

O TERRITÓRIO NACIONAL, A SOJA E A IMPORTÂNCIA DA AVIAÇÃO NO ATUAL PERÍODO: A INCORPORAÇÃO DA REGIÃO CENTRO-OESTE À LÓGICA BRASILEIRA DA PRODUÇÃO DE GRÃOSⁱ

Brazilian territory, soybeans and the importance of aviation in current times: the incorporation of the midwest region into the brazilian logic of grain production

Fabício Galloⁱⁱ
Universidade Estadual de Campinas

Resumo

O texto aborda o papel da informação no atual período técnico-científico e informacional por coordenar o processo de localização das atividades empresariais no território ao mesmo tempo em que se constitui como recurso estratégico para os sistemas produtivos das empresas globais. Empiricamente, verificamos que uma das características do agronegócio no território brasileiro (especificamente a produção de soja na região Centro-Oeste) é a dissociação entre a produção propriamente dita e seu comando corporativo sendo que este último se encontra principalmente na Região Concentrada que apresenta vantagens quanto à informação especializada que rege os processos produtivos das grandes empresas. Mesmo com a possibilidade dada do controle operacional à distância, a presença física dos empresários-fazendeiros se faz necessária nos grandes centros metropolitanos. Tendo em vista que uma das características da atual economia globalizada é a necessidade cada vez maior de fluidez, o sistema de movimento aéreo flexível se torna um elemento importante na concretização das negociações empresariais.

Palavras-chave: território brasileiro; integração territorial; dissociação produção e comando.

Abstract

The text covers the role of information in the current technical-scientific and information period, by coordinating the localization process of entrepreneurial activities in the country. The text also constitutes a strategic resource for the productive systems of global enterprises. Empirically, we ascertained that one of the characteristics of an agribusiness in Brazil (specifically the production of soybeans in the Midwest region) is the disassociation of the production itself from its corporate command, considering that the latter is located mostly in the "Região Concentrada" which presents advantages with regards to specialist information required to command the productive processes of such large enterprises. Even with the possibility of remote operational control, the physical presence of absentee farmers is necessary in the large metropolitan centers. Considering that one of the characteristics of the current globalized economy is the ever greater need for fluidity, a flexible system of air transportation becomes an important element in the execution of business operations.

Keywords: Brazilian territory; territorial integration; disassociation of production from command.

A IMPORTÂNCIA DA AVIAÇÃO, A INTEGRAÇÃO DA REGIÃO CENTRO-OESTE E A EXPANSÃO DO AGRONEGÓCIO DA SOJA

Ao logo da história de integração territorial do Centro-Oeste à lógica produtora de grãos na economia nacional, a expansão produção de soja pelos estados da região tem como vetores fundamentais o desenvolvimento dos sistemas de transporte rodoviário e aeroviário. O desenvolvimento da aviação é fator de destaque no pioneirismo da expansão agrícola da cultura de soja. Através das ligações ponto-a-ponto se chega cada vez "mais à frente", a expansão do front agrícola

foi ocorrendo mais ao noroeste do Brasil, reclamando a necessidade da implantação de modernizações nas vias de escoamento, ou seja, no Centro-Oeste a soja chegou concomitante com a modernização para o escoamento da produção. Todavia, dada a precariedade (e muitas vezes a morosidade) dos sistemas de transportes terrestres no Centro-Oeste, o sistema de transporte aéreo cumpriu o papel eficaz de transportar os "decididores" do agronegócio.

Em vastas áreas do território brasileiro os vôos de pequenas aeronaves muitas vezes são mais regulares que o de grandes aeronaves de grandes companhias - é o caso, por

exemplo, do que ocorre com o transporte de dinheiro entre agências bancárias de pequenas cidades no Centro-Oeste, todo ele realizado diariamente por pequenas aeronaves. Buscando entender melhor o papel da aviação em áreas interiores do país, Cataia e Gallo (2007) sugerem uma subdivisão do sistema de transporte aéreo civil brasileiro:

a) Sistema de transporte aéreo rígido nacional: possui linhas aéreas operadas por grandes empresas que atuam em todo território nacional, ligando as principais capitais entre si e com países; aeroportos tecnicamente sofisticados, inclusive preparados para operar vôos por instrumentos; horários rígidos de vôos; ligações pré-estabelecidas entre cidades; frequência de vôos elevada para atender à grande demanda de fluxos; é um sistema operado por grandes aeronaves;

b) Sistema de transporte aéreo rígido regional: é complementar ao sistema anterior; “cobre” com suas rotas cidades de certa importância na hierarquia regional, mas que não são atendidas pelas grandes companhias; utiliza-se de aeronaves de médio porte;

c) Sistema de transporte aéreo flexível: as linhas aéreas não são oficialmente regulares; é um sistema operado por pequenas aeronaves que usam tanto aeroportos quanto aeródromos¹, inclusive pistas não asfaltadas, análogas às estradas “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 transporte aéreo flexível está presente em todo território nacional, destacando-se nas regiões mais carentes em sistemas de transporte terrestre.

Este último – o sistema de transporte aéreo flexível – é muito presente nos estados que compõem a região centroestina. A relevância dessa região pode ser identificada através da análise da tabela 1, onde se nota que o Centro-Oeste contribui com 22% dos registros de todas as aeronaves do país, ficando atrás apenas do Sudeste.

Além desses números que apontam a importância do Centro-Oeste no cenário aeronáutico nacional, cabe mencionar que no aeroporto de Goiânia/GO se encontra o 2º maior centro de manutenção de aeronaves do país. Uma pesquisa elaborada pela Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (INFRAERO, 2003) aponta que a característica predominante do serviço prestado nesse centro é atender as aeronaves de pequeno porte – segundo o estudo, o Aeroporto de Goiânia recebia em média 132 aeronaves por mês para manutenção, no ano de 2003.

A relevância desse elevado número de aeronaves registradas no Centro-Oeste pode, em partes, ser explicado pelo fato da região ter a segunda menor malha rodoviária do país estando atrás somente da região Norte (TABELA 2).

Pela tabela 2 pode-se notar que outra peculiaridade da malha da região Centro-Oeste é que, dos quase 187.000 km, apenas 28.464 km são pavimentados (cerca de 15,2%), enquanto que 158.467 km não são pavimentadas (ou 84,8% do total). Essa precariedade infra-estrutural do sistema de

Total		Em %	Por Regiões	Total	Em %	Por UF	Total
Brasil	10.923	100%	SE	4.513	40%	SP	3.113
						MG	787
						RJ	554
						ES	59
			CO	2.427	22%	MT	934
						GO	728
						MS	553
						DF	232
			S	1.758	17%	RS	864
						PR	676
						SC	218
			N	1.375	12%	PA	698
						AM	198
						RR	141
						RO	139
						TO	87
						AC	63
						AP	49
			NE	950	9%	BA	270
						CE	143
MA	136						
PE	89						
PI	86						
AL	48						
PB	35						
RN	31						
SE	12						

TABELA 1 - Número e porcentagem de aeronaves registradas (excluídos helicópteros) no Brasil em junho de 2009.

Fonte dos dados: RAB – Registro Aeronáutico Brasileiro disponível no sítio da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil.

Organização dos dados: Fabrício Gallo.

Regiões IBGE	Malha Rodoviária (em km)		
	Pavimentada	Não-Pavimentada	Total
Norte	17.779,50	95.108,50	112.888,00
Centro-Oeste	28.464,40	158.467,80	186.932,20
Sul	40.146,50	294.826,50	334.973,00
Nordeste	56.134,60	364.244,00	420.378,60
Sudeste	69.917,00	455.724,90	525.641,90
Brasil	212.442,00	1.368.371,70	1.580.813,70

TABELA 2 - Extensão e condições da Malha Rodoviária Brasileira (federal, estadual e municipal) em julho de 2009.

Fonte dos dados: DNIT – CGPLAN (Coordenação de Planejamento).

Organização dos dados: Fabrício Gallo.

transporte terrestre realça a importância do sistema de transporte aéreo.

Dado o difícil acesso às vastas áreas interiores do Brasil, a aviação sempre esteve presente como agente essencial, ligando pontos já inseridos na rede urbana nacional àqueles ainda em gestação. Desta forma, o Estado sempre buscou traçar as bases para modernizar o país, promovendo as políticas para o crescimento econômico acelerado, o investimento nas indústrias de base, os grandes projetos de integração que se baseavam na construção e na promoção de infra-estruturas viabilizadoras da produção e na expansão das frentes agrícolas principalmente na região Centro-Oeste.

Atualmente é possível dizer que um dos pilares da integração territorial do país foi a abertura de *fronts* agrícolas em áreas interiores. Ao mesmo tempo, a busca da modernização da agricultura nas últimas décadas do século XX dotou o Centro-Oeste da capacidade de se tornar grande produtor e exportador de grãos. Inserida nessa modernização, a aviação se fez presente tornando viável a implantação dessa moderna agricultura através da criação e da ampliação da rede de aeródromos presentes nas fazendas da região.

Em lugares onde a demanda por fluxos aéreos regulares é relativamente baixa, inviabilizando economicamente a manutenção de linhas regulares de companhias nacionais e até mesmo das companhias regionais, o

sistema de transporte aéreo flexível é de extrema importância, pois ganha valor sua propriedade em atender aos usuários independentemente dos escassos horários em aeroportos nas cidades maiores. Por tal motivo, destaca-se o elevado número de aeródromos na região Centro-Oeste como pode ser observado na tabela 3.

O Centro-Oeste dispõe da maior porcentagem de aeródromos em relação ao total desses objetos técnicos do país: de um total de 2.870 aeródromos brasileiros, 1.234 se localizam na região, ou seja, 43%. Ainda, na região em questão destaca-se a importância dos aeródromos localizados em fazendas se compararmos com o total desses na escala nacional: dos 1.443 aeródromos em fazendas no Brasil, 943 estão em área centroestina.

A tabela 4 apresenta a distribuição intra-regional dos aeródromos no Centro-Oeste. Nela é possível verificar que nos três estados (MT, MS e GO) a proporção de aeródromos em fazendas é muito significativa em relação ao total de cada estado. Em Mato Grosso, dos 571 aeródromos, 397 (ou 69,5 %) se localizam em fazendas; no caso do Mato Grosso do Sul, dos 490 aeródromos, 420 (85,7 %) estão nas fazendas; e em GO, de um total de 168 aeródromos, 117 (69,6 %) estão localizados em fazendas.

Se nos propormos a um esforço de analisar o território brasileiro à luz da concentrações de informações, percebemos

Localização dos aeródromos	Brasil		Região Centro-Oeste	
	Em n.ºs.	Em %	Em n.ºs.	Em %
Área urbana	1.427	49	300	10
Em fazendas	1.443	51	934	33
Total	2.870	100	1.234	43

TABELA 3 - Aeródromos no Brasil e na região Centro-Oeste em junho de 2010.

Fonte dos dados: sítio da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil.

Organização dos dados: Fabrício Gallo.

Localização dos aeródromos	UF			
	MT	MS	GO	DF
Área Urbana	174	70	51	5
Em Fazendas	397	420	117	0
Totais	571	490	168	5

TABELA 4 - Distribuição intra-regional dos aeródromos na região Centro-Oeste.

Fonte dos dados: sítio da ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil.

Organização dos dados: Fabrício Gallo.

que a cidade de São Paulo impõe sua lógica sobre o restante do país por ser considerada a “capital econômica” do Brasil. No caso do sistema de transporte aéreo flexível, que liga pontualmente São Paulo às áreas de produção do território brasileiro, este indica sua importância ao co-existir com o sistema de transporte aéreo rígido. Verifica-se (TABELA 5) que no ano de 2004 o sistema de transporte aéreo flexível se faz presente mesmo com a existência do outro sistema supra.

Nos aeroportos de Goiânia/GO, Campo Grande/MS e Cuiabá/MT a porcentagem das ligações aéreas do sistema de transporte aéreo flexível é, respectivamente, 8,6%, 9,5% e 28,4% em relação ao total de ligações apresentadas nesses estados, ou seja, porcentagens altamente relevantes partindo do pressuposto de que a possibilidade de acesso a esses aeroportos é dada, haja vista a presença do sistema de transporte aéreo rígido. Reitera-se então essa importância da co-existência do sistema de transporte aéreo flexível.

Percebe-se que a região Centro-Oeste vem se configurando num espaço cada vez mais voltado à produção agropecuária e o sistema de transporte aéreo tem colaborado para que se intensifique um processo de *especialização funcional dos lugares* (SANTOS, 2002), ou seja, toda uma lógica produtiva ligada ao agronegócio vem se consolidando sendo patrocinada por empresas e também

pelo Estado através da implantação de infra-estruturas necessárias tanto para o escoamento da produção quanto para a aceleração dos fluxos corporativos.

Desta forma, no que tange à produção de grãos voltados principalmente para a exportação, a aviação começa a desempenhar um papel estratégico dentro do mundo dos negócios, já que este mundo é comandado pelas grandes empresas nacionais e transnacionais. Hoje em dia há uma informação globalmente organizada, que se constrói e é difundida com instrumentos específicos, isto é, sistemas técnicos sofisticados, exigentes de informação e produtores de informações sobre o território. Pode-se dizer que a informação se constitui como recurso estratégico para os sistemas produtivos contemporâneos das empresas globais e que essa informação ligada aos processos produtivos de *commodities* agrícolas, na maioria das vezes, se concentra nos centros de comando do território através da localização das sedes das empresas nesses pontos do território e não nas grandes áreas de produção.

Silva (2001, p. 100) afirma que “a informação, na posição de variável-chave, fornece coesão material ao novo período e, por isso, reformula a divisão do trabalho e a cooperação”, além disso, é ela que comanda o processo de localização das atividades

Ano	Goiânia – GO		Campo Grande – MS		Cuiabá – MT	
	Transporte Aéreo Rígido	Transporte Aéreo Flexível	Transporte Aéreo Rígido	Transporte Aéreo Flexível	Transporte Aéreo Rígido	Transporte Aéreo Flexível
2000	--*	--	3.211	381	1.751	274
2002	--	--	5.811	341	373	302
2004	6.771	645	4.691	493	778	309

TABELA 5 - Número de ligações aéreas (pousos e decolagens) entre a cidade de São Paulo (Congonhas, Guarulhos e Campo de Marte) e as capitais do Centro-Oeste².

Fonte dos dados: INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária. *Fluxo aéreo brasileiro nos anos 2000, 2002 e 2004*.

Organização dos dados: Fabrício Gallo.

empresariais no território.

Mesmo com as novas tecnologias de informação e comunicação que possibilitaram a separação da produção propriamente dita e o comando corporativo, não se exclui a necessidade dos contatos face-a-face no fechamento dos grandes negócios, nas consultorias sobre comércio exterior etc. E, em tempos onde a obtenção de maior lucro vem da agilidade nos fluxos dos empresários-produtores pelo território, a promoção de tais contatos é melhor promovida pela aviação.

A CAPITAL PAULISTA COMO CENTRO DE COMANDO DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA DA REGIÃO CENTRO-OESTE

A discussão acerca da centralidade corporativa que controla o processo produtivo nacional tem nos trabalhos de muitos geógrafos (CORDEIRO, 1987, 1988; CORRÊA, 1989; SANTOS, 1994a, 1994b; SPÓSITO, 1999; SILVA, 2001; LENCIONI, 2003, entre outros) uma farta fonte teórica para a compreensão da organização espacial brasileira na atualidade.

A capital paulista desponta no período atual como referência do ponto de vista econômico e político em relação ao território nacional. Desde a década de 1970 uma nova divisão territorial do trabalho se esboça no

Brasil com a ampliação das redes de transporte e a modernização das telecomunicações; esse quadro permitiu a criação das condições de fluidez do território, ao mesmo tempo, que se tornou possível a dissociação entre a produção propriamente dita e seu comando, que passou a se centralizar na Região Concentrada³.

Nesse contexto, essa hierarquização do sistema urbano brasileiro que apresenta a capital paulista como referência no controle e comando das atividades produtivas espalhadas pelo país, associada à extensão continental do território, faz dos sistemas de transporte do território, os vetores que permitem o deslocamento corporativo no país tendo em vista que o local onde a produção propriamente dita ocorre não é autônomo, pode depender dos centros de decisão.

Santos (2002) nos ensina que a informação é o vetor fundamental do processo social e os territórios são, desse modo, equipados para facilitar a sua circulação. A interpretação das informações geradas no território se dá, sobretudo, nas metrópoles, pois é ali que se concentram as sedes das grandes empresas da economia globalizada e que são as tomadoras de decisões. Alan Pred (1979) já apontava que os grandes complexos metropolitanos apresentam vantagens quanto

à informação especializada que rege os processos produtivos das grandes empresas. Raffestin (1993, p. 194) aponta que “toda capital, por ser multifuncional e possuir uma carga demográfica em relação ao resto do país, quase sempre cria mais-valia sobre as outras cidades e regiões”. O mesmo autor reforça ainda que “em matéria econômica, o comando é quase sempre efetuado a partir da capital, isto é, as decisões são tomadas pelas sedes sociais que ali estão instaladas” (RAFFESTIN, 1993, p. 194).

Desta forma, as decisões e normas da metrópole restringem o campo das intenções e das ações das outras regiões, impondo a sua lógica.

Para o caso brasileiro, Santos (1994a) aponta que atividades modernas presentes em diversos pontos do país se apoiam em São Paulo para um número crescente de tarefas essenciais. Em estudo clássico sobre a rede urbana nacional, Corrêa (1989) assinala que a metrópole paulista desponta em relação ao Rio de Janeiro congregando e atraindo sedes de bancos nacionais e estrangeiros e de serviços especializados, reorganizando o comando corporativo nacional. Ocorre uma “extensão” da lógica administrativa pensada na cidade de São Paulo e que se difunde no território nacional conformando e afirmando a capital paulista como centro de comando da economia nacional.

São Paulo fica presente em todo o território brasileiro graças a esses novos nexos geradores de fluxos de informação indispensáveis ao trabalho produtivo. Esse papel é devido às suas atividades quaternárias de criação e controle, tendo em vista que atualmente são os fluxos de informação que hierarquizam o sistema urbano. Silva (2001)

afirma ainda que

São Paulo é a fração do território brasileiro que, novamente, acolhe as inovações mais dinâmicas do presente e cujo cerne do movimento reside na produção de informações. Assumindo certas feições de metrópole global ou informacional, a metrópole paulista comanda o novo tempo da modernidade que chega ao país. Tratar-se-ia de uma modernidade destinada a funcionalizar, em áreas do território nacional, o sub-sistema de poder das redes globais (2001, p. 102).

Apesar de no Brasil a produção de grãos do agronegócio – e em especial da soja – ocorrer em grande parte, na região Centro-Oeste, as grandes corporações e grandes produtores não podem prescindir da capital paulista, pois é nela que se localizam os serviços altamente especializados, aqueles que tornam possível a fluidez da economia nacional.

O comando da produção acontece tanto pela própria empresa, quanto por outros agentes do círculo de cooperação: serviços especializados, consultorias, bolsas de investimentos, escritórios de advocacia especializados em comércio exterior, a sede da ABIOVE (Associação Brasileira das Indústrias de Óleo Vegetal), entre outros. O acompanhamento do processo produtivo se dá muito além do que a ida e vinda de empresários-fazendeiros em suas propriedades. Consultores e técnicos têm a necessidade da presença física nas fazendas, tanto para um primeiro contato a fim de planejar ações, como para manutenção do modelo administrativo a ser implantado. Da mesma forma, a presença dos empresários-produtores em São Paulo é relevante para

cursos e *workshops* ligados à administração. Essa concentração do comando da produção gera a necessidade de fluxos entre a capital paulista e as arenas de produção na região Centro-Oeste.

É possível afirmar que no atual período *técnico-científico-informacional* (SANTOS, 2002) é exigido um envolvimento muito maior por parte dos sojicultores, sobretudo quando as cotações de preço, assim com a lógica produtiva, muitas vezes, são decididas em outras localidades, isso os torna muito mais do que simples agricultores, isto os torna responsáveis e promotores das mudanças territoriais ocasionadas por essa racionalidade econômica que, para se efetivar, tem no uso de sistemas de transportes mais velozes e eficientes (especialmente o sistema de transporte aéreo flexível), a possibilidade de controlar a produção à distância.

Na escala regional muitos produtores optam por residir em cidades com maior infraestrutura de serviços, assim como muitos deles possuem fazendas em mais de uma localidade, fato que demanda deslocamentos para o acompanhamento do processo produtivo. Waniez (1992) em seu trabalho sobre a região dos cerrados brasileiros lembra que em seus dois milhões de quilômetros quadrados, o avião é o meio de transporte privilegiado da classe dirigente brasileira e que os táxis-aéreos são onipresentes. Contudo, são reservados aos grandes proprietários de terras, políticos e executivos de grandes empresas nacionais e multinacionais.

Na escala nacional, a dissociação entre produção e comando (com a efetivação deste último na cidade de São Paulo) que tem no uso do sistema de transporte aéreo flexível uma ferramenta da gestão corporativa

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O território brasileiro passou a ser tratado como parte integrante e fundamental da base técnica da grande empresa oligopólica ao ser dotado de operacionalidade e funcionalidade capazes de garantir a integração de parcelas territoriais enquanto áreas privilegiadas de valorização da economia mundial. Berta Becker (1991) aponta que a modernização conservadora do território nacional criou um espaço tecnicamente homogeneizado – facilitando a interação entre os lugares e o tempo –, mas também criou um espaço fragmentado porque a apropriação do território e a alocação de recursos foi fortemente seletiva. Essa política de “integração competitiva do território” (BECKER, 1991, p.55) seria uma nova forma de gestão do território que busca tirar partido das diferenças territoriais.

Empiricamente, por meio dos sistemas de movimento e especialmente do sistema de movimento aéreo (através de sua atuação pontual), pode-se observar que a promoção de fluidez no território brasileiro interliga pontos dessa economia dinâmica enquanto que as partes que não interessam à lógica global ficam excluídas deste processo.

Constantino (apud Mészáros, 2004) denuncia que nos países onde empresas estrangeiras gigantescas se instalam e, por conseguinte, conseguem suficiente controle econômico e influência sobre as políticas do governo local, o modelo industrial que se instala controlado pelo capital internacional, estando ao seu serviço.

O exemplo do front agrícola brasileiro atualmente sugere a implantação de uma lógica produtiva de commodities agrícolas voltada para a exportação, sendo que a

expansão das terras agricultáveis nada mais é do que a incorporação econômica dessas parcelas territoriais a um nexos produtivo-econômico mundial, porém com a mediação da cidade de São Paulo, pois é nela que se encontra grande parte das sedes das grandes firmas responsáveis ou pela produção/processamento ou pela sua distribuição para o exterior, além de todo o terciário superior que possibilita a consolidação de uma economia mundializada. Assim, reafirma-se a sugestão de Santos (1999) de que na economia cada vez mais mundializada, a ação decisória sobre todas as etapas da produção (produção, circulação e distribuição interna e externa) impõem-se de fora do Brasil anarquizando a divisão interna do trabalho e reforçando a divisão internacional do trabalho.

NOTAS

ⁱ Esta pesquisa contou com recursos da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

ⁱⁱ Doutorando do Programa de Pós-graduação em Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP).

Email: fabricao.gallo@ige.unicamp.br

¹ A ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil define como “aeródromo” toda área destinada ao pouso, à decolagem e à movimentação de aeronaves, já por “aeroporto” entende-se todo aeródromo dotado de instalações e facilidades para apoio às operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas. Conforme site da ANAC acessado em 20/03/2010

<<http://www.anac.gov.br/infraestrutura/infraestrutura1a.asp>>.

² Os dados primários apresentados na tabela 5 foram capturados e fornecidos pelo DAC – Departamento de Aviação Civil (órgão militar). Com a mudança de DAC para ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil (órgão civil), em setembro de 2005, os dados deixaram de ser fornecidos e tabulados e não foi possível a manutenção e atualização contínua da série histórica.

³ Milton Santos explica que a Região Concentrada “trata-se de uma contínua área onde a divisão do trabalho mais intensa que no resto do país, 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, tecnologias de ponta e modelos elaborados de organização” (1996, p.39-40).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BECKER, B. K. Modernidade e gestão do território no Brasil: da integração nacional à integração competitiva. In.: *Espaços & Debates – Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, ano XI, n. 32. São Paulo, 1991.

CASTILLO, Ricardo Abid. *Sistemas orbitais e uso do território : integração eletrônica e conhecimento digital do território brasileiro*. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

CATAIA, Márcio; GALLO, Fabrício. Sistema de transporte aéreo flexível e integração território brasileiro. *Geonordeste (UFS)*, v. 2, p. 09-30, 2007.

CORDEIRO, Helena Kohn. O papel da Região Metropolitana de São Paulo entre os principais pontos da economia transacional no espaço brasileiro. *Revista Ciência e Cultura*. Campinas: SBPC, 40, (3), 1988.

_____. Os principais pontos de controle da economia transacional no espaço brasileiro. *Boletim de Geografia Teórica*. Rio Claro: AGETEO, vol. 16-17, n° 31-34, 1986-1987.

CORRÊA, Roberto Lobato. Concentração Bancária e os centros de gestão do território. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: IBGE, abr. /jun., 1989.

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. CGPLAN - Coordenação de Planejamento. *Relatório de Extensão do Sistema Rodoviário Nacional*. Disponível em: <http://www2.dnit.gov.br/menu/rodovias/rodoviasfederais/sitemap> acessado em 20 de julho de 2010.

INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA. *Fluxo aéreo brasileiro dos anos 2000, 2002 e 2004*. DONA 2 - Departamento de Operações de Navegação Aérea 2. [s.l.] [s.n.].

_____. *Pesquisa: Perfil das Oficinas de Aeronaves no Aeroporto de Goiânia*. Goiânia: [s.n.], 2003.

LENCIONI, Sandra. Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo. In: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos Antonio; GALVÃO, Antonio Carlos Figueira (Org). *Regiões e*

idades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional. São Paulo: UNESP/ANPUR, 2003.

MÉSZÁROS, Istvan. *O poder da ideologia*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2004.

PRED, Alan. *Sistemas de cidades em economias adiantadas. Crescimento passado, processos presentes e opções de desenvolvimento futuro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1979.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: USP, n°1, 2002, Coleção Milton Santos.

_____. Guerra dos lugares. In RIBEIRO, Wagner Costa. (org.). *O país distorcido*. São Paulo: Ed. Publifolha, 2002.

_____. *A Urbanização Brasileira*. 2 ed., São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. *Por uma Economia Política da Cidade*. São Paulo: Hucitec, 1994a.

_____. São Paulo. Metrópole internacional do terceiro mundo. 1990. *Revista do Departamento de Geografia*. São Paulo: USP, n°7, 1994b.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, María Laura. *O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI*. 2ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA, Adriana Maria Bernardes da. *A contemporaneidade de São Paulo. Produção de informações e novo uso do território brasileiro*. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

SPÓSITO, Eliseu Savério. Território, logística e mundialização do capital. In: _____. (Org.)

Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades. Presidente Prudente: UNESP/FCT/GAsPERR, 1999.

WANIEZ, Pierre. *Les cerrados. Un espace frontière brésilien.* Montpellier: G.I.P. Reclus-ORSTON, 1992.

SITES CONSULTADOS

<http://www.anac.gov.br/estatistica/estat26.asp>

<http://www.anac.gov.br/aerodromos/>

<http://www2.dnit.gov.br/menu/rodovias/rodoviasfederais/sitemap>