

AS PREOCUPAÇÕES COM A INTEGRAÇÃO
TERRITORIAL DO BRASIL E O PENSAMENTO
GEOPOLÍTICO NACIONAL: A RELEVÂNCIA DA
AVIAÇÃO NA OCUPAÇÃO DO PAÍS¹

THE CONCERNS WITH THE TERRITORIAL
INTEGRATION OF BRAZIL AND THE NATIONAL
GEOPOLITICAL THINKING: THE IMPORTANCE OF
THE AVIATION IN OCCUPATION OF THE COUNTRY

LAS PREOCUPACIONES CON LA INTEGRACIÓN
TERRITORIAL DE BRASIL Y EL PENSAMIENTO
GEOPOLÍTICO NACIONAL: LA IMPORTANCIA DE LA
AVIACIÓN EN LA OCUPACIÓN DEL PAÍS

Fabrizio Gallo

Doutorando em Geografia UNICAMP.

E-mail: fabrizio.gallo@ige.unicamp.br

Resumo: Este texto apresenta algumas reflexões sobre o processo geopolítico de integração do território brasileiro nas primeiras décadas do século XX e o uso da aviação como viabilizador dessas políticas. A busca da integração territorial fez com que a atenção do Estado brasileiro se voltasse para as regiões Centro-Oeste e Norte. A ausência de vias de penetração fez da aviação o principal elemento de auxílio em tal empreitada tendo em vista que antes mesmo de existirem estradas já existiam diversos campos de pouso nas regiões, ou seja, a aviação antecedeu a chegada da rodovia. É possível dizer que a aviação representou um dos vetores fundamentais na integração do território brasileiro e que nas últimas décadas do século XX a região Centro-Oeste assiste sua incorporação à lógica de produção de grãos.

Palavras-chave: território brasileiro; integração territorial; geopolítica brasileira; aviação; geografia histórica.

¹ Parte da pesquisa contou com apoio financeiro de Bolsa de Mestrado da FAPESP.

Abstract: This paper presents some reflections on the geopolitical process of integration of the Brazilian territory in the first decades of the 20th century and the use of aviation as a facilitator of such policies. The search for territorial integration did with which the attention of the Brazilian State if returns for the center-west and north regions. The absence of routes penetration made aviation the principal element of aid in this process because, before the existence of roads, there were airfields. Aviation was one of the fundamental vectors in the integration of the Brazilian territory and in the last decades of the 20th century the center-west region saw its incorporation into global farmable commodities.

Key-words: Brazilian territory; territorial integration; Brazilian geopolitics; aviation; historical geography.

Resumen: Este artículo presenta algunas reflexiones sobre el proceso de integración geopolítica del territorio brasileño en las primeras décadas del siglo XX y el uso de la aviación como facilitador de estas políticas. La búsqueda de la integración territorial ha significado que la atención del gobierno de Brasil se volvió hacia el Medio Oeste y del Norte. La ausencia de formas de penetración en el territorio hizo de la aviación un elemento importante de la ayuda en tal campaña ya que antes de que hubiera caminos ya había varios campos de aviación en las regiones, es decir, la aviación es anterior a la llegada de la carretera. Es posible decir que la aviación fue uno de los vectores fundamentales en la integración de Brasil y en las últimas décadas del siglo XX, la región Medio Oeste de Brasil fue incorporada a la lógica mundial de producción de cereales.

Palabras clave: territorio brasileño; integración territorial; geopolítica brasileña; aviación; geografía histórica.

INTRODUÇÃO

A história territorial do continente americano apresenta peculiaridades no que tange às estratégias adotadas por Portugal e Espanha em suas políticas de administração e ocupação das novas terras. De um lado a Coroa Espanhola que ao adotar um modelo de colonização baseado na fundação de vilas e cidades no interior das terras ocupadas – inclusive delegando poderes às mesmas – assistiu o território sob seu domínio se fragmentar em várias nações independentes.

De outro lado, a Coroa Portuguesa foi capaz de manter a coesão do território ocupado, evitando assim o processo de fragmentação. Isso ocorreu porque os portugueses se preocuparam primeiro em ocupar as terras situadas no litoral, diferentemente dos espanhóis, que buscaram

ocupar as terras do interior. Segundo Sérgio Buarque de Holanda (1995) no Brasil a ocupação pelos portugueses teve um caráter mais acentuado de feitorização do que de colonização. Não convinha que aqui se fizessem grandes obras, ao menos quando não produzissem imediatos benefícios.

Essa mesma tese é compartilhada por Moraes (2000) ao afirmar que num primeiro momento, um dos principais atrativos do Brasil foi apresentar um longo litoral no hemisfério austral, cujo domínio permitia um bom controle do Atlântico Sul e, logo, do grande eixo de circulação oceânica meridional. “Efetivar a posse da fachada litorânea parece ter sido uma diretriz básica da geopolítica lusitana” (MORAES, 2000, p.308). Só num segundo momento, a partir de meados século XVI, que se observa a proliferação de expedições, oriundas de diferentes núcleos costeiros, buscando minérios no interior.

No Brasil colonial as especificidades geográficas do país (grandes distâncias sem conexão, terras desconhecidas, dificuldades na comunicação e na locomoção) dificultaram a centralidade do poder colonial português, ou seja, cada lugar, à época, definiu sua própria organização. É somente após a descoberta das minas no interior do país que o crescimento das aglomerações populacionais interiores começa a ganhar força.

Costa (1989) sublinha que seguida à Independência de 1822, o Estado que foi montado no Brasil voltou-se preferencialmente para a questão nacional interna, sendo que esse fora constituído muito mais para se manter a coesão interna do território brasileiro, visando a sua não-fragmentação. Essa forma particular de formação de “poderes locais” no território brasileiro contribuiu para que, mesmo após a Independência (e até mesmo meados do século XX) fosse fraca a integração das regiões.

Foi somente no final do século XIX e início do XX que a escassez de infra-estruturas de transportes, que impedia a circulação pelo território, incentivou o Estado republicano brasileiro a desenvolver os primeiros Planos de Viação Nacional, como Plano Bicalho e Plano Bulhões.

Partindo do exposto, a proposta apresentada neste artigo é a de que especialmente no século XX, após o fortalecimento do governo central no país, as preocupações existentes com a integração do território brasileiro sempre foram tema presente no pensamento geopolítico nacional. A grande extensão do território, a escassez de vias de circulação terrestres – que produziram a metáfora do território arquipélago – associadas à reduzida densidade populacional das áreas interiores, levaram os

pensadores geopolíticos a proporem estratégias de ocupação do interior do território nacional.

Muitas dessas propostas visavam, basicamente, o fortalecimento da figura do Estado e a efetivação da integração dos mercados (que até então eram regionais), além de ser o fundamento da ambição geopolítica pela Unidade Nacional. Apontamos neste texto que, inicialmente, um dos agentes utilizados nessa estratégia foi a aviação justamente por não demandar enorme dotação de recursos como, por exemplo, o montante exigido para a abertura de novas rodovias ou expandir as ferrovias. Cabe lembrar que no início de suas atividades a aviação exigia, apenas, um campo de pouso (numa fazenda, num pasto ou num “descampado”).

Tal relevância do papel dos transportes e das comunicações no espaço brasileiro levou Prado Jr. (1957) a defender que os mesmos, sem dúvida, exerceram uma influência enorme sobre a formação territorial do país. Fazendo uma leitura de nosso período colonial a fim de compreender o perfil “moroso” apresentado pelo Brasil nas primeiras décadas do século XX, o autor destaca que

[...] as distâncias enormes, os obstáculos opostos ao trânsito num território como o nosso [...] de tudo isso vão resultar comunicações difíceis e morosas que imprimem às relações da colônia um ritmo lento e retardado; e que terá tido com toda segurança uma boa dose de responsabilidade neste tom geral de vida frouxa que caracteriza o país. (PRADO JR., 1957, p. 235).

AS ESTRATÉGIAS GEOPOLÍTICAS DE INTEGRAÇÃO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO NO INÍCIO DO SÉCULO XX E A PROPOSTA DE USO DA AVIAÇÃO

A partir do século XX, a história do território brasileiro é profundamente marcada pelas políticas nacionais de integração territorial. As discussões a respeito de um projeto nacional de integração territorial fizeram com que importantes autores do pensamento geopolítico brasileiro debatessem a idéia de uma integração militar do *hinterland*, tendo em vista a concepção estratégica que as Forças Armadas procuravam desenvolver para a integração do território nacional em virtude de sua extensão.

Foi grande a influência destes pensadores, principalmente no período posterior à Revolução de 1930, quando o Governo Federal incentivou a “Marcha para o Oeste” e a criação de “territórios federais” que eram desmembrados de estados com vasta extensão territorial e baixo povoamento (ANDRADE, 1993).

Estes programas almejavam uma unidade nacional através do fortalecimento das fronteiras, com a ambição de ocupar efetivamente vastas áreas pouco habitadas do Brasil, principalmente nas regiões Sul, Centro-Oeste e Amazônica.

Tavares (1958) partindo das questões relativas à Segurança Nacional expõe sua proposta de integração nacional, entendendo que o sistema de segurança de um Estado é função da área do seu território. Para tanto, os estudos sobre os problemas da segurança do território e as medidas por eles impostas, deveriam ser necessariamente “descentralizados” já que o país comportava áreas isoladas do seu centro político e administrativo devido às condições precárias do sistema de transporte vigente. Tavares considerava que o centro nevrálgico do Brasil coincidia com o centro geográfico do potencial militar nacional, isto é, o triângulo Rio de Janeiro – São Paulo – Minas Gerais.

Everardo Backheuser (1933 apud MIYAMOTO, 1995, p.51) no início do século XX, afirma que “o problema da Unidade Nacional é a questão culminante de nosso futuro”, preocupando-se com os riscos de desagregação do território, em virtude de uma má divisão geográfica, acentuada por tendências regionalistas que surgiam. Travassos (1947) lembra que o estado de Mato Grosso era a superfície de contato da civilização brasileira com o conjunto de toda a sorte que se processam em torno das fronteiras do sudoeste do território brasileiro.

Golbery do Couto e Silva (1981) verifica que a ocupação do país se dava principalmente no litoral, e que a “onda colonizadora” que avançava das áreas litorâneas, ia se exaurindo no interior, onde se destacavam apenas ilhas esparsas de população, identificando Mato Grosso de Goiás, Cuiabá e Manaus como sendo as mais importantes, que se destacavam em meio ao vasto deserto. O autor via no Brasil um núcleo central (formado pelo triângulo Rio de Janeiro – São Paulo – Belo Horizonte) e três penínsulas de ocupação, a saber: Península Nordeste, Península Centro-Oeste e Península Sul, que se conectam ao núcleo central por escassos e precários istmos de circulação. Sugere que o Brasil

seria um vasto arquipélago ressaltando a pobreza das comunicações entre as diferentes regiões.

Para Tavares (1958) a política de transportes do país não deveria fugir ao imperativo de se fazer do território um todo único, assegurando a circulação das riquezas, dos indivíduos e da cultura nacionais; ao mesmo tempo defendia que a base desse sistema de transportes deveria realizar a ligação adequada e permanente do centro vital do país com a periferia do território. Ele defendia ainda que “o transporte é, em última análise, o problema de todos os problemas de base, do Brasil” (TAVARES, 1958, p. 188).

O elemento comum a praticamente todos os pensadores geopolíticos que aceitaram a empreitada de refletir acerca da integração do território nacional, é a promoção de uma política que visasse a implantação de uma malha de transportes eficiente por todo o país.

Costa (1999) lembra que Camille Vallaux já demonstrava que a estrutura geral da circulação de um país (interna) e aquilo que ela projeta em termos de fluxos (externa) apresenta ao longo da história um significado triplo: primeiro, como reveladora da estratégia nacional de coesão interna e defesa da integridade territorial; segundo, revelando a natureza da projeção externa de um Estado; e em terceiro, como infra-estrutura econômica ou meios de transporte de pessoas, bens e informações.

Conforme Pardo (1957, p. 312) a aviação seria o instrumento ideal para se vencer a tirania da distância, permitindo assim a incorporação geoeconômica da Amazônia à vida continental; além disso, a aviação atuaria como um fator de colonização do interior do território e consolidaria a unificação política do Estado brasileiro. Entusiasmado com a possibilidade dada pelo avião de se encurtar as distâncias no território nacional, Vianna (1949, p. 214) afirma

[...] não serão necessários maiores dados, para que se conclua pela extraordinária importância assumida, nos últimos anos, pela aviação comercial no Brasil, onde figura, presentemente, entre os mais intensos e progressistas meios de transporte de que dispõe o país, único que pode atingir, do Rio de Janeiro, com a demora máxima de dois dias, qualquer ponto do território nacional.

De Martonne (1948) acreditava que as possibilidades dadas pela circulação aérea abririam um novo capítulo da geografia econômica

mundial sendo que ao mesmo tempo deixaria entrever, graças às facilidades sempre maiores de trocas de produtos e idéias, uma melhoria nas condições de vida e um porvir com menos incertezas.

Dadas as características geomorfológicas do Brasil, Mário Travassos defendia a implantação de uma rede de transportes mistos no país; diz o autor que “quanto maior a complexidade morfológica de um território, maior deverá ser sua aptidão aos transportes mistos e menor o grau de complicação do problema das comunicações” (TRAVASSOS, 1933, p.32).

Entretanto, como já mencionado, o território ainda apresentava barreiras geomorfológicas que inviabilizavam a concretização de uma rede de transportes eficiente – em face às técnicas disponíveis à época –, devido ao elevado custo de se estender a malha ferroviária e a malha rodoviária transpondo tanto as formações geomorfológicas do interior do Brasil como superando as distâncias entre as regiões. Tal situação impôs a aviação como elemento fundamental de uma integração ponto-a-ponto de partes do país. Essa característica do território nacional, ou seja, a sua extensão, também é apontada por Pierre George (1991) como fator de desenvolvimento do transporte aéreo no país.

Mário Travassos (1933, p.106) diante da possibilidade que se originava com o advento da aviação indagou o seguinte.

E dadas as nossas formidáveis dificuldades para o tráfego terrestre (obras darte sem conta, extensões incríveis, saneamento etc.) que papel poderá representar a aviação para dar sentido prático aos aspectos geográficos decisivos do continente e que estão em nossas mãos? Até onde levaremos esse sentido prático se com os meios aéreos completarmos o que já temos realizado noutros domínios dos transportes?

Na história da aviação brasileira as Forças Armadas tiveram papel fundamental, desenvolvendo linhas litorâneas, interiorizando linhas aéreas, planejando e construindo diversos campos de pouso nas regiões centrais do país.

O EMPREGO DA GEOPOLÍTICA DA AVIAÇÃO NO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO DO TERRITÓRIO

Acerca do emprego da aviação pelas Forças Armadas, Sousa (1999) afirma que a partir da década de 1910 os militares brasileiros, espelhando-se no Exército francês que já faziam uso de aeronaves em suas missões de reconhecimento de áreas, passaram a se interessar por este novo aparelho que surgira sendo que alguns buscaram, na França, aulas de pilotagem.

Em 29 de abril de 1911, o Tenente Moller, da Marinha brasileira, é brevetado em Étampes e torna-se o primeiro piloto militar brasileiro. Em 22 de outubro de 1912, na mesma escola, é brevetado o segundo piloto militar, o Tenente Ricardo Kirk, do Exército. No ano seguinte, em 1913 criou-se a *Escola Brasileira de Aviação* no Rio de Janeiro (com início das atividades em 1914), que contava com vinte alunos da Marinha e do Exército; também em 1913 foi criada em São Paulo a *Escola de Aviação da Força Pública* contando com 43 matriculados entre militares e civis.

Entretanto, ambas tiveram seu fechamento no ano seguinte dadas inúmeras dificuldades: encontrar instrutores da nova atividade, acidentes constantes, grande deficiência de suprimentos de peças de reposição e o início da Primeira Guerra Mundial; foi somente em 1916 que surge a *Escola de Aviação Naval* e em 1919 a *Escola de Aviação Militar*. Enquanto as duas primeiras tinham caráter civil-militar, estas duas últimas estavam ligadas diretamente às Forças Armadas do Brasil.

No âmbito da Marinha brasileira, surge em 1919 o Correio da Esquadra, que depois veio a ser chamado de Correio Aéreo Naval com a missão de trocar correspondências em áreas litorâneas isoladas. No ano de 1931, o Exército Brasileiro criou o Correio Aéreo Militar com a missão de abrir novas rotas aéreas em localidades do interior do Brasil. A primeira linha aérea, inaugurada em 12 de junho de 1931, foi a que ligava São Paulo ao Rio de Janeiro. Em seguida foi inaugurada a extensão da linha até Goiás, perfazendo um total de 1.740 quilômetros. Mas foi em 1935, após ter feito o reconhecimento terrestre da rota, que o Major Lysias Rodrigues realizou a primeira viagem da Linha do Tocantins, com 3.500 quilômetros e que atravessava a Amazônia Legal (RODRIGUES, 1978).

Em princípio, na abertura das rotas do Correio Aéreo Nacional o planejamento das rotas a serem desbravadas era feito em terra, a partir

de trem ou automóvel, com os próprios pilotos ou outros oficiais das Forças Armadas. Esse tipo de planejamento tinha objetivo de manter contato com os prefeitos das cidades situadas na rota e também servia para viabilizar a construção da infra-estrutura aeroportuária em campos de futebol ou pastos livres de cupins (SANTOS, 1985).

A precariedade enfrentada pelos pilotos também se expressava no âmbito das comunicações aeronáuticas; Sousa (1999) recorda que nas cidades onde havia estrada de ferro, os pilotos utilizavam o sistema de comunicações das estações para poderem se comunicar em caso de necessidade e, sobre o telhado dessas mesmas estações era pintado o nome da cidade junto com uma seta que indicava a direção e a distância do próximo campo de pouso; mais tarde esse procedimento foi utilizado mesmo em cidades que não eram servidas por trens.

Conjuntamente às Forças Armadas, o Ministério de Viação e Obras Públicas desempenhou importante função na ampliação dos serviços aéreos já que lhe coube a tarefa de expandir o número de aeródromos e campos de pouso pelo país, tendo em vista que o pleno funcionamento de linhas regulares da aviação (outrora exploradas pelo Correio Aéreo Militar) implicava a existência de maior suporte terrestre que hoje, dada a limitada autonomia de voo das aeronaves.

Tal alerta já era apontado por Siegfried (1945 apud CATAIA, 2001, p.74) quando comentava que a técnica pura libertaria cada vez mais o avião do solo, contudo a aeronave deveria preocupar-se com infra-estruturas terrestres, já que sua capacidade de voo era limitada e dependeria de uma rede de aeródromos e de um conjunto de normas impostas pelo território sobrevoado. Nesse caso, o Estado brasileiro, através da organização do território nacional, vai criar as infra-estruturas necessárias para suprir essa carência da aviação que se desenvolvia no país.

Assim sendo, a técnica aeronáutica tem sua dependência direta com relação à parcela política dos territórios, tanto no que tange à criação de infra-estruturas para viabilizá-la, quanto à elaboração de normas e regras que permitam a execução do tráfego aéreo sobre o país em questão e sobre os outros com os quais mantêm relações. Santos e Silveira (2001, p. 49) afirmam que no pós-Guerra houve a ampliação da rede de transportes, que se tornaram mais densas e mais modernas; e graças à modernização das comunicações, criam-se as condições de fluidez do território, uma fluidez potencial, representada pela presença de infra-estruturas, e uma fluidez efetiva significada pelo seu uso.

Moacir Silva (1941) em estudo clássico sobre a geografia dos transportes no Brasil destaca que nos anos de 1930, 1935 e 1940 os números de aeroportos e campos de pouso eram, respectivamente, 31, 96 e 512. Em 2004 o número de aeródromos no Brasil chegou a 3599 (DAC, 2006).

Ao mesmo tempo em que o Correio Aéreo Militar abre novas rotas no interior do território, começaram a se formar no país as primeiras empresas aéreas privadas que iniciaram a exploração comercial das linhas litorâneas transportando passageiros e cargas. Silva (1941) destaca que no Brasil, as linhas aéreas comerciais se concentravam em sua maioria na faixa litorânea, enquanto as linhas do Correio Aéreo Militar se concentravam nas áreas mais interioranas, principalmente no interior das Regiões Nordeste e Centro-Oeste, especialmente no sul do estado do Mato Grosso (atual estado de Mato Grosso do Sul). Ou seja, onde ainda não havia rentabilidade para as linhas aéreas – em função da menor integração econômica – o Estado cumpria papel de destaque conectando pontos ainda não integrados à parte mais dinâmica do território. Eis aqui o Estado difundindo o meio técnico e científico onde as empresas não chegavam.

Na primeira metade do século XX a aviação comercial explorava as linhas rentáveis na faixa litorânea, enquanto o Correio Aéreo Nacional (CAN) (que teve sua origem na fusão dos Correios Aéreos Militares do Exército e da Marinha) supria as regiões desprovidas de linhas comerciais. Já a aviação militar, através do Ministério da Aeronáutica, garantia a presença do Estado Brasileiro nos pontos mais distantes do centro econômico e político nacional. Referindo-se a esse período, Cataia e Gallo (2007, p. 12) apontam que o emprego da aviação

a) Atendia à questões da geopolítica nacional, isto é, defendia o território assegurando marcos nas fronteiras da região Amazônica e da região do Pantanal Matogrossense; b) Assegurava a presença do Estado Nacional nos vários pontos do território, combatendo possíveis regionalismos; c) Fortalecia o sentimento nacional com a presença efetiva do Estado nas regiões; d) Garantia, através da aviação comercial, uma mobilidade mais flexível na faixa litorânea.

A MARCHA PARA O OESTE, A AVIAÇÃO E A OCUPAÇÃO TERRITORIAL DA REGIÃO CENTRO-OESTE

O desenvolvimento de um pensamento geopolítico, que fomentava a integração territorial na primeira o século XX, fez com que a atenção do Estado Brasileiro se voltasse para as regiões Centro-Oeste e Norte. Durante o primeiro governo de Getúlio Vargas fora implantada a “Marcha para Oeste”, uma diretriz que se converteu no imperativo dos programas de segurança e soberania nacional que visavam ocupar aquilo que fora denominado de “vazio demográfico” pelos geopolíticos brasileiros.

Todavia, é justo manifestar que a história dos projetos nacionais de integração sempre estiveram atrelados às elites políticas que, muitas vezes, também eram as elites econômicas; com isso, a busca de integração territorial de nosso país representou estratégias de sobrevivência dessas elites políticas. Nesse molde se enquadra o discurso da proposta getulista de avançar ao interior do Brasil.

O projeto da Marcha para Oeste induzia a idéia de uma segunda conquista do território, animando assim uma nova onda expansionista impulsionada pelo ideal de modernização. Tal programa político tem início em junho de 1943 com a Expedição Roncador-Xingu que, partindo de Uberlândia/MG tinha o objetivo de atingir Manaus abrindo caminhos para posterior ocupação; ainda em setembro de 1943 a Roncador-Xingu foi declarada de interesse militar e acabou incorporada em novembro do mesmo ano à recém-criada Fundação Brasil Central, a “menina os olhos” da política getulista de integração nacional.

A Fundação era um órgão subordinado diretamente à Presidência da República e tinha como objetivos principais o “desbravamento” e a “colonização” das regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil. Tal empreitada era realizada ao custo do trabalho de diversos peões que abriam as picadas a facão.

Em cada nova etapa vencida, ao longo da picada, instalaram-se postos de contato e abastecimento, cultivaram roças, construíram campos de pouso e fizeram levantamentos topográficos, estabelecendo a locação de futuras rodovias. (FBC, 1961, p. 9).

Para ter êxito a campanha recebeu importante amparo do Ministério da Aeronáutica no início, velando pela segurança dos expedi-

cionários, socorrendo-os ao longo da sua rota, e depois, cedendo aviões para os trabalhos de reconhecimento, fornecendo-lhes combustíveis, manutenção e pilotos. “Criando novas linhas do Correio Aéreo Nacional nas regiões desbravadas, a Aeronáutica tem prestado uma ajuda decisiva ao Brasil Central” (FBC, 1961, p. 14). Assim, ao longo do trajeto de penetração da Fundação Brasil Central rumo à Manaus, o avião destaca-se como agente pioneiro desse processo de inserção.

Na empreitada da Marcha para o Oeste, sem o auxílio da aviação, seria praticamente impossível o avanço das trilhas e picadas pelo cerrado brasileiro. Ao tratar da Expedição Roncador-Xingu, Villas Bôas e Villas Bôas (1994) lembram que antes deles partirem para novas regiões, faziam sobrevôos analisando o relevo, a vegetação, possíveis lugares para acampamentos e se havia a presença de tribos indígenas. Com isso, traçavam os melhores caminhos para a abertura das picadas, que depois se tornariam trilhas, em seguidas se transformariam em caminhos e somente depois se tornariam estradas.

Assim, cabe destacar que para dar suporte ao programa estatal de integração territorial, o suporte dado pela aviação foi de extrema importância. Antes mesmo de existirem as estradas já existiam diversos campos de pouso e uma intensa atividade aeronáutica na região. As estradas foram projetadas posteriormente visando cada vez mais a penetração rumo ao interior, ou seja, a aviação teria antecedido a chegada da rodovia, sendo um vetor que possibilitaria sua possível implantação no futuro. Devido essa falta de vias terrestres, em pontos praticamente inacessíveis, foi decisiva a colaboração da Força Aérea Brasileira, conduzindo víveres, agasalhos, ferramentas e medicamentos, muitas vezes lançados de pára-quedas sobre a selva.

Num momento posterior (já na segunda metade do século XX) o incentivo à migração, viabilizado através das cooperativas de colonização, possibilitou o florescimento das primeiras agrovilas no Centro-Oeste, ainda que sua população não tivesse praticamente nenhuma infra-estrutura básica. Villas Bôas e Villas Bôas (1997) afirmam que no rastro da Expedição surgiram 43 cidades e vilas, além de campos de pouso estratégicos que, posteriormente transferidos para o Ministério da Aeronáutica, constituíram pontos de apoio na segurança de vôos nas rotas internas e internacionais da aviação.

A AVIAÇÃO COMO ELEMENTO DA GEOECONOMIA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX: A OCUPAÇÃO DO CENTRO-OESTE E O FRONT AGRÍCOLA

Acerca dos processos de colonização das novas áreas da região Centro-Oeste a partir da década de 1960 podemos entender que coube, inicialmente, ao Estado o papel de propulsor na marcha de ampliação da fronteira agrícola através da concessão de incentivos à ocupação de terras e da dotação de infra-estrutura necessária à produção. Com a política rodoviarista do governo Juscelino Kubitschek e a mudança da capital nacional para Brasília o projeto de integração econômica do Brasil toma mais corpo.

No momento da concepção da nova capital, os modais de transporte rodoviário e ferroviário, mesmo que precários, foram importantes para o amplo desenvolvimento do projeto proposto, tanto do ponto de vista econômico quanto militar, entretanto, a importância da aviação se dá de maneira diferenciada. Carvalho (1963, p.58) sugeria que “o isolamento inicial de Brasília só pode ser quebrado pelo constante zumbir do avião”, isto por conta da reduzida densidade no sistema de transportes terrestres.

Para a consecução do plano de integração do território, o Estado lançou mão de um “tripé” em cujos vértices se encontravam a técnica (com uso das mais novas tecnologias aplicadas à produção e à circulação), créditos e subsídios e os grandes capitais (CATAIA, 2006). Nos planos de ocupação interior do país, a união entre o Estado brasileiro e o capital foi se consolidando de tal forma que, aos poucos, foram se definindo prioridades: tipos de investimentos e estratégias para viabilizar obras necessárias à exploração.

À medida que se difundem as modernizações pelo país, mais parcelas do território passam a ser incorporadas à lógica corporativa da economia mundial. O Estado desempenha um papel de viabilizador deste processo ao implantar próteses geográficas que permitem um uso corporativo do território (rodovias, ferrovias, aeródromos, hidrovias) tanto para atender às necessidades de exportação das grandes empresas, assim como para promover a aceleração dos fluxos que controlam o processo produtivo nacional.

A integração do país através dos programas supracitados tinha na abertura dos *fronts* agrícolas um de seus pilares. 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.

A expansão da fronteira agrícola pelos estados do Centro-Oeste tem no desenvolvimento dos sistemas de transporte rodoviário e aeroviário vetores fundamentais de expansão. 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”, 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.

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. Buscando mostrar a estreita relação entre a aviação e a viabilização do agronegócio no Centro-Oeste brasileiro, Gallo (2006) aponta que no período atual, mesmo com as novas tecnologias de informação e comunicação não se exclui a necessidade dos contatos face a face no fechamento dos grandes negócios, que é melhor promovido pela aviação, haja vista a dissociação entre a produção propriamente dita dos grãos do agronegócio (que ocorre na região Centro-Oeste do país) e o comando corporativo dessa produção, que é executada, sobretudo, na metrópole de São Paulo tendo em vista que parte significativa das sedes dos grandes grupos multinacionais, responsáveis pela negociação da soja exportada pelo país, está localizada na capital paulista.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As discussões acerca da integração/fragmentação do território fomentam a necessidade de se manter acesa a discussão sobre o futuro da nação brasileira, partindo-se da constituição que ora observamos de seu território. A história de ocupação do território brasileiro é profundamente marcada pelas políticas nacionais de integração, todavia,

convém nos perguntarmos em até que ponto tais políticas promoveram (ou visavam promover) realmente tal propósito. Pôde-se observar que as manobras políticas do Estado eram carregadas de atributos ideológicos que visavam fundamentar tais estratégias e, ao mesmo tempo, torná-las aceitáveis pela opinião pública partindo-se do discurso da modernização e da ocupação do território que ao final, promoveriam o tão almejado desenvolvimento da nação brasileira.

É importante salientar a advertência de Santos e Silveira (2001) de que nos países com grande extensão territorial e com grandes disparidades regionais, o processo de criação de fluidez torna-se seletivo e não igualitário. Para os autores, esse processo cria nos territórios áreas com maior e menor densidade viária e infoviária que não tem relação direta com o tamanho e a densidade da população, nem com a antiguidade do povoamento, nem com as demandas das sociedades locais; as relações seriam estabelecidas com os nexos econômicos, sobretudo os da economia internacional.

O Estado que outrora serviu – através dos projetos geopolíticos de integração – para a promoção de políticas que visassem a integração, defesa e ocupação do território ao longo do século XX, passou a servir também aos interesses de grupos econômicos (nacionais e internacionais) que vêem no país um imenso campo para a execução de suas lógicas produtivas.

Empiricamente, através do estudo da integração territorial brasileira promovida pela expansão do sistema de movimento aéreo, pode-se sugerir que no início a aviação serviu aos projetos geopolíticos permitindo a ação do Estado em áreas até então inacessíveis aos transportes terrestres. Ao longo do século XX – em especial a partir de sua segunda metade – o Estado, passando a viabilizar e implantar no interior do país, infraestruturas voltadas à aviação, passou a estimular a promoção de uma fluidez pontual no território brasileiro, pois, como já alertava Moacir Silva (1949, p. 242) “o avião voa, sobrevoa, mas não povoa”.

Fábio Contel (2001, p.372) lembra que essa máxima formulada por Silva (1949) ganha uma importância acentuada no período atual ao anotar que a aviação não tem o comprometimento de modificar horizontalmente o território, pois esta carrega os vetores verticais que vão desembarcar e impactar os lugares.

Assim, no século XX a aviação desempenhou papel importante nos programas de integração territorial através da aproximação de pontos até então não interligados na rede nacional de transportes, possibilitando

o encurtamento das distâncias e a aceleração dos fluxos; da mesma forma foi um agente do Estado no fortalecimento da ideologia do sentimento nacional e da defesa da região fronteiriça.

Além disso, pode-se sugerir que desde a segunda metade do século XX, a expansão da aviação nas áreas interiores do Brasil (em especial na região Centro-Oeste onde a malha rodoviária ainda se mantém escassa e precária), auxiliou no processo de difusão seletiva do *meio técnico-científico-informacional* (SANTOS, 1996) conformando a eleição de pontos no território nacional para seu uso corporativo.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Manuel Correia de. **Geopolítica do Brasil**. 2. ed. São Paulo: Ática, 1993.

BECKER, Bertha Koiffmann. Os eixos de integração e desenvolvimento e a Amazônia. In: **Território/LAGET**, UFRJ, Rio de Janeiro, ano IV, n. 6, jan./jun. 1999.

CARVALHO, Procópio de. **Geopolítica do transporte aéreo**. São José dos Campos: CTA, 1963.

CATAIA, Márcio Antonio. **Território nacional e fronteiras internas**. A fragmentação do território brasileiro. 2001. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2001.

_____. A geopolítica das fronteiras internas na constituição do território brasileiro: o caso da criação de novos municípios na região Centro-Oeste do Brasil durante o regime militar. COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 8. – Geografia Histórica e História del Territorio. 2006, DF/México. **Anais...** México, 2006.

CATAIA, Márcio Antonio; GALLO, Fabrício. Sistema de transporte aéreo flexível e integração do território brasileiro. In: **Revista Geonordeste**, Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, ano XVIII, n. 2, 2007.

CONTEL, Fábio Betioli. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**. Território e sociedade no início do século XXI. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

COSTA, Wanderley Messias da. Políticas territoriais brasileiras no contexto da integração sulamericana. In: **Território/LAGET**, UFRJ, Rio de Janeiro, ano IV, n. 7, jul./dez. 1999.

_____. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 1989.

DAC - DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL. **Rotaer 2004** (Rotas Aéreas). [S.l.: s.n.], jun. 2006.

DE MARTONNE, Emmanuel. **Géographie aérienne**. Paris: Albin Michel, 1948.

FBC - FUNDAÇÃO BRASIL CENTRAL **Relatório de Atividades**. [S.l.: s.n.], 1961 (mimeo).

GALLO, Fabrício. **O papel do transporte aéreo na integração do território brasileiro**. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas/SP, 2006.

GEORGE, Pierre. **Geografia econômica**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 26. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

MARTIN, André Roberto. **As fronteiras internas e a questão regional no Brasil**. 1993. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1993.

MIYAMOTO, Shiguenoli. **Geopolítica e poder no Brasil**. Campinas: Papirus, 1995.

MORAES, Antonio Carlos Robert de. **Território e história no Brasil**. São Paulo: Hucitec/Annablume, 2002.

PARDO, Antonio Meijide. **Brasil: la gran potencia del siglo XXI**. 2. ed. Santiago de Compostela: Porto y Cia., 1957.

PRADO JR., Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. 5. ed. São Paulo: Brasiliense, 1957.

RODRIGUES, Lysias A. **Roteiro dos Tocantins**. Goiânia: Líder, 1978.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

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

SANTOS, Rubens Rodrigues de. **Aeroportos: do campo de aviação à área terminal**. São Paulo: Contar, 1985.

SILVA, Moacir Malheiros Fernandes. Geografia dos transportes no Brasil. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, jul./set. 1941.

_____. **Geografia dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/CNG, 1949.

SOUSA, João Vieira de. O papel da força aérea no desenvolvimento nacional: o exemplo brasileiro. In: **AirPower Journal**. 2º trimestre, 1999. Disponível em: <<http://www.au.af.mil/au/cadre/aspj/apjinternacional/apj-p/1999/2tri99/sousa.htm>>. Acesso em: 12 ago. 2005.

TAVARES, Aurélio de Lyra. **Segurança nacional**. Antagonismos e vulnerabilidades. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1958.

TRAVASSOS, Mário. **Projeção continental do Brasil**. 4. ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1947.

_____. **Aspectos geográficos sul-americanos (ensaio)**. Rio de Janeiro: Imprensa Militar/Estado-Maior do Exército, 1933.

VIANNA, Hélio. **História da viação brasileira**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1949.

VILLAS BÔAS, Cláudio; VILLAS BÔAS, Orlando. **Almanaque do sertão**. Histórias de visitantes, sertanejos e índios. São Paulo: Globo, 1997.

_____. **A marcha para o Oeste**. A epopéia da Expedição Roncador-Xingu. 6. ed. São Paulo: Globo, 1994.