

A EXPANSÃO DO ESPAÇO AÉREO NO PERÍODO POS-70 E O SISTEMA URBANO BRASILEIRO

Helena Kohn Cordeiro e Francisco Sérgio Bernardes Ladeira, Departamento de Cartografia e Análise da Informação Geográfica e Universidade Estadual Paulista – Campus de Rio Claro- São Paulo – Brasil.

RESUMO

O trabalho focaliza a expansão do sistema aérea interno no período pós-70, em que o Brasil se tornou espaço semi- periférico do mercado mundial. Agilizando seu papel de meio de circulação fundamental da classe dos executivos, racionalizou-se a estruturação da rede regular (empresas nacionais e regionais), fortalecendo-se os principais nós do sistema: as regiões metropolitanas, Brasília e Manaus. A ampliação do movimento e da densidade dos seus fluxos favoreceram amplamente a “cidade mundial” de São Paulo. A integração de todos os espaços econômicos é completada pelo trânsito dos táxis- aéreos, essencial no tráfego “invisível” das regiões das fronteiras do capital.

A mundialização da economia, o sistema aéreo e o território: No período pós-70, a emergência do Brasil como um país semiperiférico na economia mundial alterou as dimensões do mercado nacional: complexos industriais integrados foram consolidados simultaneamente à conquista de parcelas do mercado externo. O Estado perseguiu uma política de desenvolvimento regional, objetivando completar a economia nacional. A localização das firmas foi amplamente induzida pelo planejamento estatal. Mais dependentes dessa política, as firmas nacionais, operam numa porção mais competitiva do mercado, são espacialmente mais dispersas. As empresas transnacionais centralizam gerência e produção na “cidade mundial” de São Paulo e seu entorno imediato, o que lhes garantiu acesso e controle sobre o mercado interno e externo. Desejam quebrar os obstáculos territoriais do Estado- Nação para tratar diretamente com os lugares e regiões, cujos interesses, muitas vezes, podem estar mais ligados ao mercado mundial do que aos planos nacionais (Becker & Egler, 1992).

Ocorreram mudanças na composição técnica e organização do território. Multiplicaram-se a densidade e a natureza dos fluxos que ele pode acolher, num integrado complexo de um novo sistema de técnicas, - a tecnosfera - a qual funciona junto com uma nova psicosfera, composta de homens integrados em um novo sistema de relações sociais (Santos, 1988A). O território de cada país passou a ser definido pela combinação entre o subsistema hegemônico e os outros regionais e locais pré- existentes. O Brasil, país continente, uma grande diversidade desses conjuntos. Daí a importância, da circulação aérea que permite a complementaridade entre as frações especializadas do espaço interno, ligando-as a outros territórios do espaço externo.

O próprio espaço aéreo oferece esse quadro de concentrações variadas, em que um core se define de forma inelutável, em que um core se define de forma inelutável - os Estados do Sul/Sudeste -, esgarçado-se em direção a todos os

quadrantes do território Acompanhando o crescimento econômico, sua dispersão e a reestruturação atual obedeceram os conhecimentos prévios das virtualidades oferecidas por cada lugar, onde ela se redefiniu, buscando tirar de cada um deles as maiores possibilidades de lucro, no âmbito nacional e internacional.

Dada a especialização territorial, maior é a divisão do trabalho e maior é a exigência de circulação, principalmente numa economia mundializada, que exige forte controle e regulação de todo o processo de produção. Entre os circuitos espaciais de produção, além da matéria e da informação, circulam também os homens, que traçam o destino desses espaços, em que se dispõe a nova divisão territorial do trabalho. As metrópoles funcionam como nódulos da rede urbana; conexões entre os diversos círculos de produção e de cooperação, onde se estuda e se decide sobre a redistribuição geográfica dos capitais e do trabalho produtivo (Santos, 1988 B).

A rede de cidades é integrada pelas grandes corporações, dispondo-se numa hierarquia em termos de tomada-de decisão e de especialização da produção (Correa, 1991). Com as telecomunicações, a mundialização e a integração da economia permitiram, de um lado, a grande dispersão das plantas industriais, mas levaram, de outro ao forço da centralização da gestão e do comando da economia e alguns pontos nodais do espaço (Correa, 1991; Castells, 1985). Esses fenômenos desenvolveram-se também no espaço brasileiro durante o processo de oligopolização da economia (1968-87, Cordeiro, 1987).

Conforme afirma Correa (1991), através da gestão e do controle do território, a grande corporação acaba atuando como reprodutora das desigualdades territoriais. São realizados em três níveis hierárquicos: respectivamente, o da fixação de objetivos e planejamento em longo prazo, o da coordenação dos administradores do nível anterior em médio prazo, e o da administração das operações diárias (e pré- organizadas) da corporação. Anteriormente, as atividades desses níveis estavam concentrados num mesmo local. Hoje, estão descentralizadas: as de nível III disseminam-se junto à produção; as de nível II concentram-se em centros urbanos de hierarquia elevada e as de nível, I nas sedes sociais das corporações nas áreas concentradas das atividades quaternárias das metrópoles nacionais e internacionais ("cidades mundiais").

Entre as mudanças estruturais do sistema econômico mundial, Shachar (1983) destaca a nova tecnocracia dirigente, cada vez mais poderosa formada por profissionais qualificados, envolvidos nos negócios, no governo ou em organismos internacionais, responsáveis pela transformação recente do capitalismo "tardio".

A pesar dos meios de comunicação imediatos e quase diretos, o contato pessoal entre os executivos para as tomadas de decisão são imprescindíveis. O impacto das tecnologias de informação favorece o intercâmbio de um imenso volume de dados entre pontos remotos, mas cria maior demanda de comunicação face-a-face (Hall, 1985). Os fluxos aéreos são caminhos percorridos por essa clientela para realizar os contratos pessoais interorganizacionais.

No que se refere ao trânsito aéreo brasileiro, já Dacharry (1981) destacara o baixo fluxo de passageiros de turismo sendo 80% a negócios. No fim dos anos 80, essa proporção aumentou: nas companhias aéreas regionais, mais de 95% dos passageiros eram empresários e executivos (Flap, 1989); quase 100% no trânsito de passageiros das empresas de táxi- aéreo (DAC, 1987).

Os gastos das empresas com vagens aéreas revelam: (Rodríguez Filho, 1989), do montante dependido em viagens (2.6 bilhões de dólares), 40% correspondiam a passagens aéreas e o restante a hospedagem, refeições e alugueis de carros. Daquele montante, 89% foram com viagens de negócios de âmbito nacional, das quais 9% são para contatos políticos (Brasília/ SP e Rio de Janeiro).

O deslocamento da massa de executivos por via aérea requer serviços especiais no aeroportos, hoteleira e restaurantes do alto nível. No caso da Metrópole Paulistana, por exemplo, quadruplicaram os hotéis de 5 estrelas e dobraram os de 4 nas duas últimas décadas. Seu deslocamento no espaço interno do Centro Metropolitano, deu-se sempre para as áreas de maior prestígio social e econômico (Cordeiro, 1991). A clientela dominante é de executivos estrangeiros: Estados Unidos, Argentina, Japão, Alemanha, Coreia do Sul. Dos nacionais por homens de negócios do interior do próprio Estado de São Paulo, cujo dinamismo econômico recente é notável.

Os propósitos e os procedimentos metodológicos da pesquisa: Nosso estudo é retomado do tema abordado por Correa (1977) em "O sistema urbano Brasileiro: uma análise através dos fluxos aéreos de passageiros". Refere-se ao período 1965/73, quando se deu o "take-off" da expansão do espaço técnico- científico pelo governo autoritário. Sua continuidade (período 73/87) interessa-nos; dada a maior participação do Brasil no sistema mundializada da economia com a expansão do pós- fordismo industrial em nosso país (Lipietz e Leborgne 1985) e fortalecimento correspondente da rede metropolitana, com destaque para a "cidade mundial", de São Paulo.

Pretendemos testar as seguintes hipóteses: a) de acordo com as especializações regionais ou locais ampliadas pelo sistema aéreo sofreu uma reestruturação; b) favoreceu deslocamento da classe empresarial, facilitando a segmentação vertical e horizontal do mercado e do território; c) os fluxos aéreos ultrapassam os aéreos de influência das cidades, rompendo-as. Proporcionam a onipresença.

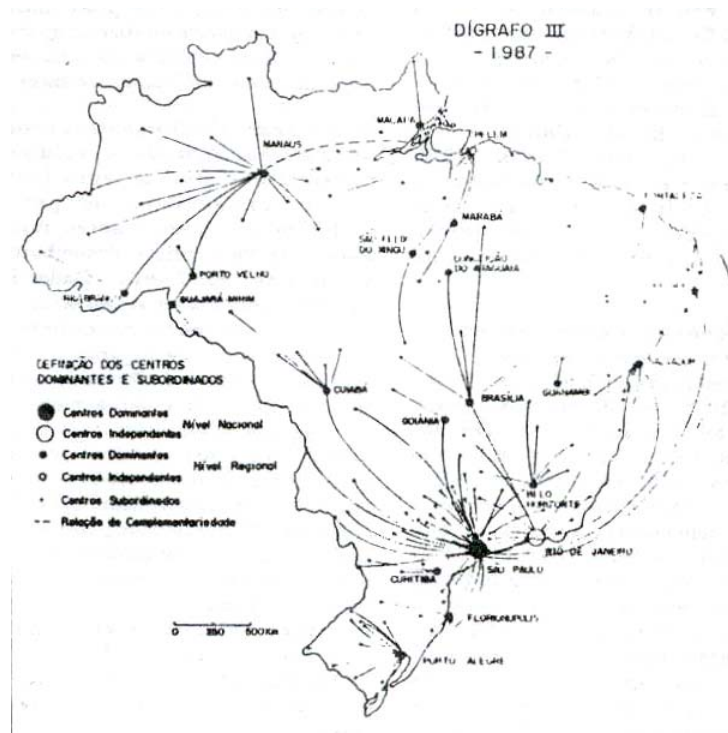
A metodologia empregada apoia-se na de Correa (1977) permitindo a avaliação da força de interação entre os centros urbanos no tráfego aéreo interno e estudo da dinâmica do sistema de fluxos aéreas no interior da rede urbana. O grande incremento do transporte aéreo de passageiros no período em estudo, determinou ajustes nos procedimentos, sem prejuízo para análise comparativa entre os dois períodos do processo de crescimento do tráfego aéreo interno.

A hierarquia dos centros urbanos do sistemas segundo o volume de passageiros desembarcados: A análise comparativa do processo evolutivo

do sistema aéreo interno (fluxos de passageiros desembarcados nos anos de 1965/73/87) (Dados DAC) nos aeroportos com mais de 50 pás/ano: a) Em 1965, nenhuma cidade brasileira apresentava volume superior a 600 000 pás/ano. Em 1987, aumentou o movimento geral duas metrópoles ultrapassam sois milhões pás/ano (R.M. do Rio de Janeiro e Sao Paulo, com mais de 3 milhões); b) O número de aeroportos comerciais do país reduzi-se 43% (de 213 para 120 aeroportos), cortam-se as localidades cõn tráfego deficitário; c) O fluxo aéreo anual de passageiros entre esses aeroportos vem crescendo de forma constante, mas irregular (2 208 500 passageiros/1965, 4 982 254 / 1973 13 153 369 / 1987); d) Observa-se um processo de concentracao do fluxo de passageiros em determinados aeroportos.

Desde 1965, os mesmos onze centros apresentam os maiores fluxos de passageiros do país: as nove Regiões Metropolitanas, Brasília e Manaus, 71% / 1973; 87% / 1973; 80.5% / 1987. Essa pequena desconcentração seria reflexo da descentralização industrial e do alargamento de novas fronteiras econômicas do norte e extremo oeste.

A operacionalização dos aeroportos é feita pela Infraero que adota um sistema de caixa único, conseguindo manter-se superavitária. Por tanto, os aeroportos de algumas cidades, (principalmente de Sao Paulo) sustentam todos outros.



Quanto á sua distribuição espacial no período 65/73: houve uma relativa concentracao em duas faixas:do Nordeste ao Sul do país, em sua porção mais oriental; e a nordeste e centro da Amazônia . Abre-se um espaço "vazio" de aeroportos no interior e do Centro- Oeste além do sul do Pará e sudeste do Amazonas. Deuse o adensamento de aeroportos no interior paulista e no riogradense, bem como na área de Cuiabá e ao longo dos vales do Tocantina e

Araguaia, respectivamente relacionadas ao processo de interiorização das indústrias e à recente integração dessas áreas avançadas é economia nacional.

A Hierarquia dos centros urbanos componentes da estrutura nodal do sistema aéreo nacional; A análise da hierarquia nodal de um sistema urbano requer a avaliação das relações de dominância e subordinação os seus centros.

Pela análise comparativa dos três dígrafos (1965/73/87) realizados por Correa, (1977) pudemos constatar: a) há uma tendência ao aumento do número de centros dominantes na região Norte e o seu decréscimo nas outras regiões, nas regiões Sul/Sudeste tem uma menor concentração de centros dominantes, pois o transporte aéreo só se justifica para distâncias razoável em face à acessibilidade eficiente do transporte terrestre, nas vastas regiões do Centro-Oeste, Nordeste e Norte, transformou-se o transporte aéreo numa ótima, por vezes única, alternativa de transporte regional e nacional.

No entanto, 15 anos depois, o Nordeste e o Centro- Oeste perdem, substancialmente, centros dominantes e aeroportos comerciais. Possivelmente dado o incremento na construção de rodovias, e/ou o aumento do movimento de táxis- aéreos para as curtas e médias distâncias. Na Região Norte, onde praticamente inexistia rede viária, cresceu o transporte aéreo. Integra-se ao país por uma rede hierarquizada de centros subordinados com fluxos em direção aos centros dominantes regionais, Sul/Sudeste mantém as mesmas relações hierárquicas entre os seus centros.

Quanto aos subsistemas isolados, aqueles cujo tráfego se dá entre centros que estão sendo integrados aos sistemas dominantes – dos 8 existentes em 1965, com exceção do de Cuiabá, todos já estavam integrados em 1973. Em 1987, figura: a) um grande subsistema isolado, o de Belém- Manaus; abrangendo cerca de 40% do território nacional, com tráfego clandestino (sem estatísticas) de aeronaves em espaços não cobertos pelos radares do SERAC; b) cidades próximas a centros dominantes ligam-se a um centro dominante mais distante. Exemplo: Campinas, Santos e São José dos Campos estão integrados ao Rio de Janeiro e não a São Paulo; c) não aparecem, no Estado de São Paulo, aeroportos explorados comercialmente nas cidades de porte médio, polos indústrias (ou agro-indústrias) onde não se mantém voos regulares, devido à sua proximidade de São Paulo.

Quanto aos subsistemas dominados pelos 2 centros de nível nacional, a situação se inverteu radicalmente. No período 65/73, permaneceram na esfera da influência de São Paulo os subsistemas das seguintes capitais: Campo Grande, Goiânia, Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre; em 1987, o Rio de Janeiro mantém em sua esfera somente os subsistemas de Salvador e Brasília. (A linha Rios- Salvador é intensamente explorada pelo turismo; ainda é grande o número de autarquias federais como sede no Rio de Janeiro).

Em 1987, São Paulo já possui 16.5% de passageiros desembarcados a mais que os do Rio de Janeiro. Se esta tendência continuar (até mais de 20%), o de Rio de Janeiro tornar-se á um centro subordinado á São Paulo.

A interação entre os centros urbanos no sistema aéreo nacional: O critério adotado para verificação da força de interação entre os centros foi o do levantamento dos valores meios das ligações entre eles (Correa, 1977). A sua subdivisão em classes de fluxos foi por observação das alterações de intensidade entre os censos, no período recente em estudo.

- a) 1965/73, um grande número de ligações entre pares de centros urbanos desapareceu, sendo, compensando pela intensificação das ligações que persistiram. Em 73/87: permaneceram praticamente os mesmos aeroportos comerciais mas cresceu o volume e intensidade dos fluxos, notadamente com as capitais estaduais.
- b) Período 65/73, ligações marcantes no triângulo formado por Brasília, Manaus e Recife; não há rede viária terrestre, mas o crescimento econômico conhecido por essa área grande. Já as interações nas regiões Sul e Sudeste diminuíram, sendo a sua rede viária a mais densa e a melhor de todo o país, o transporte aéreo fica reservado para grandes distâncias ou ligações entre centros de função economicamente expressiva.

No período 73/87: há um adensamento mais expressivo e um crescimento do número de fluxos na região Centro-Oeste e especialmente na Norte. Ao mesmo tempo, aumenta a densidade dos fluxos do Sul e do Sudeste, especialmente nas "hinterlandias" de São Paulo e Porto Alegre. A metrópole de São Paulo ligava-se com 3 cidades de interior do Estado (1973); para 14 cidades (1987).

Quanto ao Rio de Janeiro e os demais centros do país, 51% das ligações desapareceram em 1973. Recentemente, esse número voltou a crescer, mas somente em cerca de 14%. O Rio de Janeiro mantém o maior número de ligações com o Nordeste. Já em 1987, passa a se como o Sudeste, o que reitera o argumento da perda de sua força junto á rede urbana brasileira em favor de São Paulo e os demais centros, houve uma diminuição de localidades servidas, mas expandiu-se a frequência de passageiros transportados. A força de interação das duas metrópoles junto ao sistema aéreo nacional também difere: 66 localidades estabelecem ligação com São Paulo, 42 com o Rio de Janeiro.

A atual rede das regiões metropolitanas: Nos anos 60, o maior número de delegações da metrópole de São Paulo se dava com a região Sudeste, nos anos 70 passa para a região Nordeste e em fins dos 80, volta a ser com a região Sudeste.

As R. M. de Porto Alegre e Curitiba oferecem comportamento similar: 1965 seus fluxos atingiam sobretudo o "hinterland" dos seus próprios Estados e com as R. M. da própria Região e as do Sudeste. Em 1973, diminuem os fluxos internos

dos seus Estados e crescem as relações com o Centro do País. Em 1987, sua integração nacional se expande, (R. M. de Salvador e Recife e centro Oeste).

A R. M. de Belo Horizonte é a melhor estruturada, tanto com o seu “hinterland” quanto a Nordeste e o Sudeste em 1965. Na etapa seguinte, dá-se reforço dessas relações e com o triangulo formado pelas R. M. de Sao Paulo/ Rio de Janeiro e Brasília; em 1987, amplia-se sua integração com todas as outras regiões.

A R. M. Salvador, em 1965, já evidencia o crescimento da sua liderança em relação a Recife e Fortaleza na região Nordeste: tem o maior numero e intensidade de ligações com a cidades anterioranas e com as capitais da região. Em 1973, intensificam-se os fluxos com Recife, Brasília, Sao Paulo e Rio de Janeiro, ampliando-se em fins dos com as capitais da Região Sul e as principais cidades da Região Norte. Esse mesmo quadro, com menor intensidade de fluxos, ocorre com as R.M. de Recife e Fortaleza.

A R.M. de Belém apresentava, em 1965, uma rede integrada nao só ás cidades da Região Norte, mas também Nordeste, Centro Oeste, além vinculação com as R.M. de Sao Paulo e Rio de Janeiro. Essas interligações diminuem em 1973, ampliando-se a intensidade dos fluxos com as capitais estaduais da Região. Mais tarde ampliam-se, com a região Sul e com as cidades do próprio Estado.

Brasília apresenta-se, desde sua instalação, com uma rede integrada a todo o país. Nas duas últimas décadas, tornou-o terceiro Centro Nacional em número de passageiros desembarcados (1 054 609 em 1987). A maior in tensidade dos fluxos de passageiros do país dá-se no triangulo formado pelos principais pontos de controle do território (Sao Paulo/Rio de Janeiro/Brasília).

Como ocorre em outros países, circulam nessa conexão tripolar formada pelo centros econômicos do país, executivos e políticos que compõem os “lobbies” das tomadas-de-decisao essenciais da sociedade brasileira.

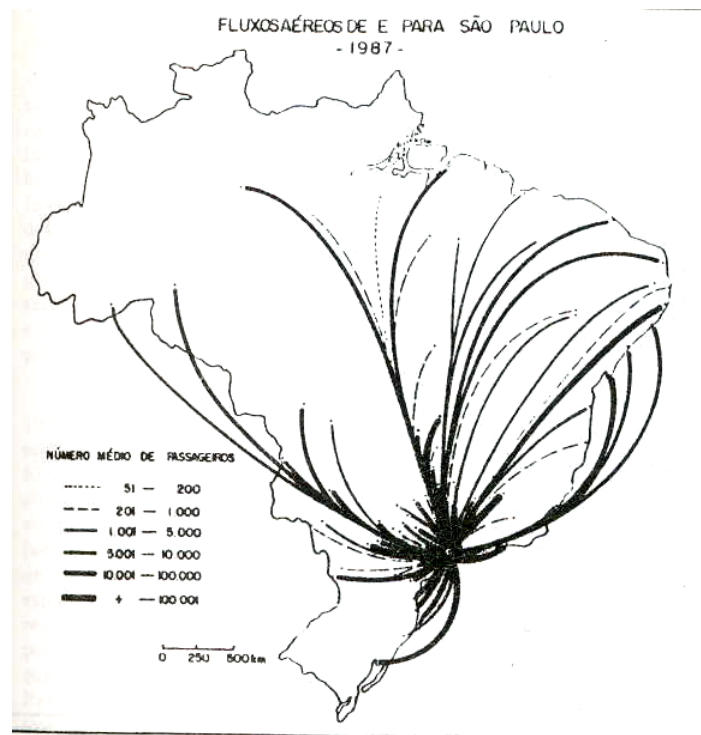
O papel do táxi-aéreo no transporte interno brasileiro: Estudando o setor de táxis-aéreos- o que mais vem crescendo na aviação civil brasileira (em 1990 esse serviço contava com 1370 aeronaves).

Pudemos chegar as constatações:

- A Região Sudeste é que possui número de empresas, aeronaves e passageiros aerotransportados por táxis aéreos. Contudo, é na Região Norte que a participação relativa dessa modalidade de transporte é mais destacada. Há uma complexa rede “invisível” desse tráfego (aviões e pistas de pouso clandestinas) no registradas no movimento oficial do espaço aéreo interno (radares do SERAC).
- No Estado de Sao Paulo, o de maior número de municípios com empresas se táxi aéreo, principalmente localizados ao longo das rodovias Anhanguera e Washington Luiz: servindo á descentralizada industrial induzida pela

Metrópole, bem como às distantes porções ocidentais, as mais ricas produção agropecuária do Estado.

- Há um predomínio de empresas com um único avião (piloto individual – 80% das empresas), concentradas nas Regiões Norte, Centro – Oeste e interior dos estados de São Paulo e Minas Gerais. As grandes empresas (apenas 4 com mais de 20 aeronaves) concentram-se nas principais metrópoles, notadamente no Rio de Janeiro, Belo Horizonte, São Paulo, Salvador e Belém.



Através da representação cartográfica das imagens Landsat- TM em escala 1: 1 000 000 (Folha Boa Vista do IBGE, do Estado de Roraima, Liu, 1990), pudemos observar pistas clandestinas de pouso. Estão sempre associadas ao garimpo, predominantemente instaladas á beira de rios. Desde a ausência de controle por radar e a proximidade das fronteiras, acreditamos no favorecimento do contrabando de metais preciosos através desse transporte aéreo não regular.

CONCLUSÕES

A ampliação e a complexidade que o sistema de tráfego aéreo interno adquiriu no período em estudo estão ligados á expansão do sistema urbano e á integração das atividades do espaço brasileiro á mundialização da economia. Intere-se, portanto, no processo de desenvolvimento desigual a nível espacial e de reestruturação a nível regional, ligado aos processos centrais da economia e da nova divisão internacional e intraregional do trabalho mediatizando pelas políticas estatais (Castells, 1985).



O setor aeroviário de 1965/1973 servia a um já retardatário capitalismo concorrência. No período 73/87, passou a servir a um capitalismo oligopolista, que tem na organização o seu ponto chave, com tendência, de um lado, á diversificação e descentralização o seu ponto chave, com tendêndencia, de um lado, á diversificação e descentralização de suas atividades produtivas pelo espaço nacional e mundial e, de outro,á centralização dos setores de gestão em poucos pontos nodais do espaço, desde que ligada á concentraçao da informação. Para esses homens é essencial o transporte aéreo, meio cada vez mais rápido de conexões entre os centros de tomada de decisões e o meio regional e local, através das quais as decisões tomam forma e concretude. Assim, a movimentação dos executivos no trânsito aéreo vem a determinar os sistemas de fluxos da rede aérea do nosso território.

O espaço aéreo interno reestruturou-se, no período recente, segundo o porte dos aparelhos, a infra-estrutura dos serviços, aeroportuários, a hierarquia das rotas seguidas em 3 níveis: 1º nível: **Estruturado**- Freqüentando por aeronaves de grande porte, com serviços de infra- estrutura controlados, integrando as linhas regulares nacionais ás internacionais. IIº nível: Sob-estruturado – Freqüentado por aparelhos de médio porte das empresas de linhas regulares, que completam a integração dos espaços regionais. Alimenta o 1º nível IIIº nível: Nao- estruturado táxis aéreos com linhas que cortam os vazios espaciais, em todos os horários.poussam em aeroportos organizados ou clandestinos em qualquer ponto do território.

Não podemos nos limitar ás matrizes de distâncias entre os centros, ou á qualidade das vias terrestres para explicar a expansão dos fluxos aéreos. A distância não é mais o fator determinante das ligações aéreas. Elas só existem se houver interesse do grande capital. A Região Amazônica, a da “fronteira do

capital” (Correa, 1989), é um espaço cruzado por inúmeras rotas de avião, através das quais se desenvolvem as realizações do grande capital, decididas à distância (nas R.M. de São Paulo e Rio de Janeiro, e/ou, muitas vezes, ditadas muito mais longe, no exterior). O movimento crescente de ligações viabiliza a integração regional ao sistema capitalista: através dos fluxos das companhias, e/ou pela circulação “invisível” ao controle do SERAC realizada pelo táxi-aéreos. A multiplicação dessas empresas representa a forte inversão de recursos nas atividades de todos os tipos de apropriação de recursos naturais da região, fronteira avançada do meio técnico- científico, a serviço do grande capital.

O enfraquecimento dos fluxos do espaço aéreo do Nordeste evidencia a sua definição como uma “região de perdas”, proposta por Correa (1989). A eliminação dos aeroportos interiores e a queda dos fluxos ratificam “o pequeno grau de articulação interna das atividades regionais em favor da maior integração- dependência do Centro Sul”.

A concentração dos fluxos de passageiros nas Regiões Metropolitanas e Brasília, e mesmo em Manaus, ponto isolado do território na Região Norte, mas fortemente vinculado ao capital nacional e internacional pela Zona Franca, Filia-se à tendência de concentração das sedes do setor quaternário da economia nas metrópoles, concentração essa mais evidente no triângulo do controle de todo o território brasileiro (R. M. de São Paulo/RJ e Brasília).

A preocupação com a melhoria da acessibilidade da circulação aérea ao sistema metropolitano faz-se notar: a construção de linha Vermelha entre o aeroporto do Galeão e o Centro Metropolitano do Rio de Janeiro; a expansão do Aeroporto de Guarulhos, buscando a integração das linhas regionais e internacionais; para desembarcar os executivos nas Metropolitanas, onde encontra a maior concentração do sistema de decisão empresarial do país na “cidade mundial” de São Paulo (Cordeiro, 1991).

BIBLIOGRAFIA BASICA

BECKER, B. K & EGLER, C. A. G. (1992). **Brazil: a new regional power in the world- economy. A regional geography**. University of Cambridge, Great Britain, 205 pp.

CASTELL, M (1985) Reestructuración económica, revolución tecnológica y nueva organización del territorio. In: Echenagusia, J. **Metrópolis territorio y crisis** Asamblea de Madrid/alfoz, Madrid, pp 39-62.

CORDEIRO, H. K. (1987): Os principais pontos de controle da economia transnacional no espaço brasileiro. **Boletim de Geog. Teórica**. 16-17 (31 e 34), pp 153-196.

CORDEIRO, H. K. (1991) A “Cidade mundial” de São Paulo e a recente expansão do seu Centro Metropolitano. UNESP, Rio Claro mimeo (em editoração Rev. Bras. De Geog.).

CORREA, R.L. et. alii (1977) "O sistema urbano brasileiro: uma análise através dos fluxos aéreos de passageiros" **Rev. Bras. De Geog.** 39(3)pp 92-111, Rio de Janeiro.

CORREA, R. L. (1988) **A organização regional do espaço brasileiro.** Conferência da X Semana de Geografia do dep. de Geociências da UFSC, Florianópolis, mimeo.

CORREA, R. L. (1991) Corporação e espaço – uma nota *Rev. Bras. De Geog.*, Rio de Janeiro, 53 (1: 137-145.

DACHARRY, M. (1981) *Geography du Transpor Aérien.* LITEC, Paris.

HALL, P. (1985) El impacto de las nuevas tecnologías sobre los cambios urbanos y regionales. In: Echenaguisa, J. (org). **Metrópolis, Territorio y Crisis.** Asamblea de Madrid/Alfoz, Madrid pp 65-78.

LIPIETZ, A e LEBORGNE, E. (1989) O pós-fordismo e o seu espaço. **Espaco e Debates.** N°25, PP 13-29.

LIU, C.C. (1990) **Deteccao de Atividades de Mineracao na Reserva Indígena do Grupo Yanomami através de Imagens do Landsat- Tm.** INPE, Sao José dos Csmpos – SP.

RODRIGUES FILHO, L. N. (1989) **Estudo Sobre Gastos com Viagens e Representações.** Sao Paulo, American Express.

SANTOS, M. (1988) O meio técnico- científico e a urbanização no Brasil. *Espaco & Debates*, N°21, pp 5-7.

SANTOS, M. (1988B) A metrópole: modernização, involução exsegmentação. Comunicação no Simposio: "Trends and Challenges of urban Restructuting" ISA, IUPERJ, Rio de Janeiro, mimeo.

SHACHAR, A (1983) "A cidade mundial e sua articulação ao sistema econômico global" in Becker, B. K. et. alii. **Abordagens políticas da especialidade.** UFRJ, Depto. de Geografia, Progr. Pós Graduação pp 75-97.