

GEOGRAFIA DO TRANSPORTE AÉREO

M. DACHARY ⁽¹⁾ apresenta um livro cuja perspectiva levanta dúvidas quanto à legitimidade do título. «Géographie du Transport Aérien» é, pelo objectivo e pela forma, uma compilação de informação diversa, apresentada numa forma descritiva, numa perspectiva mais histórica que geográfica. O geógrafo, por natureza, faz perguntas, indaga. M. DACHARY limita-se a descrever factos, procurando raramente causas ou explicações, que refere a título informativo. A excepção do «mal-entendido» suscitado pelo título, e uma vez compreendido o verdadeiro objectivo do livro, ele torna-se muito útil pela informação que contém.

«Géographie du Transport Aérien» é um vasto manual das características do transporte aéreo que mais directamente poderão interessar ao geógrafo. A autora preocupou-se em compilar informação variada sobre este meio de transporte, de forma a oferecer uma visão completa e de conjunto sobre a evolução do transporte aéreo. Este é o objectivo que apenas se adivinha numa pequena frase no final da Introdução. Compreensivelmente, este objectivo limita o carácter analítico do livro, tornando-o uma obra descritiva e de informação básica.

A Introdução é uma justificação da importância do transporte aéreo, baseada nas diferenças e vantagens que apresenta em relação a outros meios de transporte. A evolução técnica galopante, a inovação, o imprevisível, as repercussões das conjunturas políticas, comerciais e sociais a nível mundial, afectam o transporte aéreo numa forma única e universal. Estas características levantam problemas e incertezas que conduzem à necessidade dum «inventário», no qual o geógrafo participa, oferecendo uma «noção do conjunto» e esclarecendo uma história demasiado rápida. Essencialmente discutível, esta interpretação do papel do geógrafo reflecte-se em todos os capítulos do livro.

Os dois primeiros constituem um valioso ponto de partida para estudos de geografia do transporte aéreo. O capítulo I trata dos aspectos técnicos mais importantes sem entrar demasiado em pormenor. Numa perspectiva histórica, a autora descreve a evolução técnica, os aperfeiçoamentos constantes com o objectivo de aumentar a velocidade, peso e dimensão dos aviões, ao mesmo tempo que se desenvolvia a potência e *souplesse* dos motores. Isto conduz a uma crescente produtividade

(¹) DACHARY, M. — *Géographie du transport aérien*, Paris, LITEC, 1981, 370 p., XX fotogr. e 48 figuras.

que obriga as companhias aéreas à constante renovação das suas frotas. Esta evolução acarreta custos elevados que, associados a determinados requisitos físicos (meteorológicos, morfológicos) e humanos, constituem um desafio constante ao progresso. O capítulo II fornece também informação básica, agora em termos económicos. É importante a relação entre a tarifa aérea e o equilíbrio económico da empresa (custos, procura, concorrência). A intervenção do estado é insuficientemente discutida, sendo apresentada numa forma descritiva a partir de exemplos de diversos países. Na última parte deste capítulo encontra-se importante informação respeitante à regulamentação de tarifas internacionais e à origem, estrutura e actuação da I. A. T. A. O capítulo conclui com uma avaliação equilibrada das dificuldades encontradas por este organismo regulador e das possibilidades de actuação no futuro.

A estes dois capítulos de informação básica, de interesse fundamental, seguem-se três capítulos menos importantes, essencialmente descritivos. O seu conteúdo fornece, no entanto, indicações úteis para estudos mais aprofundados. Por exemplo, no que respeita ao tráfego de passageiros (cap. III) é interessante a forma como o turismo e o transporte aéreo se influenciam mutuamente e, por outro lado, a crescente importância da aviação privada nas viagens de negócios. Quanto ao transporte de mercadorias, o capítulo IV é útil ao descrever as normas e a natureza dos fretes, e os problemas presentes deste tipo de transporte (custos, rapidez, requisitos). O traçado das rotas aéreas, suas determinantes, e o controlo e regulamentação da circulação aérea constituem ainda informação adicional apresentada no capítulo V.

A rede aérea internacional (cap. VI) é descrita do ponto de vista histórico; a autora faz o inventário quase total das rotas internacionais, com alguma referência ao contexto político em que surgiram. Em seguida, M. DACHARY tenta analisar as desigualdades na rede internacional e explicar as zonas de maior e menor intensidade. A explicação, no entanto, mantém-se a um nível superficial e sem qualquer referência a possíveis implicações da rede internacional.

A explicação é ainda uma preocupação da autora ao descrever as redes nacionais (cap. VII). Depois de procurar, em vão, algumas correlações significativas com causas que *a priori* deveriam favorecer a actividade aérea (distâncias, população rural-urbana, produto nacional bruto), opta por uma explicação a nível individual através das características físicas e humanas de cada país. Assim, descreve sistematicamente as redes interiores dos países onde se fazem mais de 90 % de todos os tráfegos interiores (U. R. S. S., Canadá, Estados Unidos, Brasil e Austrália). Uma secção especial é dedicada ao Japão, pela singularidade geográfica que este país apresenta: alongamento do território, relevo montanhoso e fragmentação por braços de mar. Estas três características são, além da continentalidade de certos países, os factores físicos que, dum modo geral, mais favorecem a actividade aérea. No que respeita a factores humanos, M. DACHARY dá especial importância ao número de aglomerações com mais de 500 000 habitantes.

No último capítulo (cap. VIII) a autora refere-se aos aeroportos nas suas duas funções complementares: apoio terrestre às actividades aéreas e inserção num determinado ambiente físico e humano. Na definição, composição, requisitos e características económicas dos aeroportos existe alguma informação básica. No entanto, sob o título «Crescimento das grandes encruzilhadas aéreas» encontra-se apenas, como exemplo, uma descrição histórica do crescimento do aeroporto de Paris, o que mostra mais uma vez a falta de carácter analítico do livro. Em seguida a autora tenta avallar o aeroporto no seu ambiente terrestre. Esta secção fornece indicações úteis para estudos futuros; por exemplo, a ligação aeroporto-cidade contém diversas características que merecem atenção. Finalmente, M. DACHARY refere-se às possíveis implicações do aeroporto, numa pequena secção sobre urbanização. Ao negar a tese segundo a qual os grandes aeroportos seriam centros de urbanização e desenvolvimento ou, pelo menos, moderados multiplicadores económicos, M. DACHARY parece não tomar a perspectiva de análise mais conveniente.

O aeroporto tem um efeito que ultrapassa o de simples nó de rede de transporte. Enquanto que o automóvel tem uma função descentralizadora e o comboio é importante na ligação de centros urbanos, o transporte aéreo tem uma função essencialmente centralizadora de actividades «quaternárias». Nesta função, o elemento fundamental é o aeroporto e não o avião. Os contactos, as transacções, as decisões são muitas vezes feitas em conexão com o aeroporto, ou pelo menos facilitadas pela existência dum aeroporto em determinado centro urbano. Não é por acaso que as maiores cidades, os maiores centros de transacções a nível mundial, contêm os aeroportos de maior movimento. M. DACHARY desvia a atenção do grau de concentração de actividades «quaternárias» para a quantidade de edifícios e equipamento nas proximidades do aeroporto ou directamente gerados pelas actividades aéreas.

No final do livro, uma bibliografia não muito extensa, mas bem organizada por temas, constitui uma fonte de referências muito úteis.

Géographie du Transport Aérien é, portanto, um manual de informação básica bastante completo, podendo ser indispensável em estudos de geografia de transportes aéreos. No entanto, não deve ser considerado um livro básico numa cadeira de geografia do transporte aéreo, devido ao carácter descritivo com que a autora apresenta a maior parte da informação compilada.

ANA CATITA