização: Airton Aredes (2010)

Empiricamente isso pode ser verificado primeiramente pela migração de vôos das empresas Tam e Gol e principalmente do início das operações da empresa aérea Azul no final do ano de 2008, cuja base operacional se encontra em Viracopos mas, que conta com uma logística que integra o vôo ao transporte de ônibus da capital paulista até o referido aeroporto e vice-versa.

A atividade turística, como uma parte do processo de acumulação do capital, necessita de rapidez na sua realização. Tal característica é derivada da necessidade de reprodução ampliada e mais rápida do capital e se reflete na mobilidade das pessoas que usufruem desse serviço (Turismo) pelo modal aéreo que garante maior fluidez no espaço, ou seja, aeromobilidade.

O Estado de São Paulo, pelas características de centralidade e concentração de *hubs* do modal aéreo, tanto de vôos regulares como de fretamentos para destinações turísticas (Emissão), e pela recepção para turismo de negócios e eventos, caracteriza-se como um nó na rede de aeromobilidade do território. Serve aos passageiros turistas do exterior e do Brasil, com grande peso dos passageiros turistas da macrometrópole, das cidades do interior do Estado de São Paulo e de alguns estados como Mato Grosso do Sul e Paraná que, em sua maioria, deslocam-se de suas origens para a Grande São Paulo (aeroportos de Congonhas e Guarulhos) ou para Campinas (aeroporto de Viracopos).

Mas, também esses aeroportos e outros de cidades médias do interior do Estado por vezes se servem de vôos fretados que levam o passageiro turista direto para as destinações turísticas do Brasil, como por exemplo, Bonito (MS) e Hotel Transamérica – Una (BA) na Ilha de Comandatuba (Tabela 4) e do mundo.

Tabela 4: Tráfego doméstico de vôos *charters* com origem/destino nos aeroportos paulistas de Guarulhos, Congonhas e Viracopos, em 2000 e 2007.

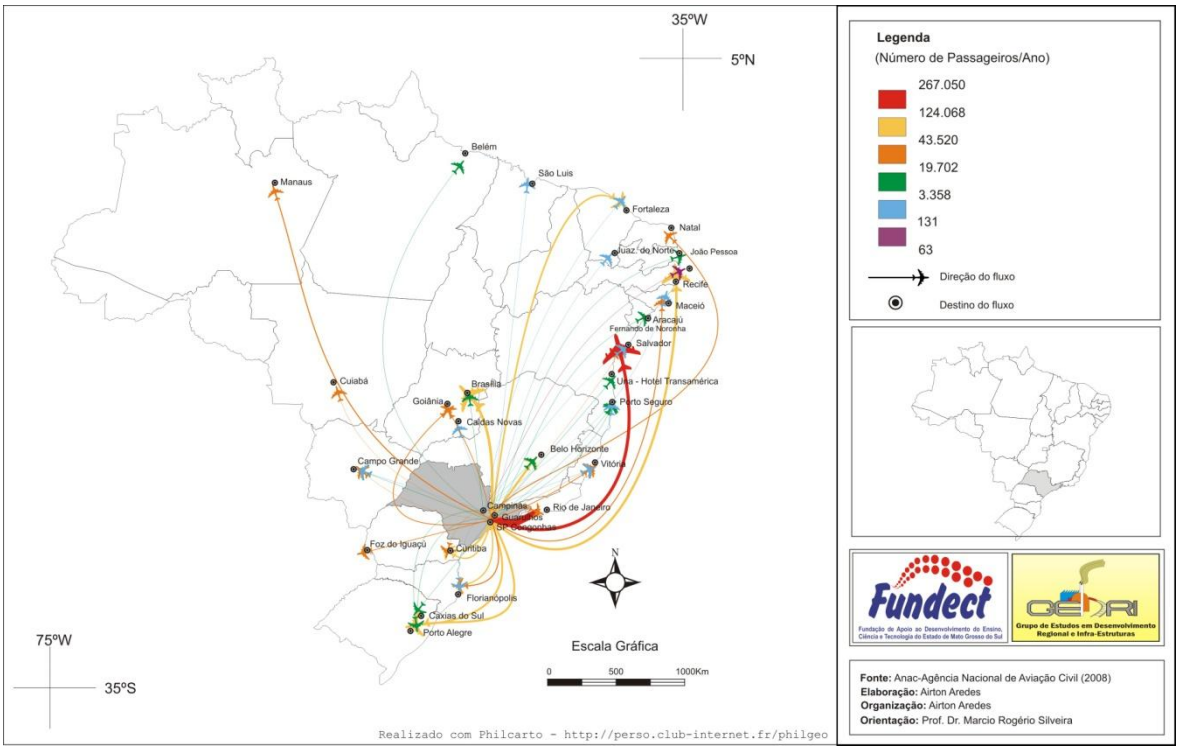
Origem	Destino	Ligações	Passageiros	Ano
HOTEL TRANSAMÉRICA (BA)	GUARULHOS (SP)	4	220	2000
HOTEL TRANSAMÉRICA (BA)	VIRACOPOS (SP)	34	866	2000
HOTEL TRANSAMÉRICA (BA)	GUARULHOS (SP)	40	2.889	2007
BONITO (MS)	GUARULHOS (SP)	53	2.546	2007
GUARULHOS (SP)	BONITO (MS)	26	2.045	2007
VIRACOPOS (SP)	BONITO (MS)	3	225	2007

Fonte: ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) - Anuário Estatístico 2007
Organização: Airton Aredes (2009)

Em alguns casos, como o Guarulhos e Viracopos, pelos números de ligações realizadas em um ano ser baixo e a origem e destino não fazerem parte de vôos regulares, caracteriza-se a realização de vôos *charters*. É também o caso das ligações entre Presidente Prudente (SP) e Hotel Transamérica (BA) que apresentaram no ano de 2000 36 ligações e um total de 1553 passageiros.

Segundo Pereira (2009) esses aeroportos são importantes pontos de conexão espacial, *hubs* entre as várias partes do Brasil e do mundo, nós de uma rede que se configura pelo território brasileiro (ver mapa 01).

MAPA 01: Fluxos aéreos para destinações turísticas com origem nos aeroportos paulistas de Guarulhos, Congonhas e Viracopos, em 2008.



Os aeroportos subordinados à sede da Infraero como é o caso de Guarulhos, Congonhas e Viracopos apresentaram, em 2009, movimentos operacionais de passageiros em vôos nacionais e internacionais de 21.727.649, 13.699.657 e 3.364.404, respectivamente. Os dois primeiros com os maiores movimentos operacionais do Brasil, o que retrata o dinamismo da circulação do capital no Estado de São Paulo, no Brasil e com o exterior. E esses *hubs* são pontos de chegada, saída e conexão que extrapolam a região metropolitana de São Paulo e a macrometrópole e refletem a dinâmica produtiva no movimento de passageiros a partir desses aeroportos, tanto a negócios como em situação de lazer e turismo. Santos e Silveira (2003)

destacam que a multiplicação dos fluxos aéreos com maior intensidade se dá na Região Concentrada.

O maior acesso ao crédito e a entrada em operação de companhias aéreas com novo modelo de negócio, como o de baixo preço, baixo custo, os *Low Cost, Low Fare*[9], disputando mercado com as empresas do tipo *Hub-and-Spoke* ou *Network*[10], propiciaram o aumento da demanda para o transporte aéreo e, conseqüentemente, da circulação de passageiros a partir dos terminais da macrometrópole e das interações espaciais fomentadas pelo turismo.

Parte dessa dinâmica está relacionada à movimentação de passageiros turistas, pois as duas grandes operadoras de turismo têm significativa parte de suas atividades centralizadas no Estado e na cidade de São Paulo (CVC e Tam Viagens) pois os vôos relacionados a pacotes turísticos têm como ponto de partida e chegada os referidos aeroportos.

A CVC operadora[11] faz parte da *holding* de mesmo nome[12]. Criada em 1972, é a maior operadora do Brasil. Conta com hotéis próprios e, no verão de 2008/2009, fretou 140 vôos semanais, com confirmação para 160 no verão 2009/2010. Em 2008 foram transportados 1,7 milhão de passageiros por vários modais, sendo que 65% viajaram pelo Brasil. Principais destinos no Brasil:

- Região Nordeste, como Porto Seguro, Natal, Maceió, Fortaleza e Porto de Galinhas;
- Região Sul: principalmente Gramado e Serra Gaúcha em geral;
- Exterior: Argentina, Chile, Estados Unidos (Orlando), Caribe e circuitos europeus.

A TAM Viagens também é um exemplo. Da empresa de transporte aéreo que realizava *charters* nos finais de semana, quando parte de sua frota ficava ociosa, cria-se uma operadora que agrega ao transporte de passageiros atrativos e meios de hospedagem como forma de maximizar o número de assentos ocupados nos vôos em que a TAM Linhas Aéreas

---

[9] *Low Cost Low Fare* são as empresas de baixo preço baixo custo. Porém, Respício do Espirito Santo as classifica como *Low Cost Carrier*, ou seja, elas são um misto das empresas de baixo custo e das *Legacy Carriers* que seriam as empresas que operam modelos de negócios tradicionais em relação aos das *low cost low fare*. exemplo dessas empresas é a Gol, Webjet e mais recentemente a Azul que opera a partir do aeroporto de Viracopos, onde concentra suas operações.

[10] O Nome *hub and spoke* ou *the spoke-hub distribution paradigm*, é derivado do pneu de bicicleta que consiste em apontar vários raios do aro (*spoke*) em direção a um eixo central. São aeroportos centrais e de conexão de vôos. *Network* ou rede, é a malha aérea de destino de uma companhia aérea (SOUTELINO, 2006).

[11] Parte da operadora CVC, 63,6% da CVC Brasil Operadora e Agência de Viagens, nome novo da empresa, depois de ter virado S.A. no final de 2009, foi vendido ao grupo internacional de *private equity The Carlyle Group*, dono também das operadoras Orizonia e Iberojet. Guilherme Paulus, fundador da operadora, continuará sendo o presidente do conselho da CVC e permanecerá com participação no restante do capital da companhia. O Objetivo da *Carlyle* é atingir a classe "C", uma nova classe média emergente no Brasil em função do aumento do PIB que possibilitou a uma parcela da população brasileira consumir produtos turísticos.

[12] A CVC é controladora da Webjet, empresa aérea que iniciou suas atividades como *charter*, mas que agora opera vôos regulares.

opera. Foi criada em 1998, conta com mais de 70 lojas no Brasil e no exterior e tem como principais destinos:

- No Brasil – Fortaleza, Praia do Forte, Costa do Sauípe, Natal, Porto de Galinhas, Maceió, Salvador, Gramado, etc.;
- No exterior – Buenos Aires, Miami, Londres, Assunção, Bariloche, Orlando, Nova York, Paris, Londres, Santiago, Caracas, Lima, Madri, Milão, Londres, Frankfurt. (PANROTAS GUIA, 2009).

Além da CVC e Tam Viagens que têm suas operações viabilizadas fisicamente por lojas estrategicamente localizadas pelo território brasileiro e também pela internet, em dezembro de 2006 foi criada a B2W[13], com uma estrutura multicanal (internet, televendas, televisão, catálogos e quiosques) que entre ouros produtos de varejo negociam passagens aéreas, hotéis e pacotes por meio da Americanas.com Viagens, Submarino Viagens e Shoptime Viagens da qual é detentora das marcas através da B2W Viagens. Principalmente nesse caso as redes de informações dão o suporte para as negociações de produtos turísticos pela internet o que, segundo Santos (2003) caracteriza como o atual período técnico-científico-informacional.

A presença das lojas da CVC, da TAM viagens e B2W Viagens, com significativa presença no Estado de São Paulo, principalmente na macrometrópole, a concentração de operações das empresas de *low cost carriers* nos três principais aeroportos do estado, indicam o papel fundamental do Estado de São Paulo e seus principais aeroportos como nós da rede de transporte aéreo brasileiro e mundial no transporte de passageiros turistas

[13] A B2W – Companhia Global do Varejo, com sede em Osasco (SP) foi constituída em dezembro de 2006, como resultado da fusão entre Americanas.com e Submarino. A fusão foi aprovada no CADE, em 7 de novembro de 2007, sem qualquer restrição, ratificando os pareceres da Secretaria de Direito Econômico – SDE e Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE. Estão contidas neste relatório também as informações referentes às marcas geridas pela Companhia, como Americanas.com, Submarino, Shoptime, assim como as empresas controladas pela B2W: Ingresso.com e B2W Viagens, além da Submarino Finance, *joint-venture* com a Cetelem, financeira do grupo BNP Paribas. As ações da Companhia estão listadas no Novo Mercado da Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa), o mais alto nível de governança corporativa do Brasil, sob o código BTOW3. Lojas Americanas é a acionista controladora da B2W, com aproximadamente, 54% das ações da Companhia. O *free-float*, ações em negociação em mercado, corresponde a, aproximadamente, 46% do capital total da Companhia. A B2W atua com uma estrutura multicanal: internet, televendas, televisão, catálogos e quiosques. A B2W é detentora das marcas Americanas.com, Shoptime, Submarino e BLOCKBUSTER®, marca que teve a sua licença de uso adquirida em 2007 pela Companhia para operação na internet no Brasil. A Companhia conta também com três subsidiárias: B2W Viagens, Ingresso.com e Submarino Finance (RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO, 2010).

Considerações finais

Uma das implicações espaciais do transporte aéreo voltado para o turismo é que o estado de São Paulo se fortalece como importante *hub* de passageiros turistas que se deslocam intra território brasileiro ou para o exterior. Os três grandes aeroportos configuram-se como importantes nós na rede de transporte turístico brasileiro. Porém, outros aeroportos do interior, como o de Ribeirão Preto, vêm ganhando destaque por ser ponto de partida de vôos *chartes*, principalmente da operadora CVC.

É fato que a aviação e o transporte de passageiros vêm se desenvolvendo significativamente no Brasil, em específico o transporte aéreo. Como mola propulsora desse processo encontra-se o turismo. Mesmo que metodologicamente o conceito de turista tenha equívocos, o fato é que, no caso da aviação está havendo aumento no número de passageiros transportados, seja pela facilitação do crédito ou pela oferta de vôos em empresas de baixo custo, o que força as outras empresas aéreas a entrar na disputa e buscar novos clientes.

No caso dessa primeira aproximação, os aeroportos de Congonhas, Guarulhos e Viracopos se configuram como nós na rede de aeromobilidade do território brasileiro e do exterior. São importantes *hubs* do turismo emissivo e receptivo e seus movimentos operacionais refletem a dinâmica da circulação do capital como um todo e o relacionado com a atividade turística em específico, pois, a aviação brasileira vêm crescendo em torno de 10% ao ano e isso se deve ao aumento do PIB e a ascensão de uma nova classe média que está investindo no lazer e no turismo. A constatação empírica está no aumento das operações de *charters* e fretamentos a partir desses aeroportos e de cidades dinâmicas do interior do estado, como Ribeirão Preto, São José do Rio Preto e Presidente Prudente, que tiveram já no verão de 2009/2010 fretamentos diretos para vários destinos turísticos do Nordeste brasileiro.

O aumento no número de operações nos referidos aeroportos indica que cada vez mais um número maior de pessoas procura destinos turísticos e fazem do avião, dos pacotes turísticos e dos bilhetes de baixo custo um motivador para as viagens.

Na disputa pelos turistas as empresas aéreas de transporte regular e de fretamentos, as operadoras turísticas e a rede hoteleira criam estratégias para "ganhar" esse "novo" consumidor (re)formular suas estratégias para poder competir. E pelo que os fluxos indicam tal disputa pauta-se significativamente no transporte de turistas. E essa atividade cria e expressa as interações espaciais, os fluxos e a necessidade de criação ou readequação de infraestruturas.

A dinâmica produtiva ensejada pela atividade turística cria novas formas e processos no território. Pensar a centralidade do Estado de São Paulo, o papel de seus principais aeroportos como *hubs*, dos vôos *charters* e fretamentos como estratégicos no aumento do faturamento das empresas aéreas, das operadoras e da rede hoteleira no contexto da disputa pela demanda turística, é pensar a mobilidade do capital com conseqüências na aeromobilidade das pessoas produto das interações espaciais e da circulação.

Referências

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital.** Tradução de Silvana Finzi Foá. São Paulo: Xamã, 1996.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná de Castro; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). **Explorações geográficas:** percursos no fim do Século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p.279-318.

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária. **Desembarque de Passageiros em Vôos Nacionais – Variação Mensal 2008/2009**. Brasília, 2009.

_____. **Movimento operacional acumulado da rede Infraero-2005/2006/2007/2008**. Brasília, 2009.

KON, Anita. **Economia de serviços: teoria e evolução no Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

NERI, Marcelo Côrtes (Coord.) **A pequena grande década:** crise, cenários e a nova classe média. Rio de Janeiro: FGV, CPS, 2010.

PANROTAS Guia. Os grandes distribuidores de viagens no Brasil. In: **Anuário de Operadoras 2009**. São Paulo: Panrotas, abril de 2009.

PAOLILLO, André Milton; REJOWSKI, Mirian. **Transportes.** São Paulo: Aleph, 2002.

PEREIRA, Ana Paula Camilo. **Transporte aéreo regional no Estado de São Paulo.** 2009. 255f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2009.

RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO (2007). B2W – Companhia Global do Varejo Companhia Aberta. Disponível em: <http://b2w.infoinvest.com.br/ptb/95/B2W%20Cia%20Global%20Varejo%20Bal-DOE%2027-02%20Cliente_FINAL.pdf> Acesso em: 03 de fevereiro de 2010.

RELATÓRIO EXECUTIVO SINTÉTICO. **Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil 2002 e 2006**. Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE / Ministério do Turismo. São Paulo, março de 2007.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SILVEIRA, Márcio Rogério. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In: SILVEIRA, M. R.; MOURÃO, P. F. C.; LAMOSO, L. P. (orgs.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

SOUTELINO, André Luis Dias. **Desmistificando o sistema *hub-and-spoke.*** Disponível em: <http://www.oaviao.com.br/materias_comunidade/imagens/Hub_ and_spoke.pdf.>. Acesso em: 30 de outubro de 2009.