



CIDADES MÉDIAS, FLUXOS AÉREOS: O PAPEL REGIONAL DE MONTES CLAROS/MG

MEDIUM SIZED CITIES, AIRFLOWS: THE REGIONAL ROLE OF MONTES CLAROS/MG

CIUDADES INTERMEDIAS, FLUJO DE TRANSPORTE AEREO: EL PAPEL REGIONAL DE MONTES CLAROS/MG

Iara Soares de França

Universidade Estadual de Montes Claros, Centro de Ciências Humanas - Departamento de Geociências. Avenida Rui Braga, s/nº, Vila Mauricéia
CEP: 39401-089 - Montes Claros, MG - Brasil
iaratense@gmail.com

Maria Ivete Soares de Almeida

Universidade Estadual de Montes Claros, Centro de Ciências Humanas - Departamento de Geociências. Avenida Rui Braga, s/nº, Vila Mauricéia
CEP: 39401-089 - Montes Claros, MG - Brasil
ivetegeo@yahoo.com.br

Francielle Gonçalves Silva

Universidade Estadual de Montes Claros, Centro de Ciências Humanas - Departamento de Geociências. Avenida Rui Braga, s/nº, Vila Mauricéia
CEP: 39401-089 - Montes Claros, MG - Brasil
franciellsilvamoc@hotmail.com

Resumo

As cidades médias são espaços diferenciados no sistema urbano brasileiro em virtude do seu número de habitantes, dinamismo econômico e também por concentrar grande quantidade de equipamentos urbanos e serviços médicos, educacionais, entre outros, que atraem, sobretudo, uma população regional. No Norte de Minas Gerais tem-se Montes Claros com suas características demográficas, econômicas e estruturais agregando ao seu redor e sob sua influência vários núcleos urbanos com fluxos materiais e imateriais diversos: trabalho, estudos, capitais, bens, serviços, mercadorias, transportes, consumo, negócios e lazer. Neste contexto, este artigo analisa o papel regional de Montes Claros a partir dos fluxos de pessoas dos municípios da região Norte de Minas que utilizam o transporte aéreo em direção aos diversos destinos em Minas Gerais e Brasil. Nessa perspectiva, é importante contextualizar Montes Claros como uma cidade média com o poder de comando sobre um conjunto de cidades por meio de funções complexas e diversificadas que exerce. Montes Claros cresce e se desenvolve, exercendo forte centralidade nos setores socioeconômico, político, estrutural e cultural, consolidando-se como cidade média regional.

Palavras-chave: Montes Claros; Cidades Médias; Fluxo Aéreo, Região.

Abstract

Medium sized cities are different spaces in Brazilian urban system due to the number of inhabitants, economic dynamism in addition to concentrating large amount of urban equipments as well as medical and educational services which draw a regional population. Montes Claros has added around several urban centers under its influence with various material and immaterial flows: work, education, capital, properties, services, goods, transportation, consumption, business, and leisure. In this context, this paper analyzes the regional role of

Montes Claros considering the flow of people from the municipalities of the northern region of Minas in order to use air transport towards the various destinations in Minas Gerais and Brazil. From this perspective, it is important to contextualize Montes Claros as a medium sized city exerting power of command over a number of cities through complex and diverse functions. Montes Claros has grown and developed exerting strong centrality in the socioeconomic, political, structural and cultural sectors, consolidating its position as a medium sized city.

Keywords: Montes Claros; Medium sized Cities; Airflow; Region.

Resumen:

Ciudades intermedias son diferentes espacios en el sistema urbano de Brasil, en virtud de su población, el dinamismo económico y también se concentran gran cantidad de equipos municipales y médicos, servicios educativos, entre otros, que atraen sobre todo una población regional. En el norte de Minas Gerais tiene Montes Claros con sus características demográficas, económicas y estructurales añadiendo alrededor y debajo de sus diversos centros urbanos de influencia con diversos materiales y los flujos inmateriales: trabajo, estudios, capital, bienes, servicios, mercancías, el transporte, consumidores, negocios y ocio. En este contexto, el presente trabajo analiza el papel regional de Montes Claros del flujo de personas de los municipios de la región norte de Minas utilizando el transporte aéreo hacia los distintos destinos en Minas Gerais y Brasil. Desde esta perspectiva, es importante contextualizar Montes Claros como una ciudad intermedia con el poder de mando sobre un grupo de ciudades a través de funciones complejas y diversas que realiza. Montes Claros está creciendo y desarrollándose, ejerciendo una fuerte centralidad en los sectores socioeconómicos, políticos, estructurales y consolidando- cultural como una ciudad intermedia regional.

Palabras clave: Montes Claros; Ciudades intermedias; El flujo de aire; Región

Introdução

Pensar a cidade na sua configuração espacial, formas, escalas, processos, estruturas e funções faz parte das preocupações da geografia, notadamente a urbana, no momento em que o sistema urbano brasileiro apresenta mudanças substanciais na sua organização. Uma dessas mudanças diz respeito ao crescimento expressivo das cidades médias que são centros urbanos dotados de potencialidades e capazes de atrair para seu espaço interno e regional capitais econômicos, tecnologias, investimentos e fluxos populacionais.

Há muitas dificuldades teóricas e metodológicas em produzir pesquisas que não sejam uma mera descrição da realidade desses espaços. Mas há uma questão irrefutável: as cidades médias têm grande importância na estruturação regional. Nesse sentido, torna-se relevante, estudos de caso que auxiliem na análise de cidades médias como objeto de estudo da ciência geográfica.

Sobre o poder do comando e da organização de uma cidade, Garnier (1997) comenta que

A cidade é o fermento da vida regional (Le Lannou, 1949) e este fermento assenta um verdadeiro poder que é, em parte, oficial. Inclui a organização da administração, cuja eficácia é variável segundo o sistema político, a densidade e a importância dos equipamentos e dos recursos da população. Isso faz parte da função de enquadramento

que se definiu, mas que é de apreciação delicada. (GARNIER, 1997, p.457).

Nessa mesma perspectiva, Borba (2003, p. 77) avalia que

[...] cidades e regiões de cada país passam a depender do lugar que esse país ocupe no contexto da hierarquia de funções da divisão internacional do trabalho. A internacionalização das economias afeta o fluxo de mercadorias, de capitais e de mão de obra, além de afetar a organização e gestão das atividades econômicas. O resultado é a reorganização completa das economias nacionais e de sua estrutura espacial (sobretudo, nos países menos desenvolvidos ou de desenvolvimento recente).

Lima Filho (1975) afirma que o conceito de cidade como lugar central, “explica simultaneamente a interação das cidades na sua posição relativa no espaço geográfico e o grau das funções de lugar central a serem desempenhadas dentro de seus limites”.

Muitos estudos urbanos focalizaram suas análises na escala regional, devido a importância que as cidades assumem ao oferecer maior diversidade de bens e serviços no sistema urbano em que se inserem. Com isso, essas cidades se tornam hierarquicamente centrais em relação às demais. A Teoria das Localidades Centrais¹ formulada por Christaller na década de 1930 incorporou os conceitos de localidades centrais e centralidade, considerando que os centros urbanos são denominados localidades centrais e a centralidade de que dispõem é derivada de seu papel como núcleos distribuidores de bens e serviços, ou seja, das funções centrais que desempenham.

No Brasil, as novas tendências do sistema urbano nacional marcam o aumento da importância das cidades médias e sua crescente participação na população urbana, além do dinamismo econômico que apresentam. Até a década de 1970 a população do país concentrava-se nas áreas metropolitanas. O crescimento dessas cidades originou uma urbanização marcada pelo processo de desmetropolização ou desconcentração-concentrada. Para Santos e Silveira (2001), o crescimento populacional das cidades entre 100 e 500 mil habitantes é fruto da desmetropolização e da desconcentração industrial, ocorrido a partir da década de 1980, o que veio a fortalecer o crescimento das cidades médias no Brasil.

No âmbito intra-regional os investimentos passaram a ser direcionados principalmente para as cidades de porte médio que, posteriormente, desempenham

¹CHRISTALLER, W. Central Places in Southern Germany, Prentice-Hall Inc., Englewood Cliffs, 1966.

importante papel na reestruturação econômica, territorial e produtiva do país. (MATOS, 2005). O processo de evolução das cidades médias brasileiras alcançou a primeira década do século XXI: “Enquanto o crescimento populacional no país foi de 1,17% ao ano, os municípios médios cresceram 1,5% ao ano”. (IPEA, 2012). Os municípios que protagonizaram, em conjunto, os mais expressivos crescimentos no período 2000-2012 foram aqueles com população entre 100 mil e 500 mil habitantes, revelando que o dinamismo populacional do Brasil continua seguindo novas rotas, particularmente rumo ao interior”. (CENSO DEMOGRÁFICO IBGE, 2010).

A expressão “cidade intermediária” aparece associada às noções de “cidade média” e “cidade regional” revelando [...] as formas de relação com os entornos rurais e regionais, considerando-se as fronteiras entre o rural e o urbano, as dinâmicas das pequenas cidades; as relações de dependência e complementaridade. (SOARES, MELO, 2010, 235-236). Para que uma cidade seja média é necessário que a mesma exerça o papel principal de centralidade na região em que se insere. A força de articulação com outros centros urbanos; o poder de atuação como centro principal de oferta de serviços, comércios, moradia e emprego, entre outros bens, para a sua área de influência; mostra a relevância de uma determinada cidade no seu contexto regional e até em outros níveis e escalas urbanas.

Muitos autores ressaltaram o papel regional da cidade. Michel Rochefort (1975, p.24) a considera como “um centro urbano em condições de atuar como suporte às atividades econômicas de sua hinterlândia”. Andrade (1977, p.44) pontua que

Finalmente a região não pode ser considerada como uma área isolada, de vez que ela está permanentemente em contato com o exterior, sendo parte de um todo, maior, bem mais amplo. Ela é quase sempre dominada, de vez que a capacidade superior de decisão, quer financeira quer política, lhe escapa, pois a região, no plano administrativo, “é um nível intermediário indispensável entre o poder central e os organismos locais. Ela é o quadro territorial no qual se aplicam as decisões, pelo qual são estudados os programas de ação”.

Para Egler (2001, p. 26) a questão urbana deve ser articulada com a questão regional através da lógica da produção/reprodução social, escapando assim de uma visão fragmentada do território. O autor acrescenta que na tradição do pensamento geográfico, a cidade é parte integrante e, ao mesmo tempo, formadora da região e, como tal, não podem, nem devem, ser tratadas de modo separado ou desconexo. Já Santos (1988, p.89-90) assinala que “As cidades intermediárias, que hoje são também chamadas de “cidades médias”, a que então chamávamos de

“centros regionais”, são o lugar onde há respostas para níveis de demanda de consumo mais elevados.

Assim, as cidades médias constituem elementos importantes no contexto da urbanização contemporânea em função de suas características e potencialidades, tanto em termos de organização/articulação dos espaços regionais, quanto em termos políticos e econômicos. O tema é atual e pertinente tanto no âmbito acadêmico, como também político-estatal. Os estudos sobre as cidades médias apresentam uma série de desafios a serem enfrentados pelos planejadores e pesquisadores, dentre eles, a análise de suas funções no sistema urbano desempenhando atividades para si e sua área de influência. Nesse sentido, é preciso diagnosticar sua especialização funcional em diferentes setores econômicos, a natureza e intensidade dos fluxos processados entre elas e sua zona de influência.

Nessa perspectiva, se insere a cidade média de Montes Claros cujo papel regional marca a sua origem e dinâmica atual. Montes Claros já foi analisada no âmbito regional sob diversas perspectivas, dentre elas: centro de prestação de serviços especializados como saúde, educação superior e técnica; no oferecimento de comércios varejistas e atacadistas, e, ainda, polo de atração de deslocamentos pendulares por motivos de trabalho e estudo. Isso decorre de alguns fatores, por exemplo, a ação da elite política e econômica por meio de programas e projetos de fomentos a investimentos públicos e privados, de sua posição geográfica, da infraestrutura que abarca, destacando-se os meios de transportes, alavancando um grande movimento de população, bens, serviços, capitais, negócios, tecnologias, dentre outros, para esta cidade média.

Com isso, esse artigo analisa o papel regional de Montes Claros a partir dos fluxos de pessoas dos municípios da região Norte de Minas para a utilização do transporte aéreo em direção aos diversos destinos em Minas Gerais e Brasil. A metodologia consistiu na identificação do fluxo aéreo no período de 2010 a 2015 e, com isso, a sua importância para a análise do papel regional da cidade média de Montes Claros. A pesquisa documental realizou-se no sítio eletrônico da Infraero, o que permitiu conhecer o fluxo anual de passageiros (embarque e desembarque) nos anos selecionados, bem como, o movimento de pousos e decolagens. Além disso, foram aplicados 536 questionários aos passageiros no aeroporto Mário Ribeiro, em Montes Claros/MG nos dias 13 e 18 do mês de novembro de 2013. As perguntas versavam sobre a origem e o destino dos passageiros e também as motivações dos deslocamentos. Os questionários foram aplicados observando-se separadamente as

peças que chegavam ao aeroporto para utilizar o terminal e as peças que chegavam dos voos de outros terminais aeroviários.

Após a aplicação dos questionários, os dados foram sistematicamente contabilizados no programa Microsoft Excel® e, posteriormente, representados na forma de tabelas, gráficos e mapas. O mapa de intensidade foi elaborado no software ArcGis® 10.0, obedecendo-se aos critérios cartográficos, da seguinte maneira: os dados de origem dos dias 13 e 18 foram cruzados e somados, originando uma tabela. O mesmo foi feito com os dados de destino. Com isso, foi elaborada a base cartográfica (*shapefile*) identificando o destino dos passageiros que embarcaram e a origem dos passageiros que desembarcaram no aeroporto de Montes Claros-MG. A análise bibliográfica realizada pautou-se nas temáticas: cidades médias (MATOS, 2005; SANTOS, SILVEIRA, 2001) e função regional urbana (ANDRADE, 1977; GARNIER, 1997; EGLER 2001; SOARES, MELO, 2010).

Cidade média, papel regional e fluxos aéreos: análise de Montes Claros/MG

O Norte de Minas possui uma área territorial de 128.602 km². (IBGE, 2010). Esta região é formada por 89 Municípios, sendo que desse total:

[...] apenas dez possuem população urbana superior a 20.000 habitantes. Somente Porteirinha, Brasília de Minas, Espinosa, Manga, Coração de Jesus, Espinosa, Itacarambi, Francisco Sá, Jaíba, Monte Azul e Rio Pardo de Minas possuem entre 10.000 e 20.000 habitantes na área urbana. As demais, uma maioria de 68 municípios, possuem população urbana inferior a 10.000 habitantes, sendo que Santa Cruz de Salinas, Gameleiras, Cônego Marinho, Glaucilândia, Miravânia e Itacambira possuem menos de 1.000 habitantes. (PEREIRA, 2007, p. 176).

Nas últimas décadas a região Norte de Minas passou por profundas transformações decorrentes da ação desenvolvimentista de órgãos governamentais. Instituições como DNOCS (Departamento Nacional de Obras Contra a Seca), IDENE (Instituto de Desenvolvimento do Norte e Nordeste de Minas Gerais), CODEVASF (Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e Parnaíba) e, principalmente, a SUDENE (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste) foram de fundamental importância para promover o desenvolvimento de Montes Claros e da região Norte de Minas. (OLIVEIRA, 2000).

A inserção do Norte de Minas na área mineira de atuação da Sudene em 1960 promoveu investimentos em infraestrutura, industrialização e modernização na

agropecuária nesta região. Montes Claros, Janáuba, Januária e Pirapora, principais centros urbanos norte mineiros, foram beneficiados com os recursos provenientes da Sudene. Estas cidades destacam-se no contexto norte mineiro no que se refere ao seu poder de centralidade em âmbito regional e microrregional. (FRANÇA, SOARES, 2013).

O município de Montes Claros está situado na Bacia do Alto Médio São Francisco ao Norte do Estado de Minas Gerais possuindo uma área territorial de 3.576,76 km² e 361.971 habitantes (IBGE, 2010). O PIB total de Montes Claros, conforme o IBGE (2013) é de R\$ 7,05 bilhões, sendo 69% composto pelo setor de Serviços, 28% Indústria e 3% Agropecuária.

Montes Claros é classificada como cidade média de relevante importância regional conforme demonstraram os estudos de Amorim Filho, Bueno e Abreu (1982); Andrade; Lodder (1979); França (2012, 2007); Pereira, Lemos (2004) e Pereira (2007). Sobre a função regional dessa cidade média, Lemos et al (2003) realizaram um importante estudo sobre os polos econômicos e suas áreas de influência como base para uma proposta de nova regionalização para o Brasil². Os autores abordaram o conceito de região no sentido econômico como parte indissociável da definição de centro urbano ou lugar central.

À medida que o espaço econômico tende a se organizar no entorno de vários lugares centrais, com suas áreas de mercado, está aberta a possibilidade de reprodução de regiões e desenvolvimento de economias regionais, com níveis diferenciados de integração econômica. Ao mesmo tempo, do ponto de vista intra-regional, podem se desenvolver lugares centrais diferenciados, por ordem de tamanho e funcionalidade na oferta de bens, de maneira a se conformar sistemas urbanos hierarquizados. Configura-se, assim, uma hierarquia nodal urbana, formada pelo centro de maior tamanho, que exerce a função de suprir serviços especializados a centros menores em seu entorno, especialmente os serviços ofertados para o setor produtivo regional, que exigem uma escala urbana mínima relativamente elevada. (LEMOS, et al, 2003, p.668).

Identificou-se neste estudo onze macropolos brasileiros e suas áreas de influência: São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Salvador, Curitiba, Centro-Oeste (área multipolarizada por Brasília e Goiânia), Recife, Fortaleza, Belém e Manaus. Montes Claros integra nessa pesquisa a mesorregião polarizada por Belo Horizonte ao

² A base de informações foram os microdados do Censo Demográfico de 1991 e a base cartográfica digital da Malha Municipal Digital do Brasil, convertida para o Mapinfo. A aplicação desta metodologia se deu via utilização do Sistema de Informações Geográficas - SIG. Este procedimento possibilita a identificação georrefenciada das regiões pólo e suas áreas de influência, com base no potencial de interação econômica entre as unidades espaciais e a correspondente hierarquia de poder de atração econômica no espaço. (Lemos et al, 2003, p.697).

lado de Governador Valadares, Ipatinga, Teófilo Otoni e Divinópolis. Definida como polo econômico regional os autores apontam que “[...] a densidade de fluxo econômico de uma mesorregião deve, portanto, ser significativa para constituir um polo que expressa a capacidade de integração regional de seu núcleo urbano em relação ao seu entorno e aos fluxos inter-regionais. (LEMOS, et al, 2003, p.686).

No período atual, a cidade média de Montes Claros vivencia profundas transformações urbanas que refletem no seu dinamismo e alcance regional. Em Montes Claros, as atividades ancoradas nos setores terciários (comércios e prestação de serviços) e industrial se expandem. No comércio, Montes Claros ampliou a sua rede de estabelecimentos varejistas e atacadistas, o que demonstra uma forte especialização e diversificação do setor terciário. Os setores de saúde e de educação superior, notadamente, se ampliam e se diversificam. A atividade industrial passa por processos de especialização, modernização e incorporação de novas tecnologias, resultantes de demandas de novos ramos industriais instalados em Montes Claros. Verificam-se, ainda, grandes investimentos direcionados ao segmento imobiliário da cidade e à construção civil, no intuito de atender à demanda das classes de alta, média e baixa renda. As construções de condomínios fechados e conjuntos habitacionais ou habitações populares, impulsionam a expansão urbana, vinculada ao processo de acumulação e de reprodução do capital. (FRANÇA, SOARES, 2013).

Atestada a importância regional dos centros urbanos torna-se necessário avançar em sua análise teórica e metodológica, além de empírica. Andrade (1977, p.120) pontua nesse sentido que “Identificando os polos, qualquer que seja seu nível hierárquico – macro-regional, regional, sub-regional ou local - deve-se fazer o estudo de suas características demográficas, da importância das redes de transportes que o servem, dos seus equipamentos industriais e dos seus equipamentos de serviços”.

Nos estudos regionais, a infraestrutura de transportes é um fator primordial se partirmos do pressuposto de que os meios de transportes possibilitam as trocas materiais e imateriais entre os municípios. A respeito do desenvolvimento dos meios de transportes no Norte de Minas no século passado e atual e a sua capacidade de articulação intra e inter regional, Rodrigues (2000, p.105) expõe:

Com o desenvolvimento das ferrovias e rodovias, no início deste século e depois da metade, com a incorporação do Norte de Minas a área da SUDENE, a economia regional teve as suas relações comerciais com o resto do país e como próprio Estado de Minas Gerais ampliadas, gerando novas possibilidades econômicas.

Pereira (2010, p.10) resgata a expansão da rede ferroviária no Brasil e o processo de interiorização desse tipo de transporte, destacando a região Norte de Minas: “O Brasil dispunha de uma considerável rede ferroviária no eixo Rio-São Paulo, que no final do século XIX e no início do século XX, começa o processo de expansão na direção ao interior do país. No início do século XX a ferrovia chega ao Norte de Minas Gerais.

A implantação da ferrovia, na década de 1930, e a abertura de estradas consistiram em importantes fatores responsáveis pelas trocas comerciais que Montes Claros realizava na região com outros municípios, o que acabava interligando-os. (FRANÇA, 2007, p 89). A expansão da rede viária intra e inter-regional, a partir dos anos 1970 e 1980, interligou Montes Claros às demais regiões e mercados do país. Atualmente, a malha ferroviária que serve Montes Claros é administrada pela VLI Logística que realiza somente transporte de cargas.

A Região Norte de Minas é, ainda, bem servida de rodovias, notadamente, Montes Claros/MG que é classificada pelo Plano Rodoviário Nacional como o segundo maior entroncamento rodoviário do país. Abrangendo a zona urbana de Montes Claros têm-se: a BR 135 (sentido Sul) que liga Montes Claros a Belo Horizonte, a BR 365, que conecta Montes Claros a Uberlândia, a MG 251, que faz a ligação de Montes Claros à rodovia Rio-Bahia (BR 116). (FRANÇA; SOARES, 2013).

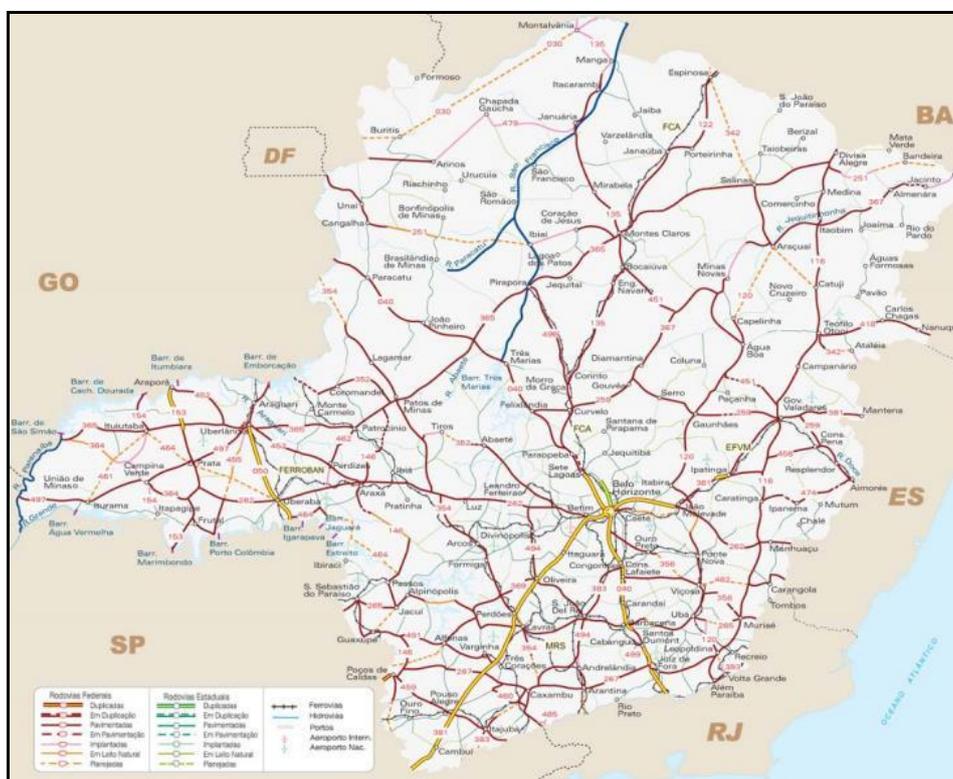


Figura 1: Mapa de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos em Minas Gerais. Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), 2015.

Quanto ao setor aéreo, conforme o estudo Região de Influência das Cidades/REGIC (IBGE, 2007, p 161), “o transporte aéreo coloca Montes Claros como um importante polo regional nesse setor”. A relação de fluxos aéreos com a rede urbana, a partir dos dados do Censo do IBGE de 2010, possibilita analisar as conexões entre as cidades do Norte de Minas considerando a centralidade de Montes Claros no referido segmento. (Figuras 2 e 3).

O projeto **Redes e Fluxos do Território** constitui uma linha de investigação permanente do IBGE, que tem por objetivo analisar os relacionamentos e as ligações entre as cidades brasileiras, sua acessibilidade e a configuração espacial de suas trocas, quer de natureza material (pessoas, mercadorias, carga), quer imaterial (informações, ordens, dinheiro). Para tal, foram utilizadas duas bases de dados: a primeira é formada pelos registros administrativos das ligações origem–destino realizadas entre as 135 cidades brasileiras com aeroportos entre si, no ano de 2010, provenientes da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. (IBGE, 2015).



Figura 2: Ligações aéreas – passageiros, fluxos principais, 2010.
Fonte: IBGE, 2015.

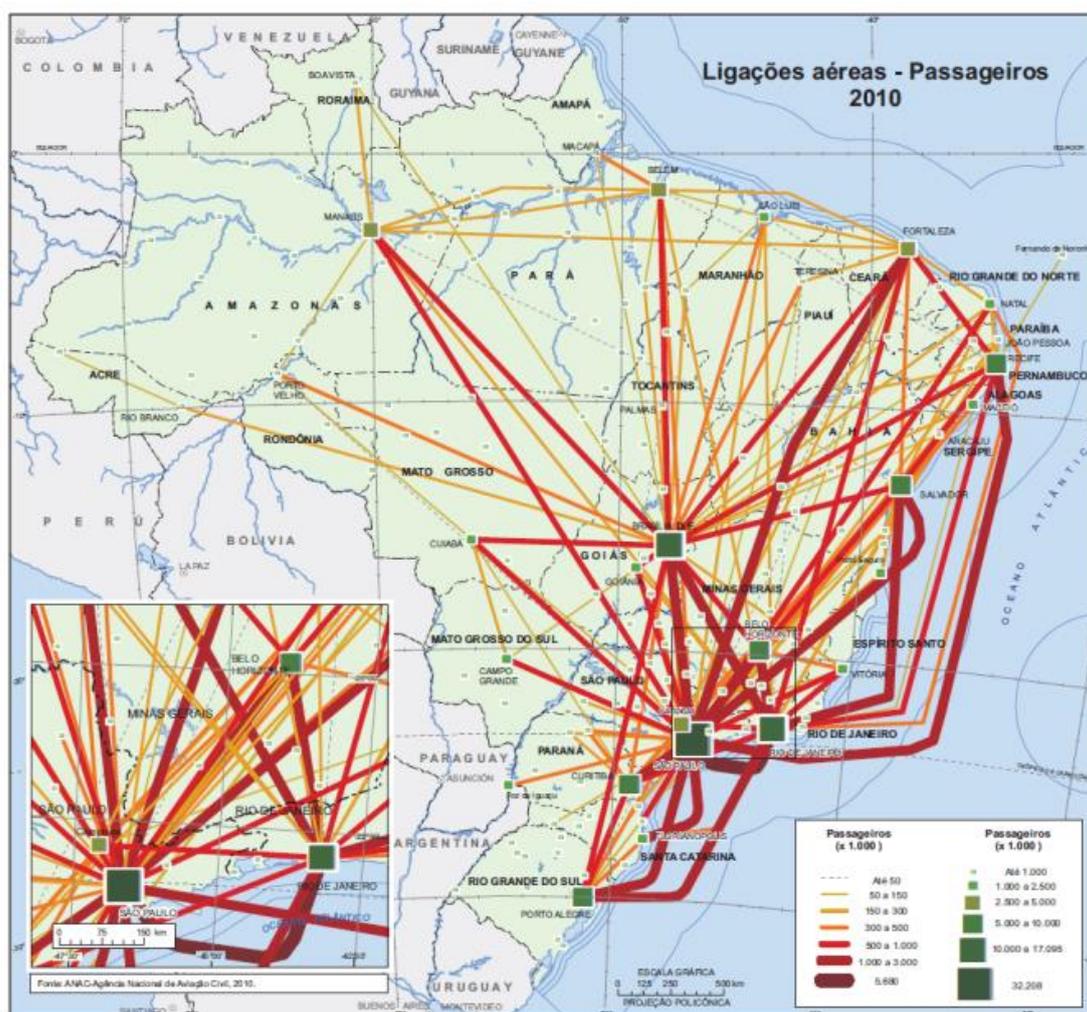


Figura 3: Ligações aéreas – passageiros, 2010.
Fonte: IBGE, 2015.

A análise da cidade média de Montes Claros por meio dos fluxos aéreos ilustra o seu dinamismo atual e as interações regionais. O Aeroporto Mario Ribeiro está localizado a aproximadamente 7 km da área central de Montes Claros. (Figura 4). É administrado pela Infraero desde 1980 e possui uma pista de pouso de 45 metros de largura e 2.100 metros de extensão. (INFRAERO, 2015). Atualmente, duas companhias aéreas operam neste aeroporto: A AZUL Linhas Aéreas e a GOL Linhas Aéreas.



Figura 4: Imagem do aeroporto de Montes Claros.
Fonte: MG Turismo, <http://mgturismo.com.br>

Entre os anos de 2014 e 2015 cresceu o número de passageiros e cargas no Aeroporto de Montes Claros: “Ao contrário da maioria dos terminais de Minas Gerais, o aeroporto Mário Ribeiro ampliou o total de cargas e de passageiros transportados no primeiro bimestre desse ano [2015] em relação ao mesmo período do ano passado”.

Entre janeiro e fevereiro, 65.014 usuários embarcaram e desembarcaram no terminal de Montes Claros contra 59.392 no primeiro bimestre do ano passado. Já o total de cargas movimentado em janeiro e fevereiro foi quase o dobro: 31.812 quilos contra 18.098 quilos do ano passado. (JORNAL DE NOTÍCIAS, Montes Claros, 14 de Abril de 2015, p.7).

A partir de dados obtidos no Anuário Estatístico Operacional 2015 da INFRAERO verifica-se, no Gráfico 1, a intensidade crescente dos fluxos (embarques e desembarques) de passageiros aéreos. O número de passageiros transportados (embarques e desembarques) no aeroporto Mario Ribeiro em Montes Claros cresceu 210% em no período de 2010 a 2015, passando de 121.140 para 375.426 passageiros. O referido aeroporto foi o segundo do interior do Estado de Minas Gerais que mais transportou passageiros em 2015. Apenas o Aeroporto de Uberlândia no Estado movimentou mais passageiros. De acordo com o Ranking por Movimento de Passageiros, o aeroporto de Montes Claros (sigla SBMK) ocupou a 36ª posição no Brasil. (INFRAERO, 2015).

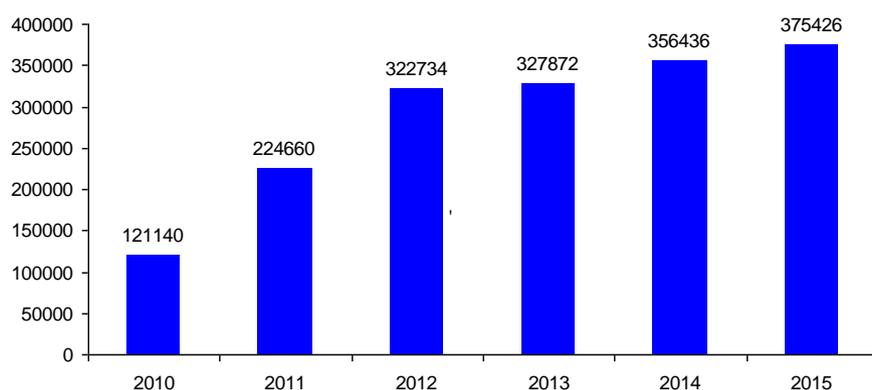


Gráfico 1: Passageiros transportados (embarques e desembarques) no Aeroporto Mario Ribeiro na cidade média de Montes Claros/MG, 2010-2015.

Fonte: INFRAERO, 2015. Org.: FRANÇA, I. S., 2015.

A média diária de passageiros (embarques e desembarques), no ano de 2013 foi de 900 passageiros. Foram aplicados questionários aos passageiros no aeroporto Mário Ribeiro, em Montes Claros/MG nos dias 13 e 18 do mês de novembro de 2013, num total de 536 entrevistados. Isso corresponde a 30% do total. As perguntas versavam sobre a origem e o destino dos passageiros e também as motivações dos deslocamentos. Os questionários foram aplicados observando-se separadamente as pessoas que chegavam ao aeroporto para utilizar o terminal e as pessoas que chegavam dos voos de outros terminais aeroviários. Do total de entrevistados, 228 (43%) são habitantes de cidades norte mineiras, isto é, passaram por Montes Claros para se deslocarem para outros destinos do estado de MG e Brasil. (Figura 5). As demais pessoas estavam em trânsito.

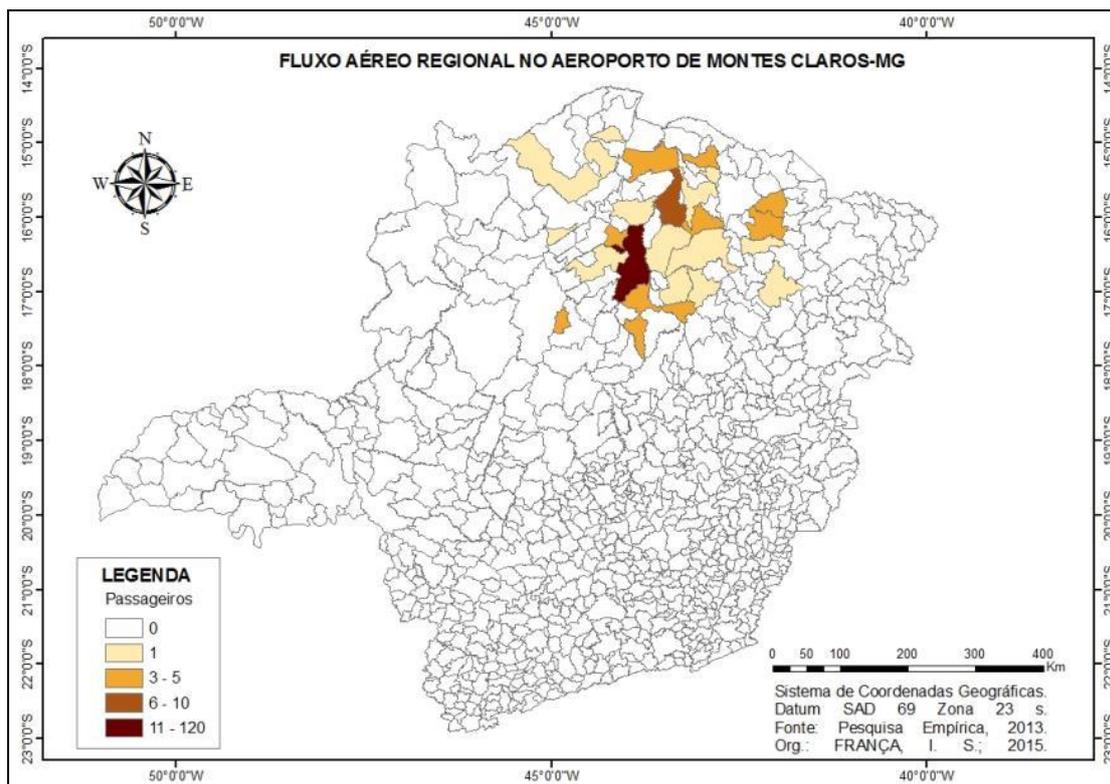


Figura 5 – Fluxo aéreo regional no aeroporto de Montes Claros-MG, 2013.
Fonte: Pesquisa Direta, 2013.

Chama a atenção os fluxos decorrentes dos municípios norte mineiros Janaúba, Pirapora, Monte Azul, Jaíba, Bocaiúva, Riacho dos Machados, Salinas e Taiobeiras. Montes Claros, cidade polo regional, apresentou a maior quantidade de passageiros que utilizam o terminal aeroviário, correspondendo a 53%.

Quanto aos destinos dos passageiros que embarcaram no Aeroporto em Montes Claros destaca-se Belo Horizonte (43%), São Paulo (26%), Rio de Janeiro (10%), Campinas (6%) e Brasília (3%). Importa ressaltar, também, o fluxo em direção às diversas regiões do país, tais como Norte, Nordeste e Sul. (Pesquisa Empírica, 2013).

O principal motivo das viagens realizadas por meio do Aeroporto de Montes Claros foi negócios (45%), seguido de visita familiar (24%) e turismo (19%). Negócios e turismo configuram 64% da motivação das viagens. (Gráfico 2).

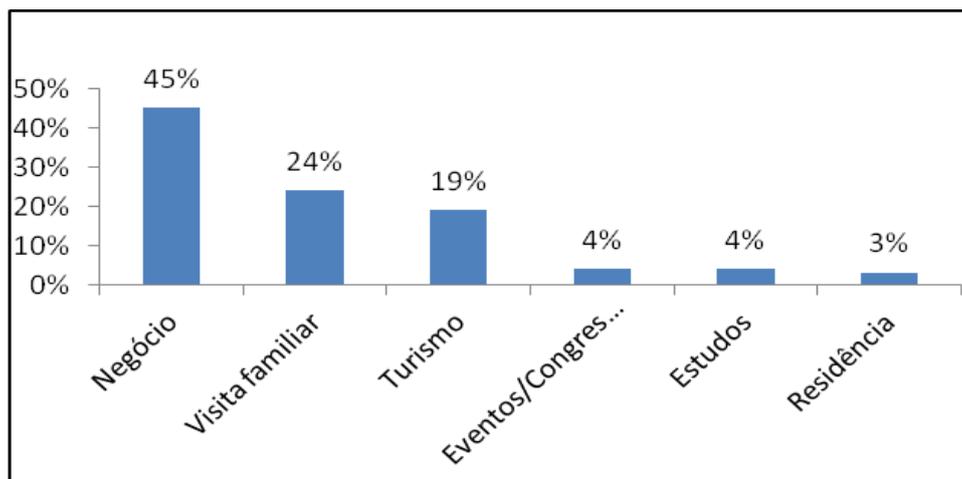


Gráfico 2: Aeroporto Mário Ribeiro de Montes Claros, MG: Motivo do embarque, nov.2013. Fonte: Pesquisa Empírica, 2013. Org.: FRANÇA, 2015.

Assim, os fluxos aqui diagnosticados mostram a mobilidade populacional a partir das conexões viárias vinculadas ao mercado de trabalho, questões familiares e turismo das cidades circunvizinhas a Montes Claros no Norte de Minas. Com isso, promovem uma interação com a cidade média de Montes Claros, possibilitando o aumento do dinamismo econômico e os fluxos materiais e imateriais a ele direcionados.

Ao ser indagado sobre a importância do aeroporto Mário Ribeiro, em entrevista, o Superintendente da Infraero destacou que:

Ele traz desenvolvimento, ele é a porta de entrada principal de uma cidade. É por onde as pessoas e os investidores entram. Um aeroporto é a fronteira da cidade por onde entre o grande desenvolvimento, onde chegam os grandes empresários, onde chegam os executivos, as pessoas que fazem negócios, as pessoas que fazem turismo. É a principal porta para as pessoas que têm um alto poder aquisitivo. (Entrevista realizada em março de 2014).

Em relação à dimensão e dinâmica do aeroporto, bem como o perfil do usuário, o Superintendente da Infraero disse:

Todo e qualquer investimento, ampliação e crescimento do aeroporto reflete diretamente na cidade, cresce o aeroporto, gera emprego, gera renda e isso faz com que a cidade se desenvolva. E quando você tem um equipamento operante, ele propicia uma ligação direta com outras cidades principais do país. Os investimentos da cidade passam pelo aeroporto. Com um aeroporto crescente, pujante, a cidade cresce. Ela também exige que o aeroporto cresça em conjunto. E ele acaba deixando a cidade sem fronteiras. Hoje Montes Claros tem um turismo de negócios. O perfil do profissional que vem aqui é de um profissional que permanece certa de três dias na cidade. Geralmente são ligados às indústrias. Tem também um turismo educacional. Temos aqui cerca de 12 faculdades instaladas. Então isso traz empresários para cá. O nosso parque

industrial também tem atraído muitas empresas. O governo estadual tem incentivado junto com o governo municipal para que empresas se instalem em Montes Claros. Isso tem dado um resultado muito bom. O seja, esses empresários, esses executivos, eles têm vindo constantemente e são um perfil de usuários que já detectamos aqui. Quanto à população não tem como avaliar isso. Hoje em dia é chamada classe C que á chegou aos aeroportos. Considerada classe C é a classe média. Antigamente, nos anos 1970 era só a classe A que usufruía do aeroporto, era a classe A+. Depois de 1980 já virou a A e B. A partir dos anos 2000 a classe média passou a atingir os aeroportos. (Entrevista realizada em março de 2014).

O setor de transportes e os fluxos dele decorrentes, especificamente aqueles associados às ligações aéreas, ratifica a centralidade de Montes Claros no Norte de Minas, revelando a sua importância econômica e infraestrutural como cidade média. A análise aqui apresentada demonstra uma importante forma de interação via ligações aéreas como condição para a definição do seu potencial para exercer papéis intermediários nas relações que se estabelecem com a sua área de influência.

Considerações finais

O processo de urbanização no Brasil se intensificou ao longo do século XX acarretando um conjunto de mudanças espaciais e estruturais na economia e na sociedade brasileira. Nesse sentido, as cidades médias se individualizam dos demais espaços urbanos pelo seu dinamismo demográfico, econômico, infraestrutural, atração de investimentos diversos a partir da capacidade de reunir e centralizar atividades industriais, comércios e prestação de serviços numa dada região em que se inserem.

No Norte de Minas Gerais, Montes Claros se consolidou após a década de 1970 como uma cidade média regional, concentrando indústrias, instituições de ensino superior e técnico, estabelecimentos especializados em saúde, redes de supermercados atacadistas e varejistas, shoppings centers, entre outras infraestruturas.

Em decorrência disso, essa cidade média confirma a sua centralidade no Norte de Minas, ao reunir funções econômicas, políticas e infraestruturais importantes, induzindo os fluxos de pessoas, mercadorias, bens e capitais. (FRANÇA, SOARES, 2013).

Esse artigo analisou o papel regional de Montes Claros a partir dos fluxos de pessoas dos municípios da região Norte de Minas que utilizam o transporte aéreo em direção aos diversos destinos em Minas Gerais e Brasil. Diagnosticou-se o aumento exponencial do número de pessoas que utilizaram o transporte aéreo entre os anos de 2010 a 2015 por meio do terminal instalado na cidade média de Montes Claros, ocasionando um processo de intensificação da circulação não restrito a pessoas, mas envolvendo bens, capitais, informações e mercadorias.

Demonstrou-se nesse dinamismo, a histórica articulação dessa cidade média com o espaço regional através do fluxo aéreo, destacando-se as localidades: Janaúba, Pirapora, Monte Azul, Jaíba, Bocaiuva, Riacho dos Machados, Salinas e Taiobeiras. E, ainda, verificou-se a estreita relação entre Montes Claros, Belo Horizonte e São Paulo, capital mineira e maior centro financeiro do país, respectivamente, denotando sua expressão como nó articulador das interações na rede urbana em escalas mais amplas.

Diante disso, tornam-se necessárias políticas públicas referenciadas na escala regional. O planejamento urbano regional mostra-se necessário e deve considerar as especificidades sociais, econômicas e ambientais. Além disso, precisa-se potencializar as conexões entre as regiões e municípios do interior do país, ampliando e melhorando a infraestrutura aeroportuária. Assim, contribuiria para a minimização das diferenças regionais e consequente elevação da qualidade de vida da população.

Agradecimento

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais - FAPEMIG

Referências

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno, BUENO, Maria Elizabeth Taitson; ABREU, João Figueiredo. Cidades de porte médio e o programa de ações sócio-educativo-culturais para as populações carentes do meio urbano em Minas Gerais. **Boletim de Geografia Teórica**, Rio Claro/SP, v. 2, n. 23-24, 1982. p. 33-46.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Espaço, Polarização e Desenvolvimento**. Recife: Grijalbo, 1977.

ANDRADE, Thompson, LODDER, Celsius. A. **Sistema urbano e cidades médias no Brasil**. IPEA. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. A cidade e a organização do território. In: **Geografia Urbana**. 2ª. edição, 1997. Fundação Calouste Gulbenkian/Lisboa. Tradução Raquel Soeiro de Brito. p.457-492.

BORBA, Sheila Villanova. **Indústria e Estruturação do Espaço Regional**: agentes da estruturação espacial na Aglomeração Urbana do Nordeste do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. Universidade Federal do Rio Grande do Sul/UFRS, Programa de Pós Graduação em Sociologia. Tese de Doutorado, 2003. 288p.

CHRISTALLER, Walter. Teoria das Localidades Centrais (1933). In **Central places in southerngermany**. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966.

EGLER, Cláudio Antônio Gonçalves. **Subsídios à caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**: configuração e dinâmica da rede urbana. Petrópolis – RJ: Laget/UFRJ, mar. 2001. p. 1-90. Disponível em: <<http://www.laget.igeo.ufrj.br/egler/pdf/redeur.pdf>>. Acesso em 21 de Maio 2015.

FRANÇA, Iara Soares. **Aglomeración urbana descontínua de Montes Claros/MG**: novas configurações socioespaciais. 2012. 293f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia: UFU, 2012.

_____. **A cidade média e suas centralidades**: O exemplo de Montes Claros no Norte de Minas Gerais. Instituto de Geografia. Universidade Federal de Uberlândia. Dissertação (Mestrado em Geografia) 2007. 208p.

FRANÇA, Iara Soares. SOARES, Beatriz Ribeiro. **Rede urbana regional, cidades médias e centralidades**: estudo de Montes Claros e dos centros emergentes de Pirapora, Janaúba e Janaúria no Norte de Minas Gerais. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR), 2013.

INFRAERO AEROPORTOS. **Anuário Estatístico Operacional**. Brasília: Infraero, 2015. Disponível em <<http://www.infraero.gov.br>>

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA/IBGE. **Censo Demográfico, 2010**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br>>.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA/IBGE. **Região de Influência das Cidades/REGIC**: Rio de Janeiro/RJ. Edição: 2007. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br>>.

JORNAL DE NOTÍCIAS. Montes Claros, 14/04/2015. **Cresce o número de passageiros e cargas no aeroporto de Montes Claros**. Disponível em <<http://www.jnnoticias.com>>.

LEMOS, Mauro Borges; DINIZ, Clélio Campolina; GUERRA, Leonardo Pontes; MORO, Sueli. (2003). A Nova Configuração Regional Brasileira e sua Geografia Econômica. **Estudos Econômicos**, n. 33, p. 665–700.

LIMA FILHO, Alberto de Oliveira. Distribuição espacial do comércio varejista da Grande São Paulo. **Série Teses e Monografias**, n.15, São Paulo: USP/IG, 1975.

MATOS, Ralfo Edmundo da Silva. **Espacialidade em rede**: população, urbanização e migração no Brasil contemporâneo. Belo Horizonte: C/Arte, 2005. 264 p.

OLIVEIRA, Marcos Fabio Martins de. **O processo de formação e desenvolvimento de Montes Claros e da Área Mineira da Sudene**. In OLIVEIRA, Marcos Fábio Martins; RODRIGUES, Luciene; CARDOSO, José Maria; BOTELHO, Tarcísio R. (Org). Formação Social e Econômica do Norte de Minas Gerais. Montes Claros: Unimontes, 2000.

PEREIRA, Anete Marília. **Cidade Média e Região**: o significado de Montes Claros no Norte de Minas Gerais. Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia/MG, 2007. Tese (Doutorado).

PEREIRA, Fabiano Maia; LEMOS, Mauro Borges. Cidades médias: uma visão nacional e regional. **Anais do XI Seminário sobre economia mineira**. Diamantina, 24 a 27 de Agosto de 2004. Disponível em <http://www.cedeplar.ufmg.br>.

PEREIRA, Luis Andrei Gonçalves. **Planejamento e Desenvolvimento**: Logística de Transportes e Exportações na Mesorregião Norte de Minas Gerais. Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Social/PPGDS, Universidade Estadual de Montes Claros/UNIMONTES, 2010. 172f.

PEREIRA, Luís Andrei Gonçalves; FERREIRA, Willian Rodrigues. **Redes de Transportes e Comércio Internacional**: os fluxos das exportações do setor siderúrgico-metalúrgico no norte de Minas Gerais. R. Ra'e Ga - Curitiba, v.29, p.64-91, dez/2013.

ROCHEFORT, Michel; LAMICQ, Hélène. **As Cidades Médias Brasileiras**. São Paulo, 1975. (mimeografado).

RODRIGUES, Luciene. Formação econômica do Norte de Minas e o período recente. In OLIVEIRA, Marcos Fábio Martins; RODRIGUES, Luciene; CARDOSO, José Maria Alves; BOTELHO, Tarcísio Rodrigues. (Org). **Formação Social e Econômica do Norte de Minas Gerais**. Montes Claros: Unimontes, 2000.

SANTOS, Milton, SILVEIRA, Maria. Laura. **O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI**. Editora Record. Rio de Janeiro, 2001.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. Fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

SOARES, Beatriz Ribeiro; MELO, Nágela Aparecida. Cidades médias e pequenas: reflexões sobre os desafios no estudo dessas realidades socioespaciais. In LOPES, D. M. F., HENRIQUE, Wendel. (org.). **Cidades médias e pequenas**: teorias, conceitos e estudos de caso. Salvador/BA, 2010. 250p.

Recebido em: 25/04/2015

Aprovado para publicação em: 21/07/2015