

A IMPORTÂNCIA DO SISTEMA DE MOVIMENTO AÉREO FLEXÍVEL NA INTEGRAÇÃO PRODUTIVA DO TERRITÓRIO BRASILEIRO: O PAPEL DOS CONTATOS FACE A FACE NA ECONOMIA GLOBALIZADA

Fabício Gallo¹

Introdução

O território brasileiro, até meados do século XX, apresentava uma “economia de arquipélagos”, isto é, o país não estava integrado pelo sistema de movimento terrestre, o que dificultava a coesão dos mercados regionais. A preocupação com a circulação interna, questão geopolítica e geoeconômica fundamental, orientou políticas de integração do território para atender aos interesses econômicos e militares (COUTO E SILVA, 1952). Essas políticas buscavam promover a circulação no país com o intuito de efetivar a presença do Estado Nacional em todo território e, ao mesmo, tempo integrar os mercados que até então eram locais ou regionais. O papel do CAN (Correio Aéreo Nacional) merece destaque, pois com o slogan “Asas do Correio Aéreo: Elos da Unidade Nacional” representou um marco na afirmação da soberania e integração do território nacional a partir da interiorização de linhas aéreas.

A ampliação do sistema de movimento aéreo visava: a) Atender às questões da geopolítica nacional, isto é, buscava defender o território através da implantação de marcos nas fronteiras da Amazônia e do Pantanal Matogrossense; b) Afirmar a presença do Estado Nacional nos vários pontos do território, com o intuito de enfraquecer possíveis regionalismos; c) Fortalecer o “sentimento nacional” com a presença efetiva do Estado nas regiões; d) Garantir através da aviação comercial uma maior mobilidade no interior do território, já que o mercado interno começava a se consolidar.

Sistema de Movimento Aéreo e território nacional

Devido à insuficiência do sistema de movimento terrestre e à grande extensão territorial do país, o uso do espaço aéreo tornou-se fundamental na integração dessa “economia de arquipélago” agilizando o fluxo de mercadorias e de pessoas e, portanto, agilizador do fluxo de informações. A frota aeronáutica se sofisticava e se amplia, tanto assim que hoje o Brasil é o segundo país do mundo em número de pequenas aeronaves (particulares, corporativas, táxis aéreos e públicas); existem 9.076 aeronaves ativas

¹ UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas
Correio eletrônico: fabricio.gallo@ige.unicamp.br

cadastradas no Departamento de Aviação Civil (no ano de 2003, excluídos os helicópteros que perfazem o número de 813 aparelhos).

De acordo com Fábio CONTEL (2001), o sistema de movimento aéreo é uma união entre fixos e fluxos e compreende os sistemas militar e civil. Em nosso entendimento, este último, o sistema de movimento aéreo civil, subdivide-se em: a) Sistema de movimento aéreo nacional rígido: possui linhas aéreas operadas por grandes empresas de atuação nacional, ou seja, que atuam na escala do território como um todo ligando as capitais regionais entre si, com o Distrito Federal e com outros territórios nacionais; aeroportos mais sofisticados tecnicamente, inclusive preparados para operar vôos por instrumentos; horários rígidos de vôos (apesar dos atrasos); ligação pré-estabelecida entre as cidades; a frequência de vôos é alta para atender à grande demanda de fluxos; é um sistema operado por grandes aeronaves; b) Sistema de movimento aéreo regional rígido: é complementar ao sistema anterior, atua regionalmente “cobrindo” com suas rotas as cidades menores que muitas vezes não são capitais regionais, entretanto apresentam importância econômica ou política e não são atendidas pelas grandes companhias; utiliza-se de aeronaves de médio porte; c) Sistema de movimento aéreo flexível: as linhas aéreas não são regulares; é um sistema operado por pequenas aeronaves; as aeronaves operam, inclusive, em pistas não asfaltadas, como se fossem pistas “vicinais”; os horários são totalmente flexíveis, dependendo da demanda; destacam-se as ligações ponto-a-ponto e a ligação complementar aos vôos regulares nacionais e regionais; o sistema de movimento aéreo flexível está presente em todo território nacional, pode servir como ligação entre duas fazendas de um mesmo estado, ou pode servir como ligação entre regiões (CATAIA e GALLO, 2004).

Num país de dimensões continentais como Brasil, destaca-se a importância do sistema de movimento aéreo flexível já que nem todas as porções do território são atendidas por linhas aéreas regulares, isto é, pelo sistema de movimento aéreo rígido (nacional e regional). Dados de julho de 2003 indicam que no Brasil, na ocasião, 111 municípios eram atendidos por tal sistema com linhas regulares (DAC – Departamento de Aviação Civil, 2003), ou seja, um número bem reduzido se comparado ao total de municípios que compõem o Brasil. Além disso, chama atenção que o país apresentava em 2002 um total de 2932 aeródromos, sendo que destes 1183 se localizavam em fazendas (ROTAER, 2002).

A região Centro-Oeste se apresenta com destaque em relação às outras porções do Brasil pois conta com um total de 993 aeródromos homologados pelo DAC (ROTAER, 2002), para atender uma área de 1.606.371,505 Km², todavia possui apenas seis aeroportos com linhas aéreas regulares, localizados nas seguintes cidades: Alta Floresta (MT), Sinop (MT), Cuiabá (MT), Caldas Novas (GO), Goiânia (GO), Campo Grande (MS) (IAC, julho/2003). Nesta região, como são apenas seis cidades servidas por linhas regulares, num universo de 445 municípios, infere-se que a grande maioria dos aeródromos em fazendas

(são 766 aeródromos em fazendas na região Centro-Oeste) não está inserida entre as cidades que têm serviço comercial regular. Aliado ao pequeno número de cidades servidas pelo sistema de movimento aéreo rígido, apenas 8% da malha rodoviária da região é pavimentada, o que dificulta o deslocamento das cidades atendidas pelas linhas regulares para as outras localidades.

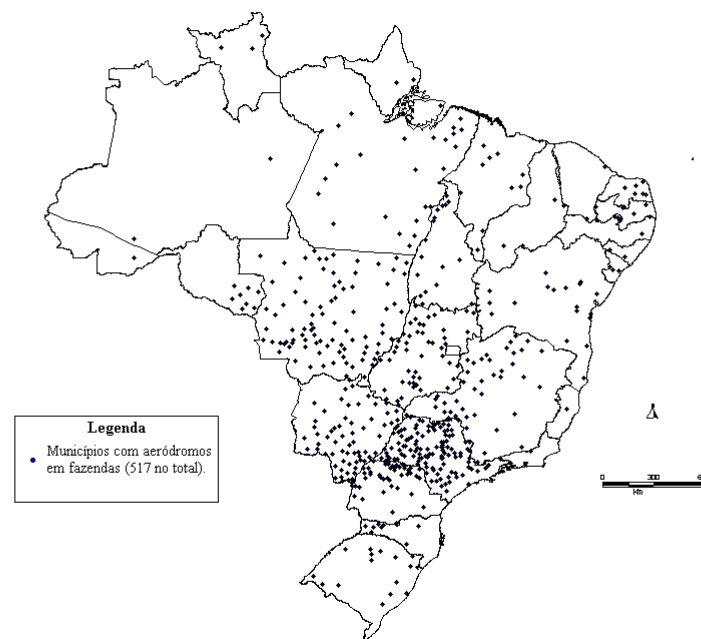
Os mapas nº 1 e nº 2 procuram mostrar como a circulação aérea permite a complementaridade entre as parcelas especializadas do território nacional já que, com uma maior especialização territorial, maior é a divisão social e territorial do trabalho e consequentemente a exigência de circulação.

Mapa nº 1 – Brasil 2003 – Municípios servidos pelo Sistema de Movimento Aéreo Rígido.



Fonte: GALLO (2003).

Mapa nº 2 – Brasil 2002 – Municípios com Aeródromos em Fazendas.



Fonte: GALLO (2003).

O mapa nº 2 mostra como para a região Centro-Oeste os aeródromos em fazendas são objetos técnicos importantes para a promoção da circulação no território, pois atualmente graças à intensificação da base produtiva e ao aprofundamento da divisão territorial do trabalho, o território nacional vai se caracterizando por um considerável aumento na qualidade e na quantidade dos fluxos. Esses aeródromos em fazendas se apresentam como objetos técnicos de grande relevância para uma região que ganha destaque a partir da segunda metade do século XX como importante cenário da agricultura brasileira.

A modernização da agricultura no Brasil

O território brasileiro incorporou ao longo do tempo um arcabouço técnico que propiciou a possibilidade de se inserir no circuito mundial de produção agrícola, ou melhor dizendo, de praticar uma “agricultura científica globalizada” (SANTOS, 2001).

A revolução tecnológica chega à agricultura somando-se ao modo de produção até então existente, que não mais se mostrava compatível com as novas formas de produção, distribuição, circulação e consumo, culminando em um novo modelo técnico, econômico e social de desenvolvimento agrícola baseado na ciência, na tecnologia e na informação incorporadas ao campo para a melhoria da produção agropecuária, acarretando assim,

transformações sócio-espaciais oriundas não só da produção propriamente dita, mas também da circulação, distribuição e do consumo (ELIAS, 1996).

A incorporação da ciência, da tecnologia e da informação reorganizou os três elementos que durante séculos foram os fatores da produção agrícola _ a terra, o trabalho e o capital. Essa reorganização se deu porque a extensão da área plantada não era mais exclusivamente o fator de crescimento da produção. “A revolução tecnológica possibilitou o aumento da produtividade da área plantada” (ELIAS, 1996, p.6).

O Estado brasileiro desempenhou importante papel no incentivo à incorporação de novas áreas à produção nacional buscando atender aos anseios geopolítico e geoeconômicos outrora destacados no presente texto. CATAIA (2001, p.131) afirma que “com a construção de rodovias e a expansão das frentes agrícolas em direção ao Centro-Oeste e Norte do Brasil, estávamos preparando as bases para a integração horizontal do território, ou seja, pôr fim ao ‘arquipélago’ e ligar (por rodovias, ferrovias, aeroportos e telecomunicações) os vários lugares do território brasileiro, mas também estávamos implantando novos sistemas técnicos, numa verdadeira integração vertical do território”.

Araújo (2000) vai comentar que os segmentos modernos da agricultura começaram a se desconcentrar, principalmente durante o regime militar, na direção do Centro-Oeste e depois do Norte. Ainda segundo a autora, esse modelo de descentralização foi uma opção conservadora pois não mexeu na estrutura fundiária das áreas ocupadas, contribuindo assim para que se reproduzisse nas novas áreas a perversa estrutura fundiária secular do país. Diz ela: “para participar dos sucessivos pactos políticos, as oligarquias brasileiras sempre colocaram a condição de que a estrutura fundiária não fosse alterada. E a política de terras do Estado brasileiro era deixar que a lei do mais forte prevalecesse” (ARAÚJO, 2000, p.60).

As conquistas na área da ciência e da tecnologia, via industrialização, permitiram, conforme Ferreira (1986), o aproveitamento de terras até então consideradas impróprias ao cultivo. Explica-se, aí, o interesse do Estado (e não apenas dele) em utilizar o território brasileiro em sua totalidade, claro que considerando interesses externos a essa utilização. Tomando que “a expansão do espaço da produção agrícola, ou seja, da fronteira agrícola, se dá mediante a incorporação de novas áreas ao processo de produção”, tem-se que “esta nova forma de avanço da fronteira está ligada à tecnificação da agricultura, ao investimento de capital, à intensividade da região, à monocultura destinada ao abastecimento das indústrias e à exportação, à grande propriedade” (FERREIRA, 1986, p.5).

Essa mesma autora assevera que não se deve considerar a apropriação de novas áreas apenas como a ampliação da área ocupada, mas como a inserção dessas áreas na divisão espacial do trabalho, devendo-se atentar não apenas para a ocupação, mas também

para a apropriação espacial, para as relações de trabalho, para a produção e suas implicações com o mercado e para a especulação, uma vez que a terra se torna mercadoria.

Referindo-se à região Centro-Oeste do país SANTOS (1996b) alega que por não apresentar infra-estruturas de períodos anteriores, isto é, heranças remanescentes de sistemas técnicos passados, como rodovias e ferrovias, esta se mostrou receptiva às novas infra-estruturas que servem à economia moderna quando da ampliação da fronteira agrícola em sua direção, possibilitando a instalação de uma só vez da materialidade necessária para a economia contemporânea caracterizada pela fluidez, ou como caracterizam SANTOS e SILVEIRA (2001, p.119): “são os novos *fronts*, que nascem tecnificados, cientificizados, informacionalizados”.

Apesar de todos estes aspectos, não é demais lembrar que tal modernização se dá em manchas no território já que uma agricultura voltada para a exportação, como é o caso da soja no território nacional, para se tornar competitiva no mercado mundial requer todo um processo e aparato técnico, financeiro e informacional, que de acordo com o ELIAS (1996, p.13), atingiu de forma desigual o campo, criando um “descompasso técnico entre as diferentes áreas e culturas agrícolas do país”, tendo gerado “uma situação de privilégio econômico a uma nova classe de empresários agrícolas e agroindustriais, com grande concentração de terras e de renda”.

No Brasil a partir da década de 1970 com a formação de um “meio técnico-científico e informacional” (SANTOS, 1996a), à lógica da produção agrícola para a exportação, se agregou a fluidez (rapidez) que as novas transações produtivas e comerciais necessitavam. A expansão da soja pelos estados do Centro-Oeste vê no desenvolvimento dos sistemas de movimento rodoviário e aeroviário seus vetores de expansão. O escoamento da produção utiliza a rodovia (e mais recentemente o ferropiarismo também) para chegar até os portos, mas o desenvolvimento da aviação e sua presença através das pequenas aeronaves, foi o fator de destaque no pioneirismo na expansão agrícola da cultura de soja pois, através das ligações ponto a ponto se chegava cada vez “mais à frente”, ou melhor, mais ao noroeste do Brasil, tanto que hoje a soja está presente também em porções do norte do país como Rondônia e Pará (além dos cerrados nordestinos), reclamando a necessidade da implantação de modernizações nas vias de escoamento, isto é, no Centro-Oeste a soja chegou concomitante com a modernização para a escoamento da produção. Hoje a produção de soja exige um envolvimento muito mais especializado por parte dos produtores, sobretudo quando cotação de preços e lógica produtiva são decididos fora das áreas de produção.

No atual período técnico-científico e informacional, estão dadas as possibilidades de atuação, por parte dos agentes hegemônicos da economia e da política, em todo território

nacional. Todo território pode ser apropriado para a produção propriamente dita, no entanto, à medida que a atividade produtiva tendencialmente pode se desconcentrar, a atividade de comando (de informações e dos capitais financeiro, industrial e agrícola) se centraliza.

Por isso, é possível dizer que o sistema de movimento aéreo flexível é parte do circuito espacial de produção e também parte do círculo de cooperação no espaço, pois o comando da produção: “[se realiza]...sobretudo por fluxos não obrigatoriamente materiais, isto é, capitais, informações, mensagens e ordens. Essa é a inteligência do capital, reunindo o que o processo direto da produção havia separado em diversas empresas e lugares, mediante o aparecimento de verdadeiros círculos de cooperação” (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p.143).

Isso corrobora a idéia de que não somente o fluxo de mercadorias deve ser visto como elemento próprio da produção, os fluxos de indivíduos antecedem e mesmo acompanham os fluxos de bens na medida em que todo empreendimento envolve o contato interpessoal, o contato face a face. CORDEIRO e LADEIRA (1994, p.43), lembram que o impacto das novas tecnologias da informação no período atual poderia manter a tecnocracia dirigente controlando suas ações a partir das sedes das empresas, mas não se pode desconsiderar a necessidade constante de contatos pessoais, face a face, intra e interrelacionais. Esses contatos são aqueles necessários aos negócios da economia global e que não foram eliminados pelas Novas Tecnologias da Informação e Comunicação (NTIC), ou seja, a teleação não suprime a interação.

Tais contatos podem ser iniciados ou mesmo acompanhados pelas NTIC, mas os negócios, como assinatura de contratos, venda de mercadorias ou serviços de alto valor, nunca podem se dar fora do contato interpessoal. Esta interação face a face diz respeito aos negócios do “circuito superior da economia” (SANTOS, 1979), que envolvem investimentos significativos por parte dos agentes. Também tem a ver com negociações políticas entre governos e destes com empresas, que correm riscos ao se comunicarem por meios satelitários ou por cabos.

Entre os circuitos espaciais de produção, além de matéria e informação, circulam também os homens, que traçam o destino desses espaços, conforme lembram Cordeiro e Ladeira (1994). A busca incessante pela fluidez no atual estágio de globalização da economia, do qual o agronegócio brasileiro da soja faz parte, pode ser explicada através daquilo que Raffestin (1993) coloca como sendo a busca do poder absoluto, ou melhor, “...se a distância de circulação e a distância de comunicação tendessem para a igualdade, o poder não estaria longe de ser absoluto e toda tentativa totalitária encontraria ali um ponto de apoio para controlar o mundo”. Desta forma, quando analisamos o fluxo aéreo de pequenas aeronaves que vem a ser um elemento viabilizador da fluidez (velocidade) das

negociações da moderna economia através do deslocamento dos executivos, empresários e homens de negócios, pode-se traçar um paralelo com RAFFESTIN (1993) já que este tipo de deslocamento, presente nas negociações econômicas pelo território, permite a circulação da elite dirigente (executivos) e também a comunicação, já que eles detêm as informações desencadeadoras de processos produtivos e que (muitas vezes) por serem altamente sigilosas e confidenciais não são cabíveis de transporte pelas redes de telecomunicação.

RAFFESTIN (1993, p.200) assevera que nos fluxos materiais há uma transparência, enquanto nos fluxos imateriais percebe-se a opacidade; isso dá sentido à sua afirmação de que “... há circulações que tentam se tornar invisíveis ou ao menos, se dissimular, se mascarar: circulação de homens importantes, circulação de bens raros, circulação de materiais perigosos etc.” assim a circulação seria a imagem do poder, que nem sempre quer se mostrar, mas quando se mostra é contra seu desejo. Assim a informação (intra-empresas e inter-empresas), sendo um dado essencial e confidencial da economia contemporânea ditada pelas corporações hegemônicas se transfere de maneira inacessível (aos interesses alheios aos das firmas) por meio dos altos executivos e empresários. Sendo assim, os “homens importantes” de que nos fala RAFFESTIN (1993) podem ser vistos, porém a informação que carregam é um elemento inacessível. São esses contatos face a face que se fazem necessários ao comando da produção, ou nos dizeres de CORRÊA (1995, p. 83), na gestão do território que se “... constitui [no] conjunto de práticas visando no plano imediato, à criação e ao controle de uma dada organização espacial (...) visa também ao controle dos processos que afetam a organização espacial, entre eles a concentração e a dispersão das atividades no espaço”.

A cidade de São Paulo e o “comando” da produção brasileira

A concentração do poder de comando do processo produtivo espalhado pelo território brasileiro é fonte de pesquisa de diversos autores sendo que todos asseguram que esse poder decisório está concentrado na cidade de São Paulo devido à sua elevada densidade informacional (NTCI) e comunicacional (contatos face a face), afirmando-se na medida em que centraliza as atividades do terciário superior. Atividades estas apoiadas em um sistema de telecomunicações (NTIC) que possibilitou desconcentração das atividades da produção propriamente dita e a concentração da decisão empresarial.

Essa centralidade da capital paulista é apontada por SANTOS (1994, p. 39) quando afirma que: “atividades modernas presentes em diversos pontos do país necessitam apoiar-se em São Paulo para um número crescente de tarefas essenciais. São Paulo fica presente em todo o território brasileiro graças a esses novos nexos geradores de fluxo de informação indispensáveis ao trabalho produtivo”.

Lencioni (2003) lembra que as atividades na cidade de São Paulo são concentradoras de trabalho intelectual que a tornam um lugar privilegiado ao que se refere ao trabalho de concepção, inovação e criação. SCOTT et alli. (2001, p.14) refletem sobre o papel das grandes metrópoles que cada vez mais tornam-se maiores e mais importantes para os processos produtivos e econômicos de um território e por isso cabe destacar que essa densidade informacional nas grandes metrópoles "... se deve ao fato de que, embora progressos nas tecnologias modernas de transportes e comunicações permitam que muitas formas de interação econômica e social ocorram em distâncias cada vez maiores, em outros casos essas, na realidade, ampliam a necessidade de proximidade". PRED (1979) aponta que os grandes complexos metropolitanos apresentam vantagens quanto à informação especializada que rege os processos produtivos das grandes empresas.

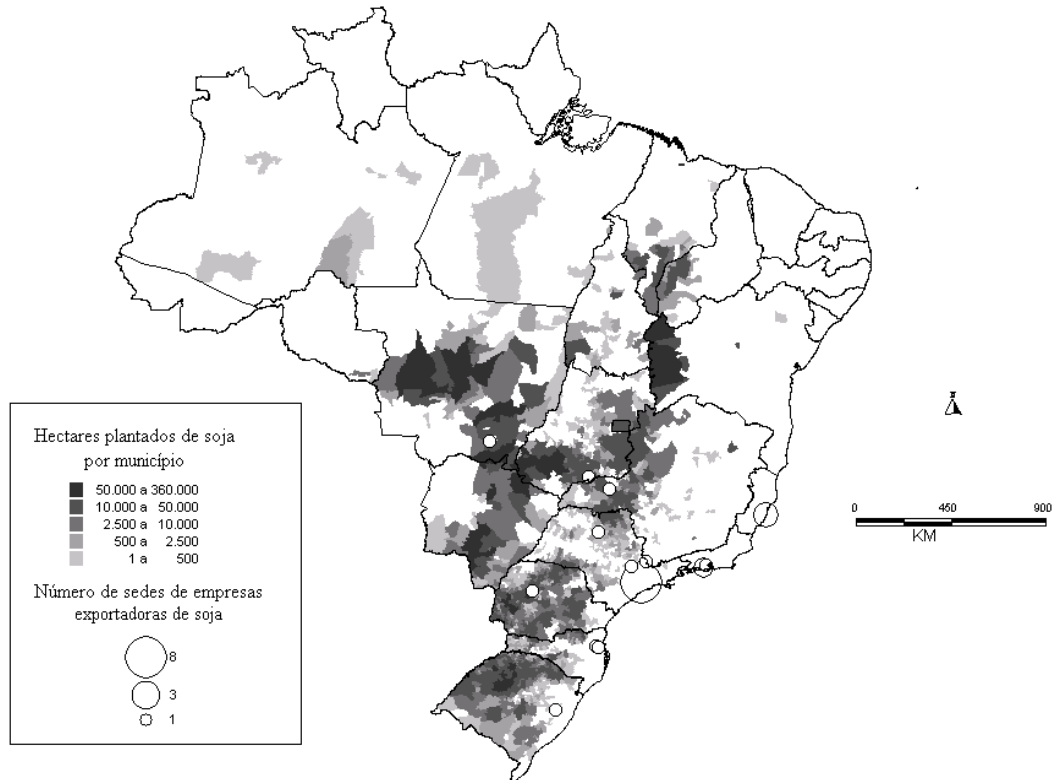
Silva (2001) comenta que São Paulo é uma metrópole onipresente porque seu tempo atinge os mais diversos lugares, e que este é um tempo corporativo que se sustenta pela produtividade e pela competitividade e, por conseguinte, racionalizado milimetricamente, transformando os demais tempos em temporalidades subalternas já que as formas do acontecer hierárquico acentuam a seletividade dos investimentos e a maximização dos lucros. Desta forma, "... vai se edificando um uso reticular do território que coloca a cidade de São Paulo no centro da reorganização política do país" (SILVA, 2001:57).

Esta desconcentração da produção, que permite ao circuito espacial da produção da soja espalhar-se pelo território nacional faz com que a área de produção se localize no Centro-Oeste, contudo o centro de comando desta produção agrícola localiza-se na cidade de São Paulo. Na metrópole paulista se encontram sedes de grandes empresas que comercializam a soja e empresas que atestam a qualidade da soja que será comercializada na BM&F (Bolsa de Mercadorias e Futuro); encontra-se a ABIOVE (Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais), fundada em 1981 e que reúne 12 empresas associadas responsáveis por cerca de 80% do volume de esmagamento de soja do Brasil.

O mapa nº 3 procura evidenciar a relação entre área de produção e comando político desta mesma produção. Nota-se que o "comando" dessa atividade agrícola, em sua maioria, está concentrado na faixa litorânea, especialmente na "Região Concentrada" termo cunhado por SANTOS e RIBEIRO (1979) para designar uma contínua área, grosso modo a porção Centro-Sul do Brasil, onde a divisão do trabalho é mais intensa que no resto do país, e que garante a presença conjunta das variáveis modernas - uma modernização generalizada - ao passo que no resto do país a modernização é seletiva, mesmo naquelas manchas ou pontos cada vez mais extensos e numerosos, onde estão presentes grandes capitais.

Mapa nº 3 – Brasil – Hectares plantados de soja no ano de 2000, por

municípios e número e localização das sedes das empresas que exportam mais de US\$ 50 milhões no biênio 1999/2000. *



Fonte: GALLO (2003).

Outros serviços altamente especializados, serviços do terciário superior, estão presentes na cidade de São Paulo, como grandes bancos (inclusive internacionais); escritórios de advocacia especializados em legislação e comércio exterior: elemento fundamental num mercado que visa a exportação e que tem que lidar com as normas do comércio internacional; Bolsas de Valores (BOVESPA, BM&F, Bolsa do Boi Gordo); grandes consultorias: atendendo ao mercado externo, o agronegócio brasileiro tem nas consultorias jurídicas um ponto de referência para sua inserção no mercado internacional. Essas consultorias comercializam informações estratégicas sobre barreiras alfandegárias e fitosanitárias, cargas tributárias, câmbio, dentre outras.

Além da concentração de decisões econômicas, a cidade destaca-se como importante centro político, paralelo e complementar a Brasília. Importantes decisões

* Observação: na elaboração deste mapa foi preenchida toda a área do município, contudo isso não indica que todo esse município seja coberto pela cultura da soja.

políticas são tomadas quanto às políticas industrial, monetária, fiscal, tributária etc., justamente porque a cidade concentra inúmeras representações do capital, como a Federação das Indústrias, do Comércio e dos Serviços, Federação Brasileira dos Bancos, além de inúmeras Associações Profissionais, tais como a Associação Brasileira de Mercado de Capitais, a Associação Brasileira de Executivos Financeiros, a Associação dos Consultores Políticos, a Associação Nacional de Recursos Humanos, a Associação Brasileira de Consultores de Marketing Político (SILVA, 2001), e a Associação Brasileira de Aviação Geral. Estas são instituições que produzem políticas concernentes a todo território nacional. LENCIONI (2003) lembra que a cidade de São Paulo não perde sua primazia industrial, mas passa a centralizar muito mais trabalho imaterial, que são as atividades de concepção, inovação e criação. Já Helena K. Cordeiro (apud SILVA, 2001), assinala que São Paulo tem força política porque é um grande centro da administração privada.

Desta forma, a capital do comando corporativo do país, impõe a todo território nacional ações verticais, tanto normativas quanto reguladoras da produção. Pode-se dizer que duas situações geográficas se destacam no atual período: de um lado a produção agrícola se expande em direção aos novos *fronts*, de outro o poder político e econômico é, cada vez mais, centralizado (GALLO, 2003). De fato, as NTIC imaterialmente colocam em contato produção e gestão, de outro modo a dissociação não teria sido possível, no entanto, os contatos face a face continuam a ser essenciais. Assim, a promoção desses contatos também é cumprida pelo sistema de movimento aéreo, mas como as áreas de produção de soja carecem de sistema de movimento terrestre eficiente e também linhas aéreas regulares, é o sistema de movimento aéreo flexível que cumpre essa função. Entretanto, ressalta-se que o acesso a tal sistema é extremamente seletivo e serve inclusive às estratégias das grandes corporações hegemônicas que participam da organização do território nacional difundindo inovações e estendendo o longo braço do capitalismo pelo mesmo. Esta dinâmica de nova tecnificação seletiva do território além de gerar mais desigualdades regionais, aprofunda aquelas já existentes.

A atual política de incentivo à expansão da agricultura moderna e a conseqüente exportação da produção, no lugar de solidificar os laços regionais os enfraquece, tornando o território como um todo cada vez mais vulnerável aos interesses das grandes empresas. Por isso pode-se falar num *território alienado* (CATAIA, 2001), na medida em que grandes parcelas desse território são produzidas para atender a interesses exógenos.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, T. B. (2000). *O elogio da diversidade regional brasileira*. In BENJAMIN, C. e ELIAS, L. (2000) A. *Brasil: Crise e Destino. Entrevistas com pensadores contemporâneos*. Ed. Expressão Popular, São Paulo.

- CATAIA, M. A. (2001) *Território nacional e fronteiras internas. A fragmentação do território brasileiro*. Tese de doutorado, Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- CATAIA, M.A. e GALLO, F. *Sistema de movimento aéreo flexível e a organização da fluidez interacional no território brasileiro*. UNICAMP, Departamento de Geografia, GEOPLAN – Laboratório de Investigações Geográficas e Planejamento Territorial, mimeo.
- CONTEL, F.B. *Os sistemas de movimento do território brasileiro*. In SANTOS, M. e SILVEIRA, M.L. *O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI*. 2ed. Ed. Record, Rio de Janeiro.
- CORDEIRO, H.K. e LADEIRA, F.S.B. (1994) *O espaço aéreo favorece a desterritorialidade?* In SANTOS, M.; SOUZA, M.A. de e SILVEIRA, M.L. (1994) *Território. Globalização e fragmentação*. Ed. Hucitec/ANPUR, São Paulo.
- CORRÊA, R.L. (1995) *Identificação dos centros de gestão do território brasileiro*. In Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, n. 57.
- COUTO E SILVA, G. do. (1981[1952]) *Geopolítica do Brasil*. 3ed. Ed. Livraria José Olympio, Rio de Janeiro.
- DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL (2002) *Rotaer – Rotas aéreas*, Rio de Janeiro.
- ELIAS, D. (1996). *Globalização e Modernização Agrícola*. In Revista Paraense de Geografia, AGB-Curitiba, número 01, Curitiba, Paraná.
- FERREIRA, I.C.B. (1986). *Expansão da fronteira agrícola e urbanização*. In LAVINAS, L. (org.) (1986). *A urbanização da fronteira*. Ed. PUBLIPUR/UFRJ, Rio de Janeiro, vol. II.
- GALLO, F., (2003), “*Aviões e Aeroportos em Fazendas do Centro-Oeste Regulados por São Paulo: elementos do circuito espacial da produção agrícola*”, monografia de conclusão de curso. Depto de Geografia, Instituto de Geociências, UNICAMP.
- LENCIONI, S. (2003) *Cisão territorial da indústria e integração regional no estado de São Paulo*. In GONÇALVES, M.F. et alli (orgs) (2003). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. Ed. UNESP / ANPUR, São Paulo.
- PRED, A. (1979). *Sistemas de cidades em economias adiantadas. Crescimento passado, processos presentes e opções de desenvolvimento futuro*. Ed. Zahar, Rio de Janeiro.
- RAFFESTIN, C. (1993). *Por uma geografia do poder*. Ed. Ática, São Paulo.
- SANTOS, M. (2001) *Por uma outra globalização*. Ed. Record, São Paulo.
- _____ (1996a) *A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção*. Ed. Hucitec, São Paulo.
- _____ (1996b). *A Urbanização Brasileira*. Ed. Hucitec, 2ed. São Paulo.
- _____ (1994). *Por uma economia política da cidade*. Ed. Ática, São Paulo
- _____ (1979) *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos*. Ed. Livraria Francisco Alves S.A, Rio de Janeiro.
- SANTOS, M. e RIBEIRO, A.C.T., (1979) *O conceito de Região Concentrada*. Universidade Federal do Rio de Janeiro, IPPUR e Departamento de Geografia, mimeo.
- SANTOS, M. e SILVEIRA, M. L. (2001). *O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI*. 2ed. Ed. Record, Rio de Janeiro.
- SCOTT et alli (2001). *Cidades-Regiões Globais*. In Espaços & Debates – revista de Estudos Regionais e Urbanos, Ano XVII, n° 41, São Paulo.
- SILVA, A. M. B. da, (2001), *A Contemporaneidade de São Paulo. Produção de informações e novo uso do território brasileiro*. Tese de doutorado, Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.