

Boletim Gaúcho de Geografia

<http://seer.ufrgs.br/bgg>

A FRONTEIRA AGRÍCOLA NA REGIÃO CENTRO-OESTE BRASILEIRA E A INTEGRAÇÃO TERRITORIAL DO PAÍS: O PAPEL DECISIVO DA AVIAÇÃO

Fabrício Gallo

Boletim Gaúcho de Geografia, 34: 11-24, maio, 2009.

Versão online disponível em:

<http://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/37425/24171>

Publicado por

Associação dos Geógrafos Brasileiros



**Portal de Periódicos
UFRGS**

UNIVERSIDADE FEDERAL
DO RIO GRANDE DO SUL

Informações Adicionais

Email: portoalegre@agb.org.br

Políticas: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/editorialPolicies#openAccessPolicy>

Submissão: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#onlineSubmissions>

Diretrizes: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#authorGuidelines>

Data de publicação - maio, 2009

Associação Brasileira de Geógrafos, Seção Porto Alegre, Porto Alegre, RS, Brasil

A FRONTEIRA AGRÍCOLA NA REGIÃO CENTRO-OESTE BRASILEIRA E A INTEGRAÇÃO TERRITORIAL DO PAÍS: o papel decisivo da aviação¹

Fabrício Gallo²

Resumo

A busca da integração territorial no século XX 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. Nas últimas décadas do século XX, a região Centro-Oeste assiste a sua incorporação à lógica produtiva global de *commodities* agrícolas, especialmente com a produção de soja. No atual mundo corporativo globalizado, a velocidade é um dado essencial. Tal fato gerou a demanda de fluxos cada vez mais velozes, tanto da produção propriamente dita quanto dos agentes responsáveis por essa produção, ou seja, dos fazendeiros e executivos de grandes empresas exportadoras. Cumprindo nova função, o sistema de transporte aéreo flexível é dotado da capacidade de realizar, com maior eficácia, esse transporte empresarial pelas regiões do território nacional, uma vez que a produção propriamente dita e o comando corporativo se dissociaram, dadas as possibilidades técnicas do atual período técnico-científico e informacional.

Palavras-chave: território brasileiro - integração territorial - sistema de transporte aéreo - fronteira agrícola

**THE AGRICULTURAL FRONTIER IN THE BRAZILIAN
CENTER-WEST REGION AND THE TERRITORIAL INTEGRATION OF THE
COUNTRY: the decisive role of the aviation**

Abstract

The search for territorial integration in the 20th century has led the attention of the Brazilian State to the Center-West and North Regions. The lack of roads has made the aviation the main supporting element on this process, considering that even before the arrival of the roads there were already runways in the area, therefore, the aviation anteceded the road. In the late decades of the 20th century, the Center-West Region saw its

¹ Esta pesquisa contou com apoio de Bolsa de Mestrado da FAPESP.

²Doutorando do Programa de Pós-graduação em Geografia da UNICAMP - Universidade Estadual de Campinas/SP.
Correio eletrônico: fabrício.gallo@ige.unicamp.br

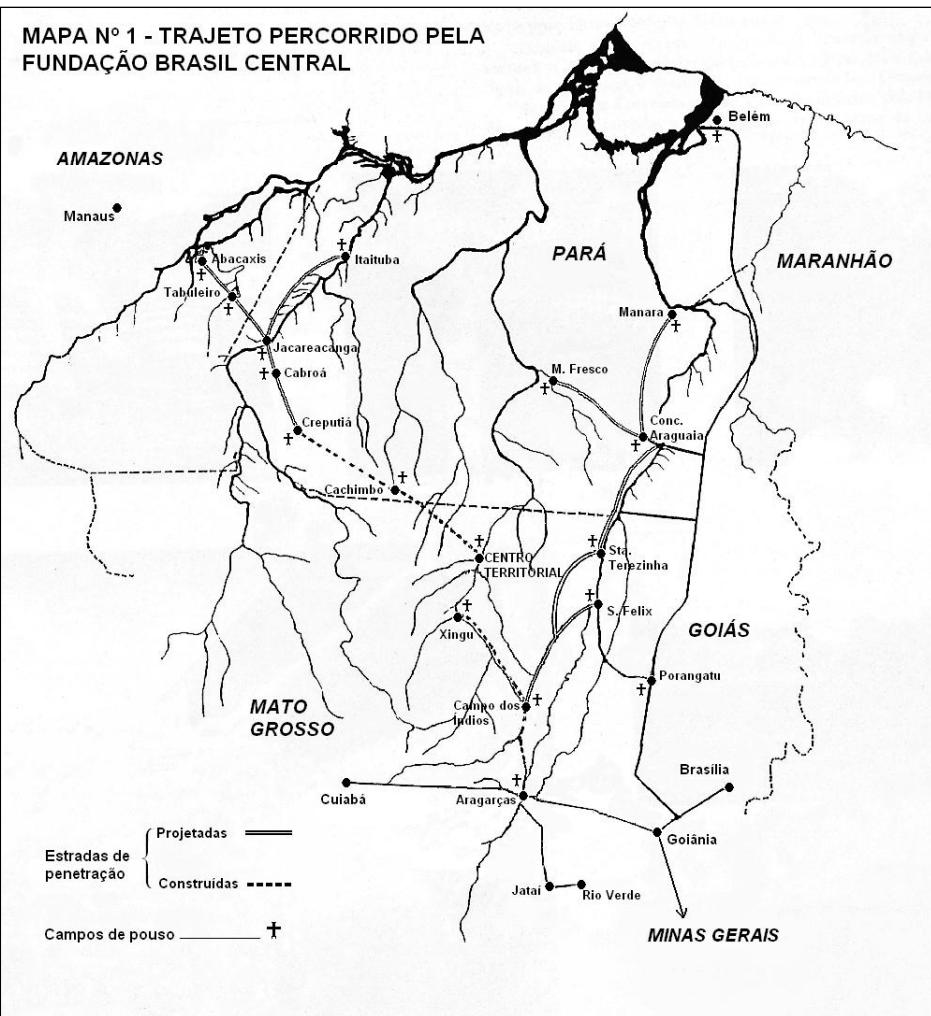
incorporation into global farmable commodities, especially with the soy production. Speed is an essential feature in the present globalization corporative world and this fact has created faster and faster demand flows in the production on its own and in the agents responsible for this production - the farmers and big exportation companies executives. Performing a new function the flexible air transport system is able to accomplish, with major effectiveness, the transportation of business community throughout regions of the national territory, once the production and the corporative command have been separated, given the technical possibilities of the current informational-technical-scientific period.

Keywords: Brazilian territory - territorial integration - air transport system - agricultural frontier

O uso do avião nas estratégias de integração geoconômica e as frentes pioneiras na região Centro-oeste

A integração territorial no século XX fez com que a atenção do Estado Brasileiro se voltasse para as regiões Centro-Oeste e Norte com a proposta de Getúlio Vargas da “Marcha para Oeste”, uma diretriz que se converteu no imperativo dos programas de segurança e soberania nacional que visavam a 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 nessa época; com isso a busca de integração territorial de nosso país representou, na verdade, estratégias de sobrevivência dessas elites políticas. Nesse molde, se enquadra o discurso da proposta getulista de avançar ao interior do Brasil.

Durante o governo de Getúlio Vargas, a Marcha para Oeste induzia a ideia 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 foi incorporada dois meses depois à recém-criada Fundação Brasil Central, a “menina os olhos” da política getulista de integração nacional. A Fundação foi um órgão subordinado à Presidência da República e seus objetivos visavam ao “desbravamento” e “colonização” das regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil (mapa 1).



Mapa 1: Trajeto percorrido pela Fundação Brasil Central

Fonte: Adaptado pelo autor a partir de Fundação Brasil Central (FBC, 1961, p. 22).

Tal empreitada era realizada ao custo do trabalho de diversos peões que abriam as picadas a facão. O Relatório de Atividades da Fundação Brasil Central enfatizava que “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 no início o amparo do Ministério da Aeronáutica, que revelava pela segurança dos expedicionários, 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” (Idem, p. 14). Assim, ao longo do trajeto de penetração da Fundação Brasil Central rumo a Manaus, o avião destaca-se como agente pioneiro desse processo de inserção.

Para dar suporte à aviação já existia a presença de diversos campos de pouso antes mesmo de existirem estradas. Essas foram projetadas posteriormente visando cada vez mais à 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 a essa falta de vias terrestres, em pontos praticamente inacessíveis, foi decisiva a colaboração da Força Aérea Brasileira, conduzindo víveres, agasalhos, ferramentas e medicamentos³, muitas vezes lançados de paraquedas sobre a selva. 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, os irmãos Cláudio e Orlando Villas Bôas (1994) lembram que, antes deles partirem para novas regiões, faziam sobrevoos 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 e em seguida se transformariam em estradas⁴.

Num momento posterior, 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 infraestrutura 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 voos nas rotas internas e internacionais da aviação.

No processo inicial de ocupação, concomitante à construção dessas primeiras agrovilas que posteriormente viriam a se tornar municípios, a aviação ainda desempenhou importante tarefa ao possibilitar a chegada das primeiras famílias de colonos oriundos principalmente dos estados do sul do Brasil.

3 Eugène Pépin (1956) diz que a tarefa foi cumprida, no Brasil, com o uso da aviação devido à ausência de rodovias.

4 Sobre um dos voos que fizeram, Villas Bôas e Villas Bôas (1994, p. 205) relataram: “Temos que aproveitar bem este reconhecimento, pois não teremos outro antes da descida [...]. O primeiro voo não nos trouxe muitos esclarecimentos [...]. Com a exploração de hoje encontramos um bom lugar, aparentemente bom. O lugar escolhido, situado a quatro minutos abaixo da confluência, aparenta ter sido de um aldeamento antigo. Não sabemos se ainda há índios por lá. Notamos, porém inúmeras trilhas cruzando em todos os sentidos”.

As figuras 1 e 2 ilustram dois momentos do município de Canarana/MT. A história desse município vincula-se diretamente ao uso da aviação no transporte de colonos, oriundos principalmente do interior do Rio Grande do Sul para o interior de Mato Grosso. A Coopercana (Cooperativa Agropecuária Mista Canarana Ltda.) foi a responsável pelo transporte de cerca de 300 famílias gaúchas, no início da década de 1970, em seu avião modelo DC3. Terminado o processo de transporte dessas famílias o avião transformou-se em monumento no local onde seria erguida a praça central da então vila (figura 1).



Figura 1: Primeiras famílias de colonos na futura praça de Canarana/MT

Fonte: Gallo (2006)

No ano de 1976, Canarana/MT erigiu-se em distrito de Barra do Garças/MT e três anos depois se tornou um município. Até hoje, o DC3 é mantido como monumento na praça central do município e representa o símbolo da colonização gaúcha e da dificuldade enfrentada pelos primeiros colonos sulistas (figura 2).



Figura 2: Avião monumento na praça central de Canarana/MT

Fonte: Gallo (2006)

Sobre os processos de colonização das novas áreas do Centro-Oeste e a atuação do Estado, Osmil Galindo e Valdeci Santos (in AFFONSO e SILVA, 1995, p.161) vão afirmar que “a atuação da máquina estatal tem sido a mola propulsora na marcha de ampliação da fronteira agrícola através da concessão de incentivos à ocupação de terras e da dotação de infraestrutura necessária à produção”. Com a política rodoviária do governo Juscelino Kubitschek e a mudança da capital nacional para Brasília, o projeto de integração econômica do Brasil toma mais corpo. À época 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. Procópio de Carvalho (1963, p.58) sugeriu 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.

Nesse processo de integração das regiões Centro-Oeste e Norte, o propósito inicial do Estado Brasileiro era o de transferir colonos oriundos do Nordeste (graças à questão da forte concentração fundiária e aos problemas de seca) e do Centro-Sul do país (devido à possibilidade de um possível conflito entre trabalhadores sem-terra e grandes proprietários rurais). De acordo com Hidelberto Ribeiro (1993), o Estado adotou, como estratégia, uma política que congregou incentivo à migração espontânea, justamente porque

seria essa migração, em seu conjunto, que proporcionaria a força de trabalho necessária para colocar em andamento as obras de infraestruturas, como rodovias, ferrovias, hidrelétricas, portos e aeroportos; obras estas destinadas à acumulação, reprodução e ampliação do capital.

Cabe destacar a afirmação de Antonio Carlos Robert de Moraes (2002) de que a incorporação material de novas terras foi acompanhada pela violência que marca o avanço da frente pioneira, ao mesmo tempo que essa apropriação simbólica significava uma nova epopeia na construção do país.

Alcir Lenharo (1986) condena o papel das companhias colonizadoras que promoveram a ocupação do Centro-Oeste brasileiro ao longo da segunda metade do século XX. Conforme o autor, tais companhias “começaram a especular febrilmente com a terra que foi muito valorizada após a implantação dos núcleos pioneiros” (*idem*, p. 57). Tal situação deu ênfase à colonização econômica que era dirigida para o lucro das companhias particulares.

Além disso, houve todo um processo dinâmico de intervenções necessárias a um rearranjo espacial que, ao lado das manipulações político-jurídicas, foi responsável por criar condições para a instalação do capital na região. Semelhante afirmação é feita por José de Souza Martins (1994) quando recorda que a partir de 1966, durante o regime de ditadura militar no Brasil, o Estado colocou em prática um amplo programa de ocupação econômica da Amazônia Legal brasileira, em bases supostamente modernas, que financiava empresários que pretendessem se instalar na região, assegurando assim a rentabilidade desses novos investimentos. Além disso, esses empresários poderiam, inclusive, se associar a grandes proprietários de terra para o estabelecimento das novas atividades econômicas. O autor aponta que essa opção foi também política já que o governo assegurava a sobrevivência das oligarquias fundiárias que controlavam o poder regional nos estados do Centro-Oeste e do Norte; essa classe de proprietários de terra foi uma importante base social para a sustentação do golpe de Estado e do regime militar.

Milton Santos e Maria Laura Silveira (2001) afirmam que a economia e o território não se organizam, tampouco funcionam, sem grandes somas de dinheiro nas suas formas de créditos, empréstimos, financiamentos etc., pois os pedaços do território destinados à produção direta exigem, cada vez mais, custosos insumos de toda natureza. “Cria-se dessa forma uma dependência do sistema financeiro, que acaba invadindo todas as etapas da produção em sentido amplo, pois todas ‘precisam’ dele e todas constituem modos de acumulação de mais-valia” (*idem*, p. 132).

Um ponto a se destacar é a lembrança de Fausto Vieira de Campos (1960) de que as glebas contratadas para a colonização do Centro-Oeste do

Brasil precisavam cumprir algumas exigências antes de seu loteamento, como, por exemplo, possuir campos de pouso (aeródromos) e estradas que comunicassem essas glebas com as povoações mais próximas, buscando vencer o isolamento. Para Márcio Cataia (2001), com a implantação de rodovias e a expansão das frentes agrícolas em direção ao Centro-Oeste e Norte do Brasil, preparou-se as bases para a integração horizontal do território, ou seja, pôr fim ao “arquipélago” e ligar (por rodovias, ferrovias, aeroportos e telecomunicações) os vários lugares do território brasileiro, sendo que ao mesmo tempo estavam sendo implantados novos sistemas técnicos, promovendo uma verdadeira integração vertical do território⁵.

A incorporação da Região Centro-oeste à lógica produtiva de grãos e o apelo à aviação

As possibilidades técnicas do atual período fazem com que o trabalho possa ser repartido entre os lugares, levando a uma refuncionalização das áreas portadoras de densidades pretéritas e à ocupação de áreas até então rarefeitas, como ensinam Santos e Silveira (2001). A incorporação do Centro-Oeste ao processo produtivo nacional se deu sob a égide do que Santos (2001, p. 88) chamou de “agricultura científica globalizada”.

A aviação de pequeno porte foi um dos elementos que tornou possível toda essa modernização da agricultura na referida região do país. Eduardo Guimarães e Heládio Leme (1997, in HOGAN et al., 2002) indicam como a transformação produtiva agrícola da região se dá em três momentos (tendo todo o aparato preparado pelo Estado, desde a dotação de infra-estruturas até incentivos fiscais ao Centro-Oeste). Estes autores consideram o momento posterior à penetração da soja no Brasil na década de 1960 a partir de uma frente pioneira no Rio Grande do Sul. As fases que identificaram são as seguintes:

- a) Primeira fase - fim da década de 1960 - chegada dos pioneiros da soja no Mato Grosso do Sul;
- b) Segunda fase - de 1980 a 1985 - consolidação do sistema de produção intensivo da soja;
- c) Terceira fase - de 1985 até os dias atuais - deslocamento de conglomerados produtivos industriais do centro-sul para o Centro-Oeste e pela consolidação do complexo grãos-carne.

Toda essa política do Estado Brasileiro em propiciar o desenvolvimento da agricultura modernizada na região Centro-Oeste

⁵ O Estado brasileiro iniciou, aos poucos, a construção de extensas rodovias que foram sendo implementadas na busca da promoção e uma fluidez territorial mais eficiente, entretanto, dados os elevados custos para a implantação de uma malha de transportes que atendesse a toda a região Centro-Oeste e Norte do país, Santos e Silveira (2001, p. 49) lembram que entre os anos de 1949 e 1970, constitui-se no território nacional uma rede de aeroportos, como resposta à necessidade de intercâmbios velozes.

possibilitou que essa região se destacasse na produção da soja. Na década de 1970, a presença da soja no território que hoje é o estado de Mato Grosso se limitava a manchas na porção sul do mesmo, sendo que atualmente essa presença se dá maciçamente nas porções sudeste e central do estado (principalmente na região da Chapada dos Parecis). Essa região por onde se espalha a soja no Centro-Oeste, se configura na chamada fase direta da produção de soja (ou seja, as plantações), cuja consecução não seria possibilitada se não houvesse o suporte da aviação. Entretanto, antes de substantivar este suporte fornecido pela aviação à produção centroestina, é conveniente destacar que essa fase direta da produção é uma das partes daquilo que fora denominado como circuito espacial de produção (SANTOS, 1986) que, juntamente aos círculos de cooperação no espaço, dariam a situação relativa dos lugares, ou seja, a definição, num dado momento, da respectiva fração de espaço em função da divisão do trabalho sobre o espaço total de um país. Moraes (1991, p.155) afirma que esta forma dinâmica de se analisar os fluxos no território nacional permite “compreender a divisão espacial do trabalho em uma perspectiva multiescalar”. Para Santos e Silveira (2001), a definição de circuito espacial da produção é dada pela circulação de bens e produtos oferecendo uma visão dinâmica, apontando a maneira como os fluxos perpassam o território; já os círculos de cooperação no espaço se dariam por fluxos não obrigatoriamente materiais, isto é, capitais, informações, mensagens e ordens.

Atualmente, a crescente utilização de aeronaves para aplicação de defensivos agrícolas nas lavouras se configura como um elemento sugestivo da incorporação, cada vez maior, de modernizações na agricultura brasileira. Este tipo de uso e sua inserção no circuito espacial produtivo passam a ser correntes. Como o circuito espacial da produção de soja se espalha por todo o território nacional, na arena de produção propriamente dita, isto é, nas grandes fazendas da região Centro-Oeste, a aviação se insere na pulverização (com defensivos agrícolas) de lavouras; nessas fazendas a aviação agrícola se faz necessária dada a grande extensão das propriedades. Tem-se a consolidação do uso desse elemento nas áreas que já dispunham, como é o caso dos estados da Região Sul (PR e RS) e da Região Sudeste (especialmente SP), mas tem-se também o crescente aumento na região Centro-Oeste⁶.

Assim, percebe-se que a região Centro-Oeste vem se configurando num espaço cada vez mais voltado à produção agropecuária e que o sistema de transporte aéreo tem colaborado para que se intensifique um processo de especialização funcional dos lugares, ou seja, toda uma lógica produtiva

⁶ Santos e Silveira (2001) apontam como as empresas de aviação agrícola ao longo das décadas de 1970, 1980 e 1990 migraram da região Sul do Brasil para a região Centro-Oeste, evidenciando o uso desse equipamento na moderna agricultura que vinha se desenvolvendo na região.

ligada ao agronegócio vem se consolidando sendo patrocinada por empresas e também pelo Estado através da implantação de infraestruturas necessárias tanto para o escoamento da produção quanto para a aceleração dos fluxos corporativos.

A expansão da fronteira agrícola pelos estados do Centro-Oeste tem no desenvolvimento dos sistemas de transporte rodoviário e aeroviário vetores fundamentais de expansão. Todavia, dada a precariedade dos sistemas de transportes terrestres no Centro-Oeste, o sistema de transporte aéreo cumpre o papel eficaz de transportar os “decididores” do agronegócio, ou seja, os grandes fazendeiros que, dentro do mundo atual dos negócios, precisam, cada vez mais, acelerar seus deslocamentos pelo território nacional.

Um envolvimento muito maior por parte dos sojicultores é exigido no período atual, sobretudo quando as cotações de preço, assim como a lógica produtiva, muitas vezes, são decididas em outras localidades, isso os torna muito mais do que simples agricultores, isto os torna responsáveis e promotores das mudanças territoriais ocasionadas por essa racionalidade econômica que, para se efetivar, tem no uso de sistemas de transportes mais velozes e eficientes (especialmente o sistema de transporte aéreo flexível⁷) a possibilidade de controlar a produção à distância. Na escala regional, muitos produtores optam por residir em cidades com maior infraestrutura de serviços, assim como muitos deles possuem fazendas em mais de uma localidade, fato que demanda deslocamentos para o acompanhamento do processo produtivo.

Soma-se a isso, na escala nacional, a dissociação entre produção e comando (com a efetivação deste último na cidade de São Paulo) que tem no uso do sistema de transporte aéreo flexível uma ferramenta da gestão corporativa. Cabe destacar que no que tange à atividade exportadora de *commodities* agrícolas (incluindo a soja) é em São Paulo que se encontram as sedes sociais das maiores empresas que negociam o grão no Brasil (ADM Brasil Ltda, Cargill Agrícola S/A, Bunge Alimentos S/A, Coinbra S/A e Esteve S/A); é na capital paulista que se encontram também a BOVESPA (Bolsa de Valores de São Paulo), a BM&F (Bolsa de Mercadorias & Futuro), a Bolsa do Boi Gordo, a ABIOVE (Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais, fundada em 1981 e que reúne 11 empresas que são responsáveis por aproximadamente 72% do volume de soja processada no Brasil), além de diversos outros elementos que criam a necessidade de deslocamento dos responsáveis pela produção

⁷ Márcio Cataia e Fabrício Gallo (Cataia e Gallo, 2007, p. 13) utilizam os termos “sistema de transporte aéreo flexível” para designar o transporte realizado por pequenas aeronaves privadas ou táxis-aéreos, cujos horários e a frequência de pouso e decolagem independem da rigidez imposta pelas grandes companhias aéreas, e “sistema de transporte aéreo rígido” para o transporte aéreo realizado pelas grandes empresas aéreas, com horários e rotas pré-estabelecidos e que, por muitas vezes, são extremamente escassos na maioria dos municípios do país.

para a cidade: sedes de grandes bancos para financiar a produção, empresas de consultoria e grandes escritórios especializados em comércio internacional etc.

Santos (1996, p. 43), refletindo sobre a configuração produtiva do território brasileiro, lembra que hoje “o movimento de descentralização se torna irresistível, com os fenômenos de ‘fábrica dispersa’ e de ‘fazenda dispersa’, que atingem muitas zonas e pontos longínquos do território nacional, desse modo envolvidos pelo nexo da modernização capitalista”. Nos dizeres de Helena Kohn Cordeiro e Francisco Ladeira (1993), o transporte aéreo é o elemento que permite a realização da complementaridade entre as parcelas especializadas do espaço interno, além disso, vão dizer que “dada a especialização territorial, maior é a divisão do trabalho e a exigência de circulação” (idem, p. 38)

Ao considerarmos os dados do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) acerca da malha rodoviária na região Centro-Oeste (rodovias federais, rodovias estaduais, rodovias estaduais transitórias e rodovias municipais), de um total de 230.548 km somente 24.156,9 km são pavimentados, enquanto os 206.391,1 km restantes não apresentam pavimentação (esses dados representam, respectivamente, 10,47% de rodovias pavimentadas, contrapondo-se a 89,53% de rodovias não pavimentadas)⁸. Essa precariedade infraestrutural do sistema de transporte terrestre realça a importância do sistema de transporte aéreo para a realização de deslocamentos rápidos, exigidos na atual fase das grandes negociações comerciais.

Em lugares onde a demanda por fluxos aéreos regulares é relativamente baixa, inviabilizando economicamente a manutenção de linhas regulares de companhias nacionais e até mesmo das companhias regionais, o sistema de transporte aéreo flexível é de extrema importância, pois ganha valor sua propriedade em atender aos usuários independentemente dos escassos horários em aeroportos. Na região Centro-Oeste, mesmo com a presença do sistema de transporte aéreo rígido, há uma importante representatividade do sistema de transporte aéreo flexível, tanto para os fluxos externos à região quanto para os fluxos internos, tendo em vista o escasso número de linhas aéreas regulares (tabela 1).

Anos	Goiânia - GO		Campo Grande - MS		Cuiabá - MT	
	Sistema de Transporte Aéreo Rígido	Sistema de Transporte Aéreo Flexível	Sistema de Transporte Aéreo Rígido	Sistema de Transporte Aéreo Flexível	Sistema de Transporte Aéreo Rígido	Sistema de Transporte Aéreo Flexível

8 Fonte: PNV 2004 – DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (www.dnit.gov.br) site acessado dia 10/12/07).

A fronteira agrícola na Região Centro-Oeste brasileira e a integração territorial do país: o papel decisivo da aviação

1990	8180	7359	12762	21388	9882	16655
1995	10428	7590	12138	25407	12764	22135
2000	10991	9207	18280	20208	16009	21672
2002	15048	9036	20168	24328	15951	22625
2004	17150	23257	12588	10308	13496	20277

Tabela 1: Número de pousos e decolagens de aeronaves de passageiros nas capitais dos estados da região Centro-Oeste.

Fonte dos dados: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO, 1990-2004).

Percebe-se, pelos números, a co-existência dos dois sistemas de transporte aéreo (flexível e rígido) promovendo a fluidez regional.

Em dezembro de 2005, somente 18 municípios eram atendidos por linhas regulares para cobrir os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás, sendo que esses três estados juntos possuem uma rede de 105 aeródromos públicos, portanto a grande maioria dos aeródromos públicos dessa região serve, em verdade, para movimentações aéreas de aeronaves privadas para fins privados.

As aeronaves privadas registradas nos estados dessa região (eram 2051 aviões⁹ de pequeno porte, em 2003) se utilizam não só dos aeródromos privados, mas dos aeródromos públicos também. Com isso, o Estado passa a ser o promotor de uma socialização capitalista, pois divide o gasto (por manter uma rede de aeródromos públicos) entre todos os habitantes do lugar. Contudo, aqueles que se utilizam deles são uma pequena parcela: aquela que possui aeronaves particulares. O acesso a essa rede de aeródromos públicos potencialmente poderia ser de todos, mas como são somente 18 aeródromos que possuem linhas regulares da aviação comercial, os outros 87 aeródromos públicos servem para fins privados. Ao implantar aeródromos públicos (ou dar manutenção nos já existentes) visando a proporcionar uma maior fluidez ao território, uma aceleração nos fluxos, o Estado está, também, pressionando o orçamento público no sentido de assegurar uma acumulação privativa rentável.

Considerações finais

Se, nas primeiras décadas do século XX, as ações do Estado serviram para viabilizar o desenvolvimento e criação de cidades no Centro-Oeste, através das expedições da Fundação Brasil Central, atualmente é possível se

⁹ Fonte dos dados: RAB – Registro Aeronáutico Brasileiro, 2003.

fazer a análise de que este passa a ser o agente que possibilita o desenvolvimento de atividades econômicas globais, por meio de suas políticas públicas de criação de infraestruturas territoriais, que agilizam a produção de *commodities* agrícolas e sua circulação pelo território, dando ação ao circuito espacial da soja. Da mesma forma possibilita a circulação mais veloz, por todo território nacional, dos grandes fazendeiros ao implantar e manter uma rede de aeródromos públicos numa região onde se apresenta uma escassez de linhas regulares - tais ações dão vida ao círculo de cooperação no espaço - elemento indispensável na produção da oleaginosa.

No período atual, a soja no *front* agrícola brasileiro sugere a implantação de uma lógica produtiva de *commodities* voltada para a exportação, sendo que a expansão das terras agricultáveis nada mais é do que a incorporação econômica dessas parcelas territoriais a um nexo produtivo-econômico mundial.

A importante atuação do Estado, preparando o território para determinados usos, indicaria que o mesmo Estado que se enfraquece é aquele que assume novas funções, principalmente como agente regulador das atividades, afinal quem faz as regras também é agente do jogo. O que se percebe é um fortalecimento do Estado, que é tornado cada vez mais flexível, na medida em que passa a ser o agente promotor e viabilizador das modernizações e infraestruturas territoriais que servem aos complexos corporativos globais, que se instalaram nos territórios nacionais.

Referências bibliográficas

- CAMPOS, F. V. de. **Retrato de Mato Grosso**. São Paulo: [s.n.], 1960.
- CARVALHO, Arp. P. de. **Geopolítica do Transporte Aéreo**. São José dos Campos: CTA, 1963.
- CATAIA, M. A. **Território Nacional e Fronteiras Internas**. A Fragmentação do Território Brasileiro. Tese (Doutorado em Geografia Humana), Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2001.
- CATAIA, M. e GALLO, F. Sistema de transporte aéreo flexível e integração do território brasileiro. In: **Revista Geonordeste**, Aracaju/SE, n. 2, 2007, pp. 9-30
- CORDEIRO, H. K. e LADEIRA, F. S. B. Os dois circuitos de fluxos do sistema aéreo no Brasil atual. In: III Simpósio de Nacional de Geografia Urbana, Rio de Janeiro, 1993. **Anais do III Simpósio de Nacional de Geografia Urbana**, Rio de Janeiro: AGB, 1993.
- FBC - FUNDAÇÃO BRASIL CENTRAL Relatório de Atividades. [S.l.; s.n.], 1961.
- GALINDO, O e SANTOS, V.M. dos. Centro-Oeste: Evolução recente da economia regional. In: AFFONSO, R. de B. A; SILVA, P. L. B. (org.). **Federalismo no**

A fronteira agrícola na Região Centro-Oeste brasileira e a integração territorial do país: o papel decisivo da aviação

Brasil: Desenvolvimentos Regionais e Desenvolvimentos. São Paulo :UNESP; São Paulo: FUNDAP, 1995.

GALLO, F. O papel do transporte aéreo na integração do território brasileiro. **Dissertação de Mestrado.** Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas/SP, 2006.

GUIMARÃES, E. N. e LEME, H. J. de C. Caracterização Histórica e Configuração Espacial da Estrutura Produtiva do Centro-Oeste. In: HOGAN, D. J. et al. (org.) **Migração e Meio Ambiente no Centro-Oeste.** Campinas: NEPO/UNICAMP/PRONEX, 2002.

INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA. **Fluxo aéreo brasileiro.** DONA2 - Departamento de Operações de Navegação Aérea 2. [S.l.]; (1990-2004).

LENHARO, A. **Colonização e trabalho no Brasil:** Amazônia, Nordeste e Centro-Oeste - Os anos 30. 2 ed. Campinas: UNICAMP, 1986.

MARTINS, J. de S. A reprodução do capital na frente pioneira e o renascimento da escravidão no Brasil. **Tempo Social - Revista de Sociologia da USP**, São Paulo, 6 (1-2), 1994 [ed. 1995].

MORAES, A.C.R. de. **Território e História no Brasil.** São Paulo: Hucitec/Annablueme, 2002.

_____. Los Circuitos Espaciales de la Producción y los Círculos de Acumulación en el Espacio. In: YANES, L. e LIBERALLI, A. (Org.) **Aportes para el Estudio del Espacio Socio-económico.** Buenos Aires: [s.n.], 1991.

PÉPIN, E. **Géographie de la circulation aérienne.** 4 ed. Paris: Gallimard, 1956.

RAB. **Registro Aeronáutico Brasileiro.** Rio de Janeiro: Departamento de Aviação Civil, 2003.

RIBEIRO, H. de S. **Políticas territoriais e colonização numa área da Amazônia oriental.** Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1993.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização.** 6ed. São Paulo: Record, 2001.

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

_____. Circuitos espaciais da produção: um comentário. In: SOUZA, M. A. A.; SANTOS, M. (org.). **A construção do espaço.** São Paulo: Nobel, 1986.

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

VILLAS BÔAS, C.; VILLAS BÔAS, O. **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.