

NAS ASAS DA GEOGRAFIA COM A AVIAÇÃO REGIONAL

ON THE WINGS OF GEOGRAPHY WITH REGIONAL AVIATION

Amilton Luiz Novaes¹, Adauto de Oliveira Souza¹

¹ Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), Dourados, MS, Brasil

Correspondência para: Amilton Luiz Novaes (amiltonnovaes@ufgd.edu.br)

doi: 10.12957/geouerj.2019.32772

Recebido em: 09 mar. 2018 | Aceito em: 13 mar. 2019



RESUMO

Este trabalho tem como objetivo precípuo apresentar e compreender as relações e/ou proximidades da ciência geográfica com a aviação regional. Há uma relação histórica entre a Geografia e a aviação, ou com um de seus segmentos, a aviação regional, todavia, não há muitos trabalhos que se dedicam à análise dessa temática. Nesse sentido, destacamos que o presente artigo terá como foco a aviação regional brasileira. Para tanto, além de apresentarmos a definição utilizada para a aviação regional, buscamos estabelecer a relação entre o transporte aéreo e suas regionalizações (ou mesmo com a Geografia). Outro ponto que nos é pertinente para atingirmos nosso objetivo trata da interação do transporte aéreo com a temática da logística, cada vez mais em evidência com o avanço do processo de mundialização – a manutenção ou aprofundamento das desigualdades entre economias e regiões em termos econômicos e políticos, processo que parte do campo produtivo e financeiro – e a intensificação do deslocamento de pessoas, bens, mercadorias e capital pelos espaços geográficos. Como parte importante de nosso estudo, apresentaremos uma periodização histórica do transporte aéreo regional brasileiro, visando uma melhor compreensão do assunto. E compreendemos que nessa análise, as principais variáveis para periodização do tempo são de cunho governamental. Por fim, apontamos que o transporte aéreo regional ainda se encontra regionalizado, ou seja, a aviação é também regional, porém numa lógica reticular, de regiões em redes e não mais regiões que sejam contíguas, num espaço contínuo, como num passado recente, no Brasil.

Palavras-chave: região; regionalização; aviação; periodização; transporte aéreo regional brasileiro.

ABSTRACT

The main objective of this work is to present and understand the relations and / or proximity of Geographic Science with the regional aviation. There is a historical relationship between Geography and aviation, or with one of its segments, regional aviation, however, there aren't many papers that are dedicated to the analysis of this theme. In this sense, we emphasize that the present article will focus on Brazilian regional aviation. Therefore, in addition to presenting the definition used for regional aviation, we sought to establish the relationship between air transport and its regionalizations (or even with the Geography). Another point that is pertinent to our goal is the interaction between air transport and logistics, which is increasingly evidence with the progress of the mundialization process – the maintenance or deepening of economic and political inequalities between economies and regions, a process that starts from the productive and financial field – and the intensification of people's displacement, property, goods and capital through geographical spaces. As an important part of our study, we will present a historical periodization of the Brazilian regional air transport, aiming at a better understanding of the subject. And we understand that in this analysis, the main variables for periodization of time are governmental. Finally, we point out that regional air transport is still regionalized, in other words, aviation is also regional, but in a reticular logic, of regions in networks and no more regions that are contiguous, in a continuous space, as in the recent past, in the Brazil.

Keywords: region; regionalizations; aviation; periodization; Brazilian regional air transport.

INTRODUÇÃO

Este ensaio teórico tem como objetivo apresentar e compreender as relações, convergências e/ou proximidades entre Geografia e aviação regional. Nesse sentido, destacamos que o presente artigo terá como foco a aviação regional brasileira. Não temos a pretensão de, nem conseguiríamos, abranger a totalidade do conteúdo teórico referente à Geografia, muito menos de que este trabalho seja a leitura definitiva da relação entre aviação e a ciência geográfica, ou mesmo da aviação regional. Buscamos, a partir de um conjunto de leituras temáticas, identificar e analisar as relações que são mais significativas ao nosso olhar. Contudo, procuramos não incorrer em um debate, como afirma Santos (2009, p. 10), que “há tantas geografias quanto geógrafos” e que deriva de uma “interminável discussão a respeito do que é geografia”.

Sabemos que não é apenas dos tempos atuais que a Geografia se relaciona com a aviação, ou mesmo com o seu segmento regional. Contudo, não temos muitos trabalhos que apresentem tal discussão ou se dediquem a análise dessa temática, tal como pretendemos nesse trabalho. E ainda, é indubitável a relação logística e transporte aéreo (e também o regional), e por isso, a aviação regional é de suma relevância para o país, fundamental para o desenvolvimento e a integração do território brasileiro, justificando sua compreensão pelo olhar da Geografia.

É importante apontar que, o transporte aéreo regional apesar de presente nas políticas públicas nacionais, também estiveram ausentes em outras. Tais ausências expressam a política de determinado momento histórico. Desta forma, julgamos importante compreender o contexto e a realidade da aviação regional brasileira pela ótica da ciência geográfica.

Para que não haja confusão entre o que é aviação e aviação regional, convém explicitar já de início qual é a definição de aviação regional que será tratada no texto. Ainda mais considerando que, conforme Bettini (2007) expõe, seu conceito é difuso e muitas confusões são feitas quanto à sua aplicação. No entanto, mesmo que não seja a definição mais acertada, a aviação regional será, e é ao menos usualmente, compreendida como a “atividade explorada de maneira regular que, simplificada, utiliza aeronaves de capacidade inferior a cem passageiros e as utiliza em ligações com cidades que possuam densidade de tráfego [...] reduzida” (BETTINI, 2007, p. 48). Ou como

acredita Conrado (2014) a "[...] essência da aviação regional: unir pessoas e reduzir distâncias entre pequenas cidades". Resumidamente, o que temos em comum entre as definições aqui já apresentadas é que a lógica da aviação regional seria a ligação por linhas aéreas de pequenas e médias cidades¹.

O TRANSPORTE AÉREO REGIONAL, SUAS REGIONALIZAÇÕES E A GEOGRAFIA

Temos a compreensão de que o transporte, dentre outros temas, pode ser regionalizado, introduzindo assim, a categoria regional ao transporte aéreo. No Brasil, acreditamos que o termo tenha se originado a partir do Decreto nº 76.590, de 11 de novembro de 1975 que em seu artigo primeiro instituía os Sistemas Integrados de Transportes Aéreo Regional (SITAR) “constituídos de linhas e serviços aéreos de uma Região, para atender a localidades de médio e baixo potencial de tráfego” (BRASIL, 1975), consolidando assim tal nomenclatura. Observamos que o termo regional teve um determinado uso, uma finalidade específica, aplicada ao contexto da época, contudo, o termo se mantém até os dias atuais, entretanto, não mais com a mesma aplicação. Desta forma, o entendemos como uma construção social, portanto, um recorte espacial possível para compreender a produção do espaço.

Destarte, a perspectiva do transporte aéreo regional, ou seja, as linhas aéreas, certamente tiveram início anterior ao Decreto nº 76.590 no ano de 1975, porém é com este instrumento normativo que de fato ganha institucionalidade e, assim, se efetiva². Portanto, podemos tratar a aviação regional também como uma construção histórica. No entanto, é curioso verificar que ao mesmo tempo que é com um decreto que se dá o início efetivo do transporte aéreo regional no Brasil em 1975, uma mudança

¹ “Baseado na experiência francesa da política das cidades médias a preocupação com a disparidade urbano-regional e interurbano acabou por repercutir internacionalmente, inclusive no Brasil. Assim, na Conferência Mundial sobre a População, promovida pela ONU, em Bucareste, no ano de 1974, uma das recomendações finais apresentadas era a da necessidade de se criar ou de se reforçar a rede mundial de médias e pequenas cidades, para se atenuar o crescimento demasiado das grandes aglomerações. No Brasil, esta agenda política francesa teve ressonâncias no contexto das políticas de desenvolvimento urbano da década de 1970 [...]” (SOUZA; ABREU; VIEIRA, 2015, p. 46–47). Portanto, tratava-se do contexto histórico do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND – 1975-1979), no interior do qual a política de definição e fortalecimento das cidades polos se consolidou no País, conforme demonstrado por Souza (2003).

² Pereira (2014, p. 74) analisando historicamente os transportes no Brasil, argumenta que: “O transporte aéreo surge na década de 1920, dominado por duas subsidiárias de empresas estrangeiras: a Compagnie Générale Aéropostale, de origem francesa, e a Condor Syndikat, subsidiária da alemã Lufthansa. Porém, já na década de 1940, o mercado era dividido entre empresas nacionais e estrangeiras. Na década de 1950, operavam cerca de vinte empresas brasileiras, com reduzido número de aeronaves e em ligações regionais”.

provocada por outro, ocasiona o encerramento de um ciclo da aviação regional. Referimo-nos ao Decreto nº 99.255, de 15 de maio de 1990 (BRASIL, 1990) como o causador de tal mudança.

Isto pois, no Decreto nº 76.590/1975 existia uma restrição para as empresas que iriam atuar no SITAR, definida no parágrafo 2º do artigo 4º, de que as empresas regionais não poderiam se transformar em “empresas de transporte aéreo regular de âmbito nacional” (BRASIL, 1975). Ou seja, ficariam restritas às áreas regionais, contudo, tal parágrafo foi revogado pelo Decreto nº 99.255 de 1990, sendo que esse dispositivo legal foi editado única e exclusivamente para tal finalidade (BRASIL, 1990). E assim, se inicia o declínio do transporte aéreo regional no país, pois as empresas passar a centrar suas operações em mercados e linhas de maior tráfego e demanda.

Avançando para as características desse modal viário, verificamos que existe, dentre outras, um efeito potencializador proporcionado às coletividades atendidas pelo serviço de transporte aéreo regular, tal como, servir de “estímulo à realização de negócios e de turismo”, ou ainda, funcionar “como elemento de elevada importância para a própria integração nacional” (BETTINI, 2007, p. 47). Outro aspecto da aviação regional é seu papel de catalisador do processo de desenvolvimento de um país, principalmente pela possibilidade de fixar populações em regiões interioranas, uma vez que serviriam de suporte às atividades econômicas (BETTINI, 2007). O que ressalta sua importância, pois “[...] grande parte do território é marginalizada em relação às atividades mais modernas e aos investimentos públicos e privados” (BRAGA; CASTILLO, 2013, p. 237).

Apesar de algumas vantagens relacionadas à aviação regional, essa acaba por ocupar uma posição pouco atrativa, pois reúne diversos aspectos operacionais desfavoráveis. De acordo com Bettini (2007), a aviação regional apresenta uma situação complexa e particular em relação aos seus custos, pequenas distâncias³ em seus trechos de viagens (apesar de ser uma de suas características) e as limitações das condições da demanda. Adicionalmente, a existência de modais substitutos que os passageiros poderiam escolher como alternativa ao transporte aéreo, apesar de serem opções de

³ Silveira, M. L. (2006, p. 83) diferencia distância em três tipos: “distância estándar”, ou distância física, relacionada “a um espaço geométrico que podemos mensurar”; “distância estrutural” que é “relativa aos sistemas de relações e redes”; e, “distância afetiva” que diz respeito a “relação sensível que cada um de nós tem com o espaço” (M. L. SILVEIRA, 2006, p. 83).

modais mais lentos, mas na maioria das vezes, mais barato. Por isso, alternativas de suplementação tarifária como vista no Decreto nº 76.590 de 1975 (BRASIL, 1975), ou então, os planos e programas governamentais, além das normas e regulamentações do setor, se tornam significativas.

Tendo compreendida a noção de aviação regional, não há como não abordar a categoria regional na relação desta com a Geografia, ou podemos dizer que esse é o seu principal elo de ligação. Classicamente, como argumenta Kayser (1980, p. 279), “qualquer que seja o modo pelo qual for considerada ou a utilidade que lhe for atribuída, a região é de qualquer forma um fenômeno geográfico”. Mais recentemente, Souza (2013, p. 145) argumenta que:

Atualmente, não é mais possível dizer que a região seja, para a maioria dos geógrafos, algo remotamente parecido com um “carro-chefe” conceitual. Apesar disso, o conceito continua sendo importante, tanto na academia quanto nos debates políticos. Isso significa que, de um jeito ou de outro, ele continua a nos desafiar.

De acordo com Silva (1995, p. 28, 30), presente no conjunto de “categorias fundamentais do conhecimento geográfico⁴” está a categoria região, que conforme o autor, “é posterior à categoria território, porque a região é o território já ocupado e onde se desenvolveu uma organização do espaço que o torna determinação de um modo de vida”. E, segundo Milton Santos (2009, p. 108), a região (e o lugar) se define “como funcionalização do mundo e é por eles que o mundo é percebido empiricamente”.

Ao tratarmos do transporte aéreo como algo “regional”, seja por meio de uma regulamentação (Decreto nº 76.590/1975), estamos lhe inferindo uma regionalização, pois “pensar em região [...] é pensar [...] nos processos de regionalização” (HAESBAERT, 2014a, p. 24). Dessa forma, o que será regional é o resultado desse processo. Ainda de acordo com Haesbaert (2014a, p. 20–23), regionalizar pode ser compreendido como “recortar’ o espaço ou nele traçar linhas”, uma delimitação, sendo esta a compreensão mais ampla, recorrente e fundamental, além de estar vinculada às suas raízes etimológicas. No entanto, as linhas traçadas, que definem limites ou fronteiras, no início eram determinadas pela natureza, atualmente possuem mais um caráter político (SILVEIRA, 2006).

⁴ “O conjunto de categorias de uma ciência está relacionado ao objeto de conhecimento dessa ciência. As categorias fundamentais do conhecimento geográfico são, entre outras, espaço, lugar, área, região, território, habitat, paisagem e população [...]” (SILVA, 1995, p. 28, 29).

Por essa ótica, o transporte aéreo foi regionalizado, e teve um aspecto regional, principalmente no período de 1975 a 1990. E dentre as abordagens da região, regionalização, ou do que é regional, a aviação regional apresentou uma característica de atuação de região zonal, nas definições de Haesbaert (2014a). Outro aspecto que merece destaque nesse contexto é que a regionalização é, no dizer de Haesbaert (2014a, p. 23), “um ato de poder”, ou seja, o “poder de recortar, de classificar e muitas vezes, também de nomear”. Nesse caso, o poder do Estado⁵ agindo para tal regionalização.

Observa-se que o processo de regionalização disposto no SITAR (Decreto nº 76.590/1975) se constitui, além da lógica zonal⁶, no tradicional debate centralização versus autonomia, ou na relação parte versus todo, além de ser uma mesoescala de análise. Esta compreensão de região remonta da origem em *regere*, do latim, que na época do Império Romano representava as áreas que mesmo que tivessem uma administração local, estavam subordinadas às regras de Roma, e “representavam a extensão espacial do poder” (GOMES, 1995, p. 50–51). De acordo com Gomes (1995, p. 52), outro aspecto que ajuda a compreensão da abordagem do regional no transporte aéreo de 1975-1990 é que o conceito de região apresenta efeitos na “dinâmica do Estado” e no “campo da discussão política”.

Certamente a categoria regional na aviação representa um aspecto de discussão política, porém, é evidente que o mesmo se origina no âmbito da escala, ou uma mesoescala como dito anteriormente. Todavia, de acordo com Milton Santos (2009), vivenciamos constantemente “um mosaico de subespaços” que abrange toda a “superfície da Terra e cujo desenho é fornecido pelo curso da história” assim, continua o autor, “a escala deixa de ser uma noção geométrica para ser condicionada pelo tempo” (SANTOS, 2009, p. 110). Em outro trecho, o referido autor afirma que “a escala é um limite e

⁵ Embora não se enquadre nos objetivos desse trabalho, discutir sobre teorias de Estado, julgamos importante explicitar nossa concepção de Estado. Assim, adotaremos aquela defendida por Poulantzas (2000, p. 134): “[...], diria que o Estado, no caso capitalista, não deve ser considerado como uma entidade intrínseca, mas [...], como uma relação, mais exatamente como a condensação material de uma relação de forças entre classes e frações de classe, tais como elas se expressam, de maneira sempre específica, no seio do Estado”.

⁶ A lógica zonal, ou região zonal, produzida pelo SITAR é o que Haesbaert (2014a, p. 153–154) define como a lógica presente na regionalização que “ênfatiza recortes em termos de superfícies ou áreas”, apresentando uma certa continuidade espacial, uma “delimitação de uma superfície, de um limite claramente definido no espaço” (HAESBAERT, 2014c, p. 2–3) e que mesmo quando seus limites foram relativizados, é “possível delimitar, em cada momento histórico, um determinado espaço ou área contínua” (HAESBAERT, 2014a, p. 142).

um conteúdo, que estão sempre mudando, ao sabor das variáveis dinâmicas que decidem sobre o acontecer regional ou local” (SANTOS, 2009, p. 99). Tais variáveis dinâmicas é o que definiu, consolidou, posteriormente alterou, e hoje determina o que seja a aviação regional no Brasil.

Em se tratando da atuação do Estado no processo de regionalização, podemos observar que essa atuação se encontra presente na busca por também globalizar⁷, ou mundializar⁸. Do ponto de vista das regiões presentes em uma nação, estas podem ter uma atuação similar aos Estados no contexto mundial, tal como nos afirma Santos (1984):

Todo trabalho é, por um lado, dispêndio da força de trabalho do homem no sentido fisiológico, e nessa qualidade de trabalho humano igual ou trabalho humano abstrato gera o valor da mercadoria. Todo trabalho é, por outro lado, dispêndio de força de trabalho do homem sob a forma especificamente adequada a um fim, e nessa qualidade de trabalho concreto útil produz valores de uso. (MARX, 1996 [1867], p. 53)

Ademais, Haesbaert (2014a) afirma que regionalização e globalização se tornaram dinâmicas indissociáveis de tal forma que existe um processo globalizador que atua concomitantemente com o processo regionalizador. Dessa forma, é possível compreender que os processos que definiram regiões, ou o que era regional, no passado possa não ter mais o mesmo sentido e significado no presente. Para além disso, no dizer de Milton Santos (1984, p. 18) “quanto mais os lugares se mundializam, mais se tornam singulares e específicos, isto é, únicos”. Devemos considerar, é evidente, que se tornar “único” para Milton Santos se dava frente à “especialização desenfreada dos elementos do espaço – homens, firmas, instituições, meio ambiente -, à dissociação sempre crescente dos processos e subprocessos necessários a uma maior acumulação de capital” (SANTOS, 1984, p. 18).

⁷ Santos, M. (2000, p. 24) argumenta que: “A globalização é, de certa forma, o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista”. De acordo com Held e McGrew (2001, p. 12) os “fluxos de comércio, capital e pessoas em todo o globo” determina à globalização um “aspecto inegavelmente material”, facilitado por diferentes tipos de infraestrutura, tais como física (transporte, por exemplo), normativa e simbólica. Todavia os mesmos autores compreendem que o conceito de globalização “[...] sugere uma magnitude ou intensidade crescente de fluxos globais, de tal monta que Estados e sociedades ficam cada vez mais enredados em sistemas mundiais e redes de interação” (HELD; MCGREW, 2001, p. 12–13).

⁸ “Preferimos utilizar a noção de mundialização e não a de globalização, pois esta última tende a enfatizar os processos de homogeneização do mundo (por exemplo, a chama “medonização” ou o modelo estadunidense de consumo), ignorando o elemento central: a manutenção ou aprofundamento da heterogeneidade entre economias e regiões em termos econômicos e políticos, processo que parte do campo produtivo e financeiro. Para os críticos da noção de mundialização, o capital – afirmam – tem uma vocação mundial desde sua origem. No entanto, essa vocação se concretiza sob formas e modalidades diversas em diferentes etapas e momentos, o que não só permite como exige uma periodização” (OSÓRIO, 2014, p. 179).

Consideramos que a aviação é um fator importante nesse processo de mundialização, globalização e regionalização, seja do ponto de vista de uma universalização, ou mesmo especialização, dos “elementos do espaço”, aspectos culturais, produtivos etc.

Em se tratando de mundialização, sabemos que esse é um aspecto importante nessa discussão e se relaciona diretamente com os transportes e a logística, tornando-se cada vez mais presente no mundo contemporâneo. Com o avanço do processo de mundialização, o deslocamento de pessoas, bens, mercadorias e capital pelos espaços geográficos tem se intensificado nos últimos anos, sobretudo a partir do século XX. Tal deslocamento é realizado, e possibilitado, pelos diversos meios transportes, assunto, em geral, abordado sob o ponto de vista da logística.

De acordo com Barat (2009a, p. 10, 2009b, p. 13), o conceito de logística evoluiu desde seu uso militar na II Guerra Mundial, e passa a representar o escoamento de produtos, tanto no âmbito interno como externo (as exportações), e abrange uma gama diversa de atividades. E para Barat (2011, p. 217), em atividades civis, sua aplicação “voltou-se, sobretudo, para a compatibilidade das etapas dos processos de escoamento e distribuição, além da redução de custos decorrentes de gargalos físicos, ineficiências operacionais e obstáculos burocráticos, institucionais e legais”.

No entendimento de Silveira, M. R. (2013, p. 45) a “utilização da logística contribuiu para um planejamento mais adequado na utilização dos transportes e no processo de armazenamento das mercadorias”. Menciona uma “logística de Estado” e uma “logística corporativa” que atuam de forma articulada para evitar o que chama de “apagão infraestrutural nos transportes e, por conseguinte, na fluidez no território brasileiro” (SILVEIRA, M. R., 2013, p. 45). Todavia, para esse autor “o uso da logística tem um limite e sua eficiência depende de infraestruturas modernas e apropriadas ao planejamento territorial, definido não só pela iniciativa privada, mas por toda a sociedade” (SILVEIRA, M. R., 2013, p. 45).

Entretanto, Castillo (2007, p. 37) propõe que a logística, em sua dimensão geográfica, pode ser definida como conjunto de competências de três tipos: infraestruturais, institucionais e estratégicas. O

autor complementa que tais competências, reunidas em determinado subespaço, “podem conferir fluidez e competitividade aos agentes econômicos e aos circuitos espaciais produtivos”.

E ainda, a logística atua na relação existente entre os modos racionais de transporte e distribuição, e as normas e demais características de cada território, visando propiciar uma melhor fluidez aos bens materiais, tal como apresentado por Castillo, Vencovsky e Braga (2011, p. 22):

Logistics deals with the relationship between, on one hand, the rational modes of transportation and distribution and, on the other, the material and normative characteristics of each territory, with a view to rationalizing the flow of goods (CASTILLO; VENCOSKY; BRAGA, 2011, p. 22).

Avançando na compreensão e definição de logística, Xavier (2009, p. 89), acrescenta outra abordagem ao tema e apresenta a compreensão de logística como:

[...] um subsistema de objetos e ações exclusivamente dedicado à circulação material. Um sistema que, coordenado por um fluxo de informações, é capaz de ampliar a produtividade dos lugares e regiões para determinadas empresas, permitindo a essas uma maior competitividade em função de ganhos de fluidez em suas operações. [...] Pode-se considerá-la como um catalisador capaz de acelerar o uso do tempo que nas mãos das grandes empresas torna-se despótico.

Silveira, M. R. (2009), por sua vez, acerca dessa temática, argumenta:

[...] um conjunto de estratégias, planejamento, gestão e transformações tecnológicas no setor de transportes e comunicações a ponto de ampliar as interações espaciais e mudar a ordem socioeconômica vigente (SILVEIRA, 2009, p. 14).

Podemos sintetizar essas definições de logística como sendo de otimização de processo, baseada em estratégias, planejamento e gestão para controle de fluxo eficiente e permanente de matérias-primas, informações e produtos que interagem com o território a partir da criação de um conjunto de técnicas e normas.

Fernandes (2017), assevera que:

[...] o planejamento, as estratégias e gestão, financiamento para construção de infraestrutura, a produção da norma que regula a ação dos agentes envolvidos no processo (empresas, fretes, operadores logísticos etc.) e que ocorrem em várias escalas e intensidades são pré-concebidas e discutidas ex-antes.

Portanto, todas as estratégias relacionadas à logística são produtos de tempos históricos e condicionantes para a “dominação” espacial.

A partir deste referencial, com a importância da logística devidamente reconhecida para a produção e circulação de bens e serviços, Braga e Castillo (2013, p. 236) apresentam os chamados “nós logísticos”, que podem ser definidos como “arranjos espaciais situados ao longo de redes de transportes e dedicados à racionalização dos fluxos materiais”, que representariam a referida rede de infraestrutura adequada e eficiente. Segundo os autores, os “nós logísticos” podem conferir melhores condições de competitividade aos locais onde se encontram. Os autores ainda destacam que estes “nós” possuem como uma de suas principais funções a conexão intra e intermodal.

Ainda conforme destacam Braga e Castillo (2013), a associação entre logística e globalização é de fácil percepção, mas também evidenciam que sua aplicação é mais recorrente por empresas de grande porte, sobretudo transnacionais. Segundo os autores, essas estariam mais preocupadas com a “melhor integração funcional das cadeias produtivas”, e dessa forma, justifica-se a aplicação mais ampla. Porém, em se tratando de mundialização, tal como afirmado por Milton Santos (1984, p. 13) “[...] o processo de internacionalização não data de hoje”, mas a “universalização do mundo pode agora ser constatada nos fatos”. E complementa:

O projeto de mundializar as relações econômicas, sociais e políticas começa com a ampliação das fronteiras comerciais no princípio do século XVI, avança através dos séculos devido à expansão capitalista para finalmente ganhar corpo no momento que uma nova revolução científica e técnica se impõe e em que as formas de vida no planeta sofrem uma repentina transformação [...] (SANTOS, 1984, p. 13).

Dentre as mudanças que transformaram a “vida no planeta” a que se refere Milton Santos (1984), podemos, para nosso trabalho, destacar a aviação e toda a tecnologia que se relaciona a ela, além é claro do avanço na comunicação. Todavia, percebemos que no mundo atual, a centralidade está no poder hegemônico da política econômica imposta pelo capitalismo mundial, assim, temos um novo momento de reflexões de temas como política, cultura e das atividades econômicas “atrelados à questão espacial” (GOMES, 1995, p. 53). E assim, as propostas de regionalizações do passado não atendem mais a dinâmica do sistema capitalista.

A busca por maior fluidez, ou mesmo a aceleração do uso do tempo, pode ser analisada pela ótica da “anulação do espaço pelo tempo”⁹ apresentada por Marx (2011)¹⁰, e também trabalhado por Harvey (2005), que depende fundamentalmente dos avanços tecnológicos principalmente aqueles relativos aos meios de comunicação e transporte, desta forma, a aviação poderia ser considerada como um desses avanços que foram significativos a este processo. Assim, os investimentos nessa área se justificam como sendo um instrumento na aceleração da circulação do capital, pois “há um grande estímulo para a redução do tempo de circulação” (HARVEY, 2005, p. 51). Relacionado a essa questão, temos também o avanço da comunicação. Segundo Marx:

Quanto mais a produção se baseia no valor de troca e, em consequência, na troca, tanto mais importantes se tornam para ela as condições físicas da troca – meios de comunicação e transporte. É da natureza do capital mover-se para além de todas as barreiras espaciais. A criação das condições físicas da troca – de meios de comunicação e transporte – devem uma necessidade para o capital em uma dimensão totalmente diferente – a anulação do espaço pelo tempo. (MARX, 2011, p. 699)

No entanto, é preciso certo cuidado ao tratarmos dos avanços tecnológicos, pois não se tornam, obrigatoriamente, disponíveis a toda uma sociedade, ou seja, o avanço não ocorre de forma generalizada. O que nos remete a afirmação de Santos e Silveira (2001, p. 58) que “enquanto a maioria da população é quase imóvel, alguns privilegiados se tornam ainda mais fluidos”. E consequentemente, vemos que as reduções das distâncias assim permitidas (ou provocadas) por tais avanços tecnológicos, não são universais, tal como mencionam Haesbaert e Mondardo (2011, p. 42–43).

⁹ Contudo, é necessário fazer a ressalva apontada por Haesbaert (2014b, p. 13), que assinala: “Poderíamos crer que, concomitantemente e de forma paradoxal, vivenciamos a ‘aniquilação do espaço [enquanto simples distância física] pelo tempo’, como já antevia Marx, e a ‘aniquilação do tempo’ [enquanto distância-duração] transformando em ‘tempo real’, instantâneo, tempo ‘de fato’ porque materializado no espaço presente, regendo assim um certo ‘império do presente’, das coexistência e do ‘distante que se tornou próximo’ pela instantaneidade dos contatos virtuais. Mas, esse mesmo domínio da telemática e dos contatos instantâneos levou à emergência de um crescente mundo ou espaço ‘virtual’ (em outras palavras, um ciberespaço) onde a materialidade – ou, se quisermos, numa visão simplificada a espacialidade concreta – não teria mais o peso que tivera até aqui. Como entender tamanhos paradoxos, numa época em que se chegou a defender tanto o ‘fim da História’ (FUKUYAMA, 1992) quanto o ‘fim da Geografia’ (VIRILIO, 1997)?”.

¹⁰ Apesar da obra referenciada ser datada de 2011, 1ª edição, os originais datam de 1857 e 1858, tendo sido publicados pela primeira vez em 1939.

Outro ponto que precisamos nos deter atentamente, é o conceito “valor”, na citação de Marx, este é aplicado em “valor de troca”, porém, a noção de valor pode querer destacar outra conotação. Tal como apresentada por Heller, Coutinho e Konder (2008, p. 4, 5) em que valor pode ser entendido como “tudo aquilo que [...] contribua para o enriquecimento dos componentes essenciais” e que desvalor seja “tudo o que [...] rebaixe ou inverta o nível alcançado no desenvolvimento de uma determinada componente essencial”. Os autores ainda acrescentam que o valor não tem objetividade natural, apenas uma objetividade social, sendo, portanto, “uma categoria ontológico-social” (HELLER; COUTINHO; KONDER, 2008, p. 5). Desta forma, uma objetividade social, se pensarmos nos componentes essenciais ao desenvolvimento do capital (ou do capitalismo), a comunicação e o transporte os favorecem, ou seja, os “enriquece”, tornando assim, mais evidente a relevância da aviação nesse processo.

Todavia, em se tratando da “redução do tempo de circulação” apontada por Harvey (2005, p. 51), ou ainda a polêmica anulação do espaço pelo tempo (em ambos os casos favorecidos pelos meios de comunicação e transporte, com destaque para a aviação), temos que considerar o que conforme apontado por Aristóteles (apud SILVEIRA, M. L., 2013, p. 10) “no existe tiempo donde no hay movimiento y, por consiguiente, el tiempo es una medida o un número para el movimiento”.

Sendo assim, podemos considerar que a circulação de mercadorias e pessoas é amplamente favorecida pela aviação, e fazemos um destaque à aviação regional, em virtude de que essa permite fazer um maior número ligações entre diversos pontos, visto que pode atender pequenas e médias cidades. Isto pois, como descreve Sorre (1948, p. 598¹¹, apud SILVEIRA, M. L., 2013, p. 16) “como la velocidad de los desplazamientos aumenta, la distancia cesa de ser un obstáculo a las relaciones. [...] El globo se empequeñece”. Algo que também se relaciona com a ideia de mundialização, principalmente em se tratando da produção, colocando-se em prática a divisão internacional do trabalho.

O tempo não está presente apenas na relação espaço-tempo. O tempo faz parte de nossas análises, e desta forma, pode e deve ser periodizado visando uma melhor compreensão do mesmo. Tal como nos aponta Silveira, M. L. (2013):

¹¹ SORRE, M. Les fondements de la Géographie Humaine. Tome II (Les fondements techniques). Paris: Armand Colin, 1948.

En tanto que recurso de método, la periodización significa elegir las variables clave que, en cada porción del tiempo, van a comandar el conjunto de formas y eventos. [...] La periodización también supone encontrar marcos significativos, eventos dentro de la continuidad, que resulten más relevantes para señalar las rupturas en las formas-contenido (SILVEIRA, M. L., 2013, p. 23–24).

Na análise da aviação regional, as principais variáveis para periodização do tempo relativo ao transporte aéreo, são de cunho governamental. Ou ao menos, são as marcas no tempo (eventos) que se tornaram mais significativas e que mereçam destaque na análise. De acordo com Milton Santos (2009) são os eventos que operam as ligações entre os ocorridos em determinada localização e a história em movimento, sendo que cada “evento é um fruto do Mundo e do Lugar ao mesmo tempo” (SANTOS, 2009, p. 108). Tais eventos não se repetem e sempre que ocorrem, existe um sujeito, um ator (SANTOS, 2009, p. 94, 95). Por isso, em nossa análise o sujeito, o ator, em se tratando da aviação regional brasileira, é o Governo Federal. E ainda, podemos compreender que os “eventos sociais resultam da ação humana, da interação entre os homens, dos seus efeitos sobre os dados naturais. Aqui, é o movimento da sociedade que comanda, através do uso diversificado do trabalho e da informação” (SANTOS, 2009, p. 95).

Conforme já apontado anteriormente, o Decreto nº 76.590 no ano de 1975 e o Decreto nº 98.996 de 2 de março de 1990, são eventos que denotam uma marcação temporal na aviação regional. E, portanto, temos objetivamente, um período de tempo que antecede ao ano de 1975, depois um interregno entre 1975 e 1990. Em seguida, temos um período a partir de 1990, mesmo período em que passa a vigorar o, ainda atual, Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA¹²), em seu primeiro formato¹³. Nesse caso, não identificamos nenhum evento significativo, ou com relevância suficiente para uma nova periodização, até o (re)lançamento do PROFFA, em 2012, em um novo formato de funcionamento, e que sofre relevantes alterações no ano de 2016. Contemplando assim, um novo período de 1990 a 2012, outro de 2012 a 2016, e por fim, um período de 2016 em diante.

¹² As origens do PROFAA remontam do início da década de 1990, mais especificamente a partir da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, que tem por objetivo especificar “a destinação dos recursos originados por adicional tarifário criado pela Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989” (BRASIL, 1992).

¹³ Após ter sido definido pela Lei nº 8.399 de 1992, o PROFAA é efetivamente instituído pela Portaria nº 1.047/GM4, de 30 de dezembro de 1992 e dá outras providências para seu funcionamento.

Entendemos que o Governo Federal entre 1992 e 2012, tinha no PROFAA um mecanismo de incentivo à aviação regional, que poderíamos denominar de “reativo”, isso devido ao formato de seu funcionamento. No qual os governos estaduais demandavam os recursos do PROFAA submetendo seus projetos a avaliação do então Departamento de Aviação Civil (DAC) (ANAC, 2006; DAC, 2001; MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, 1992). Cabe destacar que o processo de execução era totalmente de responsabilidade dos governos estaduais, cabendo ao governo federal o acompanhamento e fiscalização.

Todavia, o PROFAA, no formato adotado pelo programa a partir do ano de 2012, pode ser entendida como “proativa”, pois é o próprio governo federal que define os aeródromos que receberiam os recursos. Percebe-se que os objetivos do programa continuaram sendo os mesmos, pois teve como proposta ser “destinado ao melhoramento, reaparelhamento, reforma e expansão de aeroportos e aeródromos de interesse estadual ou regional” (BRASIL; SAC, 2014). No entanto, definiu-se (em 2012) que teria o “objetivo de conectar o Brasil e levar desenvolvimento e serviços sociais a lugares distantes dos grandes centros” (BRASIL; SAC, 2015, 2016)¹⁴, objetivo este que não se vê preservado na proposta a partir de 2016. Veja no Quadro Resumo a seguir os principais eventos que caracterizam cada período que entendemos como significativos para a aviação regional.

Período	Eventos para periodização
Entre 1975 e 1990	Instituído os Sistemas Integrados de Transportes Aéreo Regional (SITAR) com o Decreto nº 76.590, de 11 de novembro de 1975; Encerramento do SITAR com o Decreto nº 99.255, de 15 de maio de 1990;
Entre 1990 e 2012	Início do PROFAA (formato “reativo”) com a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992 e Portaria nº 1.047/GM4, de 30 de dezembro de 1992;
Entre 2012 e 2016	Relançamento do PROFAA (formato “proativo”);
A partir de 2016	Alterações significativas no PROFAA e em sua abrangência;

Quadro 1. Resumo da periodização da aviação regional. Fonte: Elaborado pelos autores.

Conforme apresentado anteriormente, e também no Quadro Resumo, os eventos, ou variáveis, significativos para a periodização na aviação regional são de cunho governamental. E de acordo com Silveira, M. L. (2013, p. 24) em determinado período, temos variáveis, ou grupos de variáveis, que possuem determinada organização, que pode falhar (ou apenas parte delas evoluir), criando uma crise

¹⁴ É válido destacar que ambas as referências possuem o mesmo endereço eletrônico, ou seja, são a mesma página no portal da secretaria, contudo, acessadas em datas diferentes e que devido a mudança de governo, seu conteúdo foi alterado, desta forma, foram consideradas como duas referências distintas.

ou ruptura. O que entendemos que ocorre nos anos de 2012 e 2016. E assim, dando continuidade, a autora afirma que, damos origem a um novo período, sendo que o mais importante é caracterizar as épocas e não os marcos separatórios. Outro aspecto importante apontado por Silveira, M. L. (2013) é sobre os eventos, pois seriam esses que “operan la metamorfosis entre posibilidad y existencia”, de forma que em relação à aviação regional, tais eventos são, principalmente, técnicos ou políticos.

E, encaminhando para o fechamento de nossos apontamentos, devemos abordar um relevante tema para nossa questão central, que é a aviação regional. Pois conforme define Haesbaert (2014a, p. 144) atualmente temos uma “regionalização global em rede”, ou uma “regionalização global, uma articulação reticular”; que acaba por revelar, e confirmar, o binômio, “regionalizar para melhor globalizar” (HAESBAERT, 2014a, p. 148). Sob o prisma da regionalização em rede, torna-se possível compreender o fato de termos mais (ou em alguns casos, apenas) ligações aéreas (pela aviação regional) entre as cidades do interior (periferia) e grandes centros urbanos (centro hegemônico). O que pode se confundir com definições mais antigas, porém sem a perspectiva de zona.

Por esta ótica, pode-se dizer que o transporte aéreo regional ainda se encontra regionalizado, ou seja a aviação é também regional, porém numa lógica reticular, de **regiões em redes** e não mais regiões que sejam contíguas, num espaço contínuo (característica presente durante a vigência do SITAR). Outra característica importante desta “nova” região é seu entendimento como um espaço vivido (GOMES, 1995; HAESBAERT, 2014a) por onde se dão as relações sociais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ante o exposto nesse trabalho, podemos considerar que a atual regionalização do transporte aéreo, numa lógica reticular, é produto das relações sociais, e também das escolhas de representar o recorte espacial no processo de (re)produção do espaço. Em se tratando de escolhas, não podemos nos esquecer do que Silveira, M. L. (2006, p. 89) nos aponta que a escolha de fazer do “mundo um espaço reticular era uma opção possível, ao tempo que capilarizar as áreas mais esquecidas poderiam ter sido outra forma de produzir a extensão”.

No entanto, constatamos ainda que, com o avanço tecnológico as relações sociais atingem distâncias cada vez maiores, contudo, muitas vezes virtuais. Nesse sentido, as redes, ou as regiões reticulares tendem a se ampliar, rompendo com os limites da região zonal. Sendo que, o transporte aéreo possibilita a prática de tais relações de forma presencial, física, e não virtual, em menor tempo. Como exemplo disso, Gallo (2013, p. 165) ressalta que em busca de manter o contato interpessoal, ou face a face, os empresários e executivos se utilizam da aviação no momento de “fechar contratos ou grandes negócios”. Nesse sentido, as distâncias tornam-se “superadas” levando-as à uma “ressignificação” que nos aponta um “conjunto de novos conceitos, dentre os quais, parece-nos, o conceito de rede desponta com muita força no nosso vocabulário” (M. L. SILVEIRA, 2006, p. 82).

Diversos autores, particularmente na Geografia, têm trabalhado a noção de rede a qual de certa maneira tornou-se onipresente, e mesmo onipotente, como argumentou Musso (2001)¹⁵ *apud* Dias (2013). Apoiado em Dias (2013), concebemos a rede como uma construção social. No caso em evidência, o governo/SITAR constrói estratégias político-territoriais que se organizam em rede.

Nas palavras da mencionada autora: “A rede não constitui o sujeito da ação, mas expressa ou define a escala das ações sociais. As escalas não dadas a priori, porque são construídas no processo. Como os processos são construídos, as escalas são ao mesmo tempo objeto e arena de conflitos [...]” (DIAS, 2013, p. 23). E segue: “A rede representa um dos recortes espaciais possíveis para compreender a organização do espaço contemporâneo” (DIAS, 2013, p. 23).

E ainda, conforme nos descreve Silveira, M. L. (2006, p. 83), observamos que a aviação tem influência direta em como abordamos as distâncias, em qualquer das diferenciações que faz, sendo “uma distância estandard, uma distância estrutural e uma distância afetiva”. Acreditamos que os impactos são de forma mais incisiva nos aspectos em que denomina de “distância estandard” e “distância estrutural”, pois identificamos de forma mais evidente a atuação do transporte na redução dessas distâncias.

¹⁵ MUSSO, P. “Genèse et critique de la notion de réseau” In: PARROCHIA, D. (Org.). *Penser les réseaux*. Seyssel: Champ Vallon, 2001, p. 194-217.

Entretanto, podemos dizer que no próprio exemplo apontado pela autora, a aviação regional tem papel fundamental na percepção da “distância estrutural”, pois “se uma cidadezinha, longe de um grande centro, foi alcançada por uma rede de telecomunicações e de transportes, podemos dizer que a distância ‘diminui’” (M. L. SILVEIRA, 2006, p. 83). O destaque também é válido para as redes de comunicações, conforme descrito no mesmo exemplo, e se repete quanto tratamos da característica denominada “distância afetiva”, com importante papel. Contudo, a aviação, e principalmente a aviação regional, por fazer as conexões para além dos grandes centros, fora dos fluxos aéreos de maior densidade, entendemos também que poderá influenciar a concepção que temos de “distância afetiva”.

No entanto, de acordo com Silveira, M. L. (2006, p. 85), a ideia que se tinha que “diminuindo as distâncias produziríamos a inclusão” se demonstra fracassada, pois já vivenciamos uma “diminuição técnica das distâncias” que “não assegura a inclusão”. E nesse caso, a aviação possui igualmente um significativo destaque, pois apesar de proporcionar tal “redução” nas distâncias, não é uma opção inclusiva (pelo contrário), e ainda serve de barreiras nos deslocamentos.

REFERÊNCIAS

- ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil. **Questões Mais Frequentes Sobre o PROFAA**. ANAC. 10 ago. 2006. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/questoesPROFAA.pdf>>. Acesso em: 6 out. 2017.
- BARAT, J. Planejamento das infraestruturas de logística e transporte. **Radar: Tecnologia, Produção e Comércio Exterior**. Brasília: IPEA, 2009a. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5228/1/Radar_n1_Planejamento.pdf>. Acesso em: 25 ago. 2016.
- BARAT, J. Planejamento das infraestruturas de logística e transporte. **L&C: Enfoque**, v. 133, p. 13–15, jul. 2009b. Disponível em: <<http://www.ie.ufrj.br/aparte/pdfs/barat040909.pdf>>. Acesso em: 28 nov. 2015.
- BARAT, J. Infraestruturas de logística e transporte: análise e perspectivas. In: **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. Geografia em movimento. 1ª ed. São Paulo, SP: Outras Expressões, 2011. v. 2p. 217–246.
- BETTINI, H. Um retrato da aviação regional no Brasil. **Journal of Transport Literature**, v. 1, n. 1, p. 46–65, 2007. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Humberto_Bettini/publication/228304405_A_Portrait_of_Regional_Aviation_in_Brazil_Um_Retrato_da_Avicao_Regional_no_Brasil_Portuguese/links/56f9a51208ae81582bf43cf9.pdf?origin=publication_list>. Acesso em: 24 ago. 2016.
- BRAGA, V.; CASTILLO, R. Tipologia e topologia de nós logísticos no território brasileiro: uma análise dos terminais ferroviários e das plataformas multimodais. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 3, n. 2, p. 235–258, 2013. Disponível em: <<http://agbcampinas.com.br/bcg/index.php/boletim-campineiro/article/view/112>>. Acesso em: 27 nov. 2015.

BRASIL. D76590. **Decreto Nº 76.590, de 11 de novembro de 1975**. 11 nov. 1975.

BRASIL. D99255. **Decreto Nº 99.255, de 15 de maio de 1990**. 15 maio 1990.

BRASIL. 8399. **Lei Nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992**. 7 jan. 1992.

BRASIL; SAC, Secretaria de Aviação Civil. **Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA)**. Secretaria de Aviação Civil. 12 maio 2014. Disponível em: <<http://www.aviacao.gov.br/aceso-a-informacao/investimentos/programas/programa-federal-de-auxilio-a-aeroportos-profaa>>. Acesso em: 6 abr. 2018.

BRASIL; SAC, Secretaria de Aviação Civil. **Aviação Regional**. Secretaria de Aviação Civil. 15 out. 2015. Disponível em: <<http://www.aviacao.gov.br/assuntos/aviacao-regional/aviacao-regional>>. Acesso em: 28 abr. 2016.

BRASIL; SAC, Secretaria de Aviação Civil. **Aviação Regional**. Secretaria de Aviação Civil. 28 abr. 2016. Disponível em: <<http://www.aviacao.gov.br/assuntos/aviacao-regional/aviacao-regional>>. Acesso em: 16 maio. 2016.

CASTILLO, R. Agronegócio e Logística em Áreas de Cerrado: expressão da agricultura científica globalizada. **Revista da ANPEGE**, v. 3, n. 3, p. 21–27, 2007. Disponível em: <<http://www.anpege.org.br/revista/ojs-2.4.6/index.php/anpege08/article/viewFile/91/51>>. Acesso em: 7 out. 2016.

CASTILLO, R.; VENCOSKY, V. P.; BRAGA, V. Logistics and Intensive Agriculture in the Cerrado: the new brazilian railroad system. **Revista Terrae**, v. 8, n. 1–2, p. 19–25, 2011. Disponível em: <<http://www.ige.unicamp.br/terrae/V8/PDF-N8/Ricardo%20Castillo.pdf>>. Acesso em: 26 set. 2017.

CONRADO, A. **TRIP – A história por quem ajudou a escrever a história – Parte I**. Aviação e Músicas, 28 jan. 2014. Disponível em: <<http://www.avioesmusicas.com/trip-a-historia-por-quem-ajudou-a-escrever-a-historia-parte-i.html>>. Acesso em: 8 ago. 2016.

DAC, Departamento de Aviação Civil. **Instrução de Aviação Civil - Normativa - IAC 4201A**. Comando da Aeronáutica, 31 ago. 2001. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/iac/iac-4201a/@@display-file/arquivo_norma/IAC4201A.pdf>. Acesso em: 19 out. 2017.

DIAS, L. C. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: **Redes, sociedades e territórios**. 2ª ed. Santa Cruz do Sul, RS: EDUNISC, 2013. p. 11–28.

FERNANDES, R. M. DA S. **O Programa de Investimento em Logística como Instituição no Imediato, os “Fluxos” do Bloco no Poder e os Atilhos entre Logística e Pacto Político: um olhar (“ao calor da hora”) a respeito da implantação de estratégias para o setor de transporte no Brasil e no Mato Grosso do Sul**. Dourados-MS: UFGD, 24 abr. 2017.

GALLO, F. Uso do Território e Consolidação do Agronegócio na Região Centro-Oeste: um estudo sobre a integração territorial através do sistema de transporte aéreo. **GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)**, n. 34, p. 164–177, 30 ago. 2013. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74942>>. Acesso em: 10 nov. 2017.

GOMES, P. C. DA C. O conceito de região e sua discussão. In: **Geografia: conceitos e temas**. 2ª ed. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brazil, 1995. p. 49–76.

HAESBAERT, R. **Regional-Global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea**. 2ª ed. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brazil, 2014a.

HAESBAERT, R. **Viver no limite: território e multi/transterritorialidade em tempos de in-segurança e contenção**. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brasil, 2014b.

- HAESBAERT, R. Territórios em disputa: desafios da lógica espacial zonal na luta política. **CAMPO-TERRITÓRIO: Revista de Geografia Agrária**, Edição especial do XXI ENGA-2012. v. 9, n. 18, p. 1–17, jun. 2014c. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/campoterritorio/article/viewFile/27063/14690>>. Acesso em: 24 ago. 2017.
- HAESBAERT, R.; MONDARDO, M. Transterritorialidade e antropofagia: territorialidades de trânsito numa perspectiva brasileiro-latino-americana. **GEOgraphia**, v. 12, n. 24, p. 19–50, 23 nov. 2011. Disponível em: <<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/378/297>>. Acesso em: 15 jan. 2017.
- HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo, SP: Annablume, 2005.
- HELD, D.; MCGREW, A. **Prós e contras da globalização**. Rio de Janeiro, RJ: J. Zahar, 2001.
- HELLER, A.; COUTINHO, C. N.; KONDER, L. **O cotidiano e a história**. 8ª ed. São Paulo, SP: Paz e Terra, 2008.
- KAYSER, B. A região como objeto de estudo da geografia. In: **A Geografia Ativa**. 5ª ed. São Paulo, SP: Difusão Europeia do Livro, Editora da Universidade de São Paulo, 1980. p. 279–321.
- MARX, K. **Grundrisse: manuscritos econômicos de 1857-1858; esboços da crítica da economia política**. 1ª ed. São Paulo, SP: Boitempo Editorial, 2011.
- MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. **Portaria nº 1047/GM4 de 30/12/1992**. Ministério da Aeronáutica, 30 dez. 1992. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/portarias-1992/portaria-no-1047-gm4-de-30-12-1992/@@display-file/arquivo_norma/PD1992_1047.pdf>. Acesso em: 19 out. 2017.
- OSÓRIO, J. **O Estado no centro da mundialização: a sociedade civil e o tema do poder**. 1ª ed. São Paulo, SP: Outras Expressões, 2014.
- PEREIRA, V. DE B. **Transportes: história, crises e caminhos**. 1ª ed. Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira, 2014.
- POULANTZAS, N. **O Estado, o Poder, o Socialismo**. Rio de Janeiro, RJ: Graal, 2000.
- SANTOS, M. A geografia e a nova dimensão do planeta. **Revista brasileira de tecnologia (Brasília)**, v. 15, n. 5, p. 13–21, out. 1984.
- SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro, RJ: Editora Record, 2000.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4ª ed., 5ª reimpr. ed. São Paulo, SP: Edusp, Ed. da Univ. de São Paulo, 2009.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro, RJ: Editora Record, 2001.
- SILVA, A. C. DA. As categorias como fundamentos do conhecimento geográfico. In: **O Espaço interdisciplinar**. Coleção Espaços. 2ª ed. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brasil, 1995. p. 25–37.
- SILVEIRA, M. L. O Espaço Geográfico: da perspectiva geométrica à perspectiva existencial. **GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)**, n. 19, p. 81–91, 30 dez. 2006. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/73991>>. Acesso em: 24 maio 2017.
- SILVEIRA, M. L. Tiempo y espacio en geografía: dilemas y reflexiones. **Revista de Geografía Norte Grande**, n. 54, p. 9–29, maio 2013. Disponível em: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0718-34022013000100002&lng=es&nrm=iso&tlng=es>. Acesso em: 24 maio. 2017.

SILVEIRA, M. R. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In: **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. Geografia em movimento. 1a. ed. São Paulo, SP: Expressão Popular, 2009. p. 13–42.

_____. Infraestruturas e Logística de Transportes no Processo de Integração Econômica e Territorial. **Mercator**, v. 12, n. 2, p. 41–53, 30 set. 2013. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/index.php/mercator/article/view/1169/495>>. Acesso em: 2 ago. 2017.

SOUZA, A. DE O. **A estratégia de implantação de distritos industriais como instrumento de desenvolvimento regional e sua aplicabilidade em Mato Grosso do Sul**. São Paulo, SP: USP/FFLCH, 2003.

SOUZA, A. DE O.; ABREU, S. D.; VIEIRA, A. B. Política e Desenvolvimento Espacial Urbano – Análise do Processo de Implantação do Programa Nacional de Cidades de Porte Médio em Mato Grosso do Sul. **Formação (Online)**, v. 2, n. 22, p. 43–58, 2015. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/3331>>. Acesso em: 21 fev. 2017.

SOUZA, M. L. DE. **Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-Espacial**. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brazil, 2013.

XAVIER, M. A. DE M. **Os elos entre os circuitos da economia urbana brasileira no atual período: os atacadistas distribuidores e seu papel intermediador**. Campinas: UNICAMP, 11 ago. 2009.