

Infraestruturas de circulação: entre a geopolítica e a geoeconomia

*Thiago Oliveira Neto¹
Ricardo José Batista Nogueira²*

Resumo

Os diversos fluxos que existem na atualidade dependem da existência de pontos geradores e receptores, para além disso, alguns desses fluxos, principalmente os transportes ocorrem por meio de pontos fixos que permitem propiciar o carregamento, abastecimento, embarque e desembarque de passageiros, no entanto esses fixos são constituídos de objetos geográficos que possuem função única ou conjunta referente ao transporte, seja com um uso estritamente geopolítico, geoeconômico ou ambos. Nesse sentido, esse texto busca apontar algumas reflexões sobre os objetos geográficos que permitem a circulação, desde as estradas, aeroportos e portos, tendo como enfoque os dois últimos, em decorrência de serem pontuais. Para realização desse estudo, fez necessário um breve levantamento bibliográfico articulando-se com alguns exemplos empíricos.

Palavras chave: geopolítica, geoeconomia, pontos de apoio.

Circulation infrastructures: between geopolitics and geoeconomics

Abstract

The various streams that currently exist depend on the existence of generating and receiving points, in addition, some of these flows, especially the transport occurs through fixed points that allow to facilitate the loading, supply, loading and unloading of passengers, however these are geographic objects that have a single or joint function related to transport, either with a strictly geopolitical, geoeconomic or both. In this sense, this text seeks to point out some reflections on the geographical objects that allow circulation, from the roads, airports and ports, focusing on the last two, as a result of being punctual. For the accomplishment of this study, it was necessary a brief bibliographical survey articulating with some empirical examples.

Key words: geopolitics, geoeconomics, points of support.

Introdução

Os fluxos mundiais e regionais são constituídos de trajetos que tem em comum um ponto de início e de chegada, esses pontos distribuídos ao redor do mundo possuem usos distintos, não apenas pelo que é transportado, mas pela

¹ Graduado em Geografia e Mestrando em Geografia pela UFAM, Bolsista Capes, E-mail: thiagoton91@live.com

² Doutor em Geografia Humana pela USP em 2002, professor do curso de graduação e de pós-graduação em Geografia da UFAM, E-mail: nogueiraricardo@uol.com.br

sua função, que atende princípios geoeconômicos com o transporte de carga e passageiros, mas também há infraestruturas voltadas para uso em atividades militares, no entanto, existem alguns que permitem o estabelecimento concomitante de fluxos.

Com esse contexto, podemos dividir dois grandes grupos: primeiramente as infraestruturas pontuais, como os aeroportos e portos, e as ferrovias e rodovias. Ambos foram construídas para atender demandas, seja ela geopolítica ou geoeconômica, sendo que algumas dessas infraestruturas construídas para fins militares passaram a permitir o estabelecimento de atividades econômicas, destacando-se os portos e aeroportos em decorrência do uso militar e civil.

Para realização desse texto optou-se em fazer um breve levantamento bibliográfico sobre geopolítica e infraestruturas de circulação, posteriormente um levantamento essencialmente empírico sobre os portos e aeroportos de uso civil e militar. As imagens das infraestruturas portuárias e aeroportuárias foram obtidas por meio do *Google Earth*.

Esse texto está dividido em seis partes, uma destacando uma breve abordagem geopolítica e geoeconômica e as infraestruturas terrestres; a segunda parte aborda alguns exemplos dessas infraestruturas e seus usos, seja apenas militar, civil ou civil-militar; exemplo dos aeródromos de Tabatinga e Letícia; Aeródromos de uso conjunto nos Estados Unidos; os portos e o uso militar e civil; por fim, os portos compartilhados, destacando o caso particular de Jeju na Coreia do Sul.

Rodovias e Ferrovias

A atuação dos Estados nos seus respectivos territórios e para além destes, ocorre de várias formas e conforme são os objetivos traçados pelo mesmo. De forma geral, o ator sintagmático como o Estado, atua dentre outras realizações, na amarração territorial por intermédio de um conjunto articulado de infraestruturas que são postas com objetivos diversos e atendendo demandas internas seja elas locais, regionais ou nacionais, tendo ainda, as demandas externas ao país.

Mas as infraestruturas construídas para permitir a circulação, a rigor, as estradas, foram sendo inseridas antes da formação dos Estados Nacionais, mas o propósito inicial estava centrado na possibilidade de permitir uma circulação segura entre as porções territoriais, tendo diversos tipos de estradas, “estradas comerciais, estradas religiosas e intelectuais; mas certas estradas, finalmente, e não das menos importantes, são essencialmente estradas políticas: estradas geradoras ou conservadoras de estados e de impérios”, nesse contexto, “as estradas representam, portanto, um papel necessário, um papel de primeiro plano na vida das unidades políticas” (FÉBVRE, [1922] 1954, p. 696).

A relevância das estradas com uso múltiplo remete ao Império Romano³, quando as vias eram utilizadas para a circulação de pessoas, de cargas e de defesa territorial, destacando-se:

As vias de circulação romanas são, antes de tudo, estradas estratégicas, destinadas a facilitar o envio de tropas. A rede dessas vias aumentou à medida que se expandia o domínio romano. O caráter estratégico das estradas explica o fato de que os romanos, desejosos, principalmente, de rapidez em suas comunicações e nos transportes militares, não tenham levado absolutamente em consideração, na construção de suas estradas [...] (CAGNAT; GOYAU, 1895, pp. 304-305 *apud* BRUNHES, 1962, p. 96).

As vias romanas permitiram em um dado momento histórico estabelecer certa coesão territorial, no entanto, segundo Blache, elas foram um ato “de imperialismo, um instrumento de domínio que aperta nas suas malhas todo um feixe de regiões diversas e longínquas”, e algumas delas “ficou, em muitos países, ligada à história viva, porque foi seguindo o seu traçado que se encaminharam, a par das mercadorias, os peregrinos e os exércitos, todos os ecos do mundo, as ideias e as lendas” (BLACHE, 1946, p. 313).

As estradas construídas no passado, desde o Império Romano⁴, estavam vinculadas as premissas de ordem econômica, como facilitar o fluxo

³ “La unidad, expansión y poderío del Imperio Romano se explica, entre otros motivos, por la existencia de la red de carreteras que desde sus confines convergía a Roma y por la cual se transmitía, a todos los ámbitos, la voluntad imperial. Sin esa red atendiendo a los medios de comunicaciones y de transportes de la época, no podría haberse ejercido la centralización política y el dominio militar de pueblos diversos, que habitaban países diferentes, ubicados en una extensión muy grande en relación al mundo conocido de entonces” (ATENCIO, 1965, p. 275).

⁴ “La historia, desde la Antigüedad, demuestra que algunos estados no solamente se han constituido y progresado merced al influjo de amalgamación que ejercen las comunicaciones y los transportes, sino que se han expandido, llegando a transformarse en imperios, pese a abarcar países y poblaciones de características dispares” (ATENCIO, 1965, pp. 274-275) “Desde la época en que existieron esos imperios

para o comércio com as trocas, e, concomitantemente, atendia-se a ordem geopolítica com a mobilização de tropas para defesa do território. As estradas construídas no passado serviram para “organizara[r] as vias de transportes, não só por razões comerciais, como também a fim de facilitar a peregrinação que todo mulçumano deveria fazer a Meca, pelo menos uma vez na vida” (ANDRADE, 1987, p. 30), denotando que as vias construídas possuíam uma possibilidade que atendia diversos interesses, desde econômico, militar, até religioso, nesse sentido, apesar da relevância geopolítica e geoeconomia das estradas, esta não necessariamente permite apenas deslocamentos de ordem militar ou econômica, inclui-se ainda, deslocamentos de ordem religiosa, que segundo Fèbvre “o que é verdade para as vias comerciais também o é para as vias religiosas. Os homens não se deslocam só por razões de ordem material ou estritamente econômica” ([1922] 1954, p. 683).

Para Fèbvre as grandes vias de comunicação desempenham um papel fundamental “na transformação das sociedades humanas” e que “o modo habitual de formação dos estados implica naturalmente a existência de estradas e de diversos meios de comunicação”, pois a respectiva existência de uma rede de estradas implica na organização e na estrutura de uma região ([1922] 1954, pp. 564-680). Destaca-se nesse contexto, as estradas políticas que para Fèbvre:

(...) estradas políticas, muitas vezes, ao contrário das outras, formam um sistema. Apresentam a imagem de uma combinação racionada de vias e meio de comunicação, destinada a permitir ao estado o livre e fácil emprego de todos os seus recursos e de todas as suas possibilidades e a manutenção de relações fáceis com as regiões vizinhas que interessam à sua vida ([1922] 1954, p. 697).

A própria expansão das infraestruturas de circulação, em alguns países europeus, segundo Atencio, como a Alemanha, França e Rússia, mantiveram políticas de comunicação e de transportes “regidas pelas necessidades bélicas”

hasta la nuestra, el influjo geopolítico de las vías y medios de comunicaciones y su importancia han sido en aumento progresivo, lo que se ha determinado por el progreso general de la humanidad, por la extensión de los descubrimientos e invenciones tecnológicas a las comunicaciones, transportes y, como consecuencia de esta aplicación, por el aumento del radio de acción, velocidad y rendimiento” (ATENCIO, 1965, pp. 275-276).

(ATENCIO, 1965, p. 287)⁵, devendo-se incluir, nessa lista, outros países⁶ e inserir a motivação geoeconômica,⁷ que também está atrelada, em alguns momentos, à efetivação ou consolidação de determinadas políticas de transportes.

La orientación de las redes de comunicaciones y de transporte es fundamental en toda política de desarrollo; mediante ella, se puede promover el progreso de una zona o región, mantenerlo estacionario u originar su atraso. Por ello, es indispensable en todo planeamiento, destinado a tal fin, conocer a fondo la distribución de esas redes, apreciar las ventajas y desventajas de su trazado actual y deducir las influencias que su reordenamiento puede tener en los objetivos propuestos (ATENCIO, 1965, pp. 284-285).

Atencio reforça ainda mais a relevância da circulação no contexto geopolítico, destacando que as “vias de comunicação são indispensáveis para a formação dos Estados” e para seu desenvolvimento, necessitando de uma coesão interna, seja ela espiritual ou material, para manter ou estabelecer progresso em todos os aspectos da vida política, social e econômica, nos quais essa coesão se realiza a partir das comunicações e dos transportes, com a unidade política se mantendo pela influência das vias de comunicação, sendo que estas atuam como um poderoso “factor de aglutinación, que permite aumentar la cohesión interna y estimular el progreso de todas las actividades” (1965, pp. 274-276).

O economista Friedrich List chama atenção sobre a importância do território apenas no sentido geopolítico para o Estado, sendo imprescindível que, na extensão territorial, haja meios de comunicação para permitir consolidar ou implantar atividades econômicas⁸.

A máxima geopolítica de List, de que “quem tem os meios de comunicação de um país em seu poder domina o país” (LIST, *apud* MAULL,

⁵ “Iniciadas las operaciones, deben atenderse las necesidades de las fuerzas armadas, las que en lo referente a transporte significan realizar un intenso envío de abastecimientos hacia los frentes de operaciones y hacia el interior: al mismo tiempo, deben satisfacerse las necesidades de la población civil. Ambas necesidades originan gran recargo en los medios disponibles y exigen el aprovechamiento al máximo de los rendimientos” (ATENCIO, 1965, p. 287).

⁶ A integração ferroviária na Austrália passou a se efetivar a partir do século XIX (MEIRA MATTOS, 1984, p. 133).

⁷ “La primera via de comunicación de Rusia en Siberia fue abierta, desde el siglo XI, a partir del viejo Novgorod, por los caminantes y por los comerciantes que remontan las fuentes del Petchora, hacia el corazón del Ural septentrional [...]” (VALLAUX, 1914, p. 271).

⁸ [...] consolidar su economía, por el fenómeno de las industrias; unificar y fortalecer sus finanzas, por medio de la unión aduanera y de leyes proteccionistas” (ATENCIO, 1965, p. 154).

1960, p. 97), possui, como plano de fundo, o contexto de que os países que não tiverem meios de circulação e comunicação adequados para o deslocamentos material e imaterial serão tolhidos, em decorrência da possível dificuldade em escoar as mercadorias ou “unir os diferentes pontos regionais, viabilizar a integração nacional e ocupar os espaços vazios”⁹ (MIYAMOTO, 1995, p. 146). Nesse sentido, dois pontos merecem ser destacados: o primeiro refere-se às dificuldades de escoamento que podem estar associados a duas situações, quais sejam a ausência de infraestrutura ou as vias de circulação e de comunicação encontrarem-se com problemas, dificultando os fluxos, e, em ambos os casos, constituem uma viscosidade, podendo acarretar empecilhos ao Estado, à sociedade e às atividades econômicas. As funções estritamente estratégicas das vias de circulação se constituem pela possibilidade de propiciar um eficiente deslocamento material ou imaterial a qualquer ponto do território, em um intervalo de tempo reduzido, mantendo a proteção das frações territoriais presentes nas regiões políticas. Isso remonta o contexto já destacado pelos autores clássicos, como Vidal de la Blache, em que os “exemplos históricos sobre a importância estratégica dos meios de comunicação [servem], tanto para preservar, como para defender o território” (MIYAMOTO, 1995, p. 147), levando em consideração que “um sistema de comunicação eficiente torna possível atingir qualquer ponto do país, em um tempo relativamente curto, protegendo os locais mais sensíveis, principalmente aqueles situados ao longo das fronteiras internacionais” (MIYAMOTO, 1995, p. 147).

O processo constituído pela expansão das vias de circulação terrestre está intimamente imbricado com as origens e com a consolidação dos Estados Nacionais, mantendo uma continuação até os dias atuais, sendo que, nesse contexto histórico, “en todas las épocas históricas puede observarse la diferencia existente entre las formas de expansión política, según que siga las rutas terrestres o marítima” (DIX, 1943, p. 69).

Embora as vias de circulação permitam o deslocamento de produtos, os homens não trocam produtos somente por elas, também não as usam somente para isso; pelas vias, também se trocam pensamentos. A própria circulação não

⁹ A própria afirmação de “espaços vazios” possui equívocos, principalmente quando se aponta que a região Amazônica detém “vazios demográficos”, desconsiderando as ocupações de seringueiros, caboclos, ribeirinhos, agricultores e indígenas.

é somente para fins econômicos¹⁰, e, mais ainda, é uma intervenção direta do Estado. A “circulação terrestre tem um caráter político”, principalmente quando o Estado busca transmitir o pensamento e as vontades coletivas para todo o território (VALLAUX, 1914, p. 272) com objetivo de neutralizar tendências centrífugas¹¹. Vallaux destaca que as vias de circulação foram pensadas não apenas para atender princípios econômicos, como escoamento de riquezas; o traçado das vias também obedece a aspectos geopolíticos clássicos, de interesse do Estado, como o cercamento das fronteiras políticas e o acesso a elas.

Um desses objetos geográficos e técnicos é constituído pelas ferrovias transcontinentais, sendo que uma das características da política moderna de comunicação, no início do século XX, era a construção de linhas férreas, como no caso dos Estados Unidos, onde linhas férreas foram construídas no sentido Leste-Oeste e Norte-Sul, com o objetivo de interligar todos os estados; ou na Rússia – Império Czarista – com uma via que interligava uma parte do país com a ferrovia transiberiana (DIX, 1943, p. 70).

As estradas construídas possibilitam fluxos de diversas origens, principalmente aquelas que interligam cidades e porções territoriais de um mesmo país ou de países, sendo um número limitado de estradas e rodovias que permitem apenas o uso militar.

Aeródromos militar-civil

Além das infraestruturas de circulação que são constituídas de fixos e em linhas como as grandes ferrovias e rodovias que possibilitam o estabelecimento de fluxos diversos, deve-se chamar atenção para outras infraestruturas que possuem uma localização pontual, como os aeródromos e os portos, ambos permitem o início e fim das viagens, não tendo uma infraestrutura

¹⁰ “Además, las exigencias de la circulación, aun únicamente desde el punto de vista económico, no se satisfacen con la simple creación de vías de comunicación. Es preciso también que, a lo largo de los caminos, la seguridad esté garantida de una manera duradera; las garantías de este orden, son, por excelencia, las obras del Estado” (VALLAUX, 1914, p. 270).

¹¹ Vallaux destaca esse aspecto para o caso particular das vias romanas: “vías militares romanas, que fueron, con las colonias, el verdadero cimiento de aglutinación del Imperio [...]. Todos los grandes conquistadores han sido grandes constructores de caminos. Cuando más rápidamente se constituye, mayores elementos heterogéneos comprende y más siente la necesidad de corregir las tendencias centrífugas por medio de vías que abran por todos un acceso fácil y rápido a su voluntad” (VALLAUX, 1914, p. 294).

fixa que interliga os dois ou mais pontos da conexão como ocorre com as ferrovias e rodovias, ainda mais, estas infraestruturas, assim como, as rodovias e ferrovias foram sendo expandidas para atender diversas demandas do próprio Estado e exterior a este, equipando-o para permitir deslocamentos para fins militares e civis, tendo no caso dos aeroportos o uso compartilhado até os dias atuais.

A base fundamental para os deslocamentos de tropas e de seus aparatos técnicos constituídos em veículos terrestres, marítimos, fluviais e aéreos, é por meio das infraestruturas fixas que foram constituídas em períodos históricos distintos, sendo que naquele período de tensões políticas como conflitos, os investimentos para ampliação e operação dos fixos passam a ser uma das estratégias dos Estados, que por meio de uma pulverização desses objetos e sistemas de engenharia, almeja-se efetuar deslocamentos pelo território. Essa pulverização em muitos casos é completamente desigual, tendo concentrações em áreas da fronteira com ou sem conflitos ou nas áreas onde se encontra os centros políticos e econômicos, mesmo com uma distribuição com concentrações e dispersões¹². Os pontos constituídos em portos e aeroportos militares propiciam acesso a frações do território que muita das vezes, é acessível somente por via aérea.

Em partes do território sem acesso terrestre ou mesmo fluvial, o deslocamento passa a ser efetuado quando ocorrem instalações militares detentoras de aeródromos, permitindo o deslocamento de tropas e de civis. Atuação desses aparatos não fica restrita à defesa e combate, tendo a possibilidade de se efetuar um serviço para os habitantes das áreas isoladas pela ausência de infraestruturas e de caminhos naturais de circulação, possibilitando em alguns casos, o estabelecimento de atendimento, como saúde aos povos que habitam a faixa de fronteira brasileira.

Em outras porções territoriais onde as redes físicas e de fluxos se estabelecem pelos rios e rodovias, as estruturas militares não constituem no principal elo entres os fluxos diversos, sendo que este elo em alguns casos é constituído pelos aeródromos que podem possuir uso militar e civil, enquanto

¹² Théry chama atenção que “os mapas de fluxos desenham de maneira muito clara as redes hierarquizadas refletindo a estrutura centralizada do país” (2003, p. 19).

que, os demais fluxos, como fluvial e rodoviário, as infraestruturas de apoio aos fluxos não estão centradas no controle militar, como as rodoviárias, posto de combustíveis, portos fluviais e marítimos.

As infraestruturas postas permitem o estabelecimento de atividades econômicas e a própria reprodução destas, permite o acúmulo e a geração de mais-valia por parte das empresas que operam o sistema de transporte e de serviços. Apesar dos aeroportos serem escolhidos para atuação das grandes companhias aéreas, sua localização remete a um momento pretérito em que sua instalação estava muito mais vinculada às necessidades militares do que somente à econômica, sendo que na atualidade esta conjuntura se alterou em alguns casos, principalmente pela dinâmica de fluidez que passou a existir, sendo que a concentração de voos depende da respectiva localização do aeroporto, aqueles situados em grandes centros políticos e econômicos e os que são *hubs* possuem maior movimentação e atuação de empresas.

As estratégias das empresas aéreas não ocorrem apenas no nível empresarial, sua atuação também se desenvolve no território por meio de uma seletividade espacial empreendida pelas empresas para atuar em um determinado aeroporto tem como uma das justificativas a densidade de geração de viagens, sendo que cada aeroporto possui uma dada situação dentro da rede regional, nacional e internacional, “isso induz uma lógica que não se reflete apenas na disputa empresarial, mas na disputa entre os fixos aeroportuários” (PEREIRA, 2014, p. 177).

Para além dessa abordagem geoeconômica, pode apontar a “importância dos meios aéreos no sucesso das guerras” (FONTES PINTO, 2003, p. 158) está diretamente vinculada “a importância do ar para os conflitos modernos” (MACHADO, 2011, p. 16), tendo a capacidade de alcançar objetivos estratégicos em Guerra com eficácia e redução de custos, “(...) permitem-lhe atacar a totalidade das capacidades e vulnerabilidades do inimigo de forma decisiva, sendo para tal essencial a detenção da superioridade aérea” o que permite a realização de manobras militares (FONTES PINTO, 2003, pp. 165-166). Esse poder aéreo é caracterizado da seguinte forma:

O poder aéreo traz consigo a possibilidade de levar a guerra para além da frente terrestre de combate, atingindo diretamente os centros vitais do inimigo, que Douhet identifica como sendo, principalmente, as

idades (população) e o tecido industrial (economia). O escudo proporcionado pelos exércitos deixa, desta forma, de ter o mesmo significado primordial do passado. O objectivo principal já não é o soldado ou a frente de combate mas as zonas por detrás destes, onde cada nação possui a totalidade dos seus recursos estratégicos. Uma vez arrasados estes objectivos por ataques aéreos, ao inimigo não resta senão render-se pois ficará desprovido de meios para continuar a guerra e a sua capacidade moral de resistência, reduzida a zero (FONTES PINTO, 2003, p 181).

Deve-se chamar atenção que o poder terrestre, aéreo e naval possuem uma dimensão espacial, esta constituída de objetos geográficos que passaram a serem construídos a partir de uma escolha dos melhores locais para a montagem das infraestruturas, sendo está seletividade espacial promovida pelas forças armadas, inclui-se ainda que os objetos geográficos constituídos em cada um desses ‘poderes’ foram sendo alterados com a inserção de técnicas oriundas da revolução e evolução logística, impactando diretamente nos transportes, o que resulta em impactos diretos nos fixos e fluxos existentes, melhorias da concepção das aeronaves com o aumento de capacidade e velocidade e do aumento e do emprego de tecnologias nos aeródromos.

Lucien Febvre mencionou os elementos naturais como pontos de apoio para o deslocamento humano, mas optamos apenas em rotular como ponto de apoio os objetos geográficos ou sistemas de engenharia que permitam a concentração de atividades de carregamento e descarregamento, embarque e desembarque, ou seja, pontua-se apenas objetos oriundos dos avanços técnicos e que foram implantados por meio do trabalho humano.

Uma boa partes desses objetos geográficos possuem função principal em alguma parte dos nós existentes dos fluxos, se constituindo uma clara divisão, entre fixos com uso (geo)político e militar, enquanto em outros o uso passa a ser fundamentalmente econômico.

Se de um lado, as teorias geopolíticas do “poder terrestre”, “aéreo”¹³ e “marítimo”, de autoria de Mackinder, Mahan e Seversky, buscaram demonstrar que a chave para uma hegemonia mundial estaria centrada em um desses tipos de “poder”, de outro, chama-se atenção que, em cada um desses, estão objetos móveis e fixos “como resultado de esta revolução tecnológica, las fuerzas

¹³ “O termo “poder aéreo” (...) apareceu pela primeira vez na obra “Guerra do Ar” de H. G. Well (1908) e foi definido como a capacidade do potencial aéreo de uma nação, em paz ou em guerra, tanto para fins civis como militares” (MACHADO, 2011, p. 16).

terrestres, noales y aéreas han debido modificar su organización, sus dotaciones y sus taticas y, por ende, la estrategia ha sufrido variaciones” (ATENCIO, 1965, p. 319).

Aspecto fundamental, segundo Atencio, é a existência dos Estados com o território, incluindo neste, o espaço terrestre, marítimo e aéreo (1965. p. 221), sendo justamente nesses “espaços” que o Estado vai criar mecanismos para o estabelecimento de uma circulação material, inicialmente com o estabelecimento de infraestruturas, com destaque para as instalações terrestres, desde as unidades militares, como brigada e batalhão, e a construção de estradas, além de outros objetos, como os aeroportos e portos, que se constituem nos principais aparatos para abrigar equipamentos responsáveis pelo deslocamento nos mares e no espaço aéreo, permitindo acesso há outros territórios.

Os três poderes já mencionados, sejam eles o terrestre, marítimo ou aéreo, só tiveram sua constituição e operacionalização possível, do ponto de vista tático, por meio de uma gama de técnicas inseridas na revolução e evolução dos transportes. Esses poderes, com o uso de objetos fixos e móveis, possuem dada particularidade inerente aos três, primeiro pela presença de objetos geográficos fixados em algum lugar do território nacional ou em águas internacionais, tendo ainda, os objetos móveis, sejam eles pequenos veículos, como carros até caminhões, ou veículos com capacidade de transporte de tropas e outros equipamentos de uso militar. Os objetos fixados são constituídos pelos aeroportos, portos e unidades terrestres para manutenção de veículos automotores, e os móveis são constituídos, em parte, pelas aeronaves, os veículos automotores e as embarcações. Em ambos os casos, seja no fixo ou no fluxo, as estruturas são similares ao uso civil. Obviamente, que o uso e as estruturas existentes em um não são idênticas ao do outro, seja para o estabelecimento de manobras militares ou para os fluxos das atividades econômicas e sociais.

Esses pontos fixos são os pontos de apoio, estando dispostos ao longo do território de forma dispersa, alguns muito mais que outros, atendendo a necessidades militares, exclusivamente, como um batalhão; atividades civil e militar, como uma base área ou naval, ou apenas civil, que inclui uma gama variada de objetos, diretamente vinculados a atividades econômicas, como os

portos, aeroportos, postos de combustíveis e rodoviárias. A rigor, um ponto de apoio propicia algumas atividades como: carregamento e descarregamento de carga; comercialização de passagens; oferecimento de serviços; embarque e desembarques de passageiros; manutenção; substituição de operadores.

Por fim, os pontos de apoio remetem à dualidade já estabelecida e argumentada, referente ao uso das infraestruturas de circulação, seja para prover ações restritas, como a militar, ou econômica, com estabelecimento de fluxos diversos, a partir da existência de fixos, que são os elos primordiais de inúmeras cadeias logísticas das atividades modernas de circulação, constituindo os nodais ou as localizações, onde ocorre, em alguns casos, uma intermodalidade dos meios de transporte, seja entre uma rodovia, porto e o rio. De forma geral, os pontos de apoio são fundamentais aos fluxos diários existentes de pessoas, cargas e informações, atendendo necessidades humanas do modo de produção, ou, como já mencionado o uso militar.

Estes pontos pulverizados pelos territórios estão distribuídos não apenas obedecendo aspectos naturais como: relevo; altitude e recursos naturais, alguns sistemas de engenharia estão localizados em frações territoriais situadas em faixas ou em linhas de fronteira, desembocadura de rios, arquipélagos, proximidade de rotas fluviais e em áreas de conflito, áreas que possuem disponibilidade de terras, densidade demográfica e entre outros. Esses aspectos de um lado denotam que o Estado via instituições militares realizaram e realizam práticas espaciais como a seletividade, com a eleição de um lugar para montagem das infraestruturas, e de outro lado, nota-se uma organização espacial constituída pela articulação resultante de fluxos e de conexões materiais e imateriais, tendo ainda uma distribuição das infraestruturas pelo território com uma hierarquia tendo um ponto de central de comando.

A importância da aviação para a integração territorial do país está atrelada a ausência de vias de circulação no passado, o próprio advento da aviação e sua expansão no século XX, permitiu uma articulação territorial. Os meios técnicos existentes e as barreiras naturais como as serras, pântanos, floresta etc., para a construção de rodovias e ferrovias “impôs a aviação como elemento fundamental de uma integração ponto-a-ponto de partes do país” (GALLO, 2010, p. 63), com uma expansão de aeródromos construídos pelas

Forças Armadas e pela aviação brasileira¹⁴. Vale ressaltar o papel desempenhado pelo Correio Aéreo Nacional-CAN no transporte de cargas e passageiros na Amazônia.

No caso do Brasil o principal objeto geográfico que possui a dupla funcionalidade de uso militar e civil são os aeródromos, conforme já destacado no Decreto Lei N° 7.565, de 19 de dezembro de 1986, no art. 27, que especifica que os aeródromos são destinados as operações de pouso, decolagem e movimentação de aeronaves, no art. 28 destaca:

Art. 28. Os aeródromos são classificados em civis e militares.
§ 1° Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis.
§ 2° Aeródromo militar é o destinado ao uso de aeronaves militares.
§ 3° Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica. (BRASIL, 1986).

Essa dupla funcionalidade especificada pode-se ser observada em alguns aeroportos brasileiros, a citar os principais que são situados em cidades da Amazônia brasileira: Tabatinga, Boa Vista, Porto Velho, Belém e no caso particular da cidade de Manaus existe um aeroporto militar, um civil e um aeródromo para pequenas aeronaves. Em nível Brasil alguns aeroportos, são bases aéreas, conforme aponta o site da Força Área Brasileira-FAB, que destaca as principais instalações militares com essa denominação, estas formando um grupo de 10, apenas 4 possuem o uso apenas militar, as demais possuem o uso compartilhado de parte das infraestruturas aeroportuárias (Quadro 1).

Quadro 1: Bases aéreas com uso militar e civil-militar

Sigla	Nome	Localização	Ano Decreto	Operação
BACG ALA 5	BASE AÉREA DE CAMPO GRANDE Aeroporto Internacional de Campo Grande	Campo Grande (MS)	21 de julho de 1953	Militar/Civil

¹⁴ A “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. (...) 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” (GALLO, 2010, pp. 63-65).

Infraestruturas de circulação: entre a geopolítica e a geoeconomia

BAFL	BASE AÉREA DE FLORIANÓPOLIS Aeroporto Internacional Hercílio Luz	Florianópolis (SC)	1927	Militar/Civil
BAMN ALA 8	BASE AÉREA DE MANAUS Aeroporto Ponta Pelada	Manaus (AM)	1954	Militar
BAPV ALA 6	BASE AÉREA DE PORTO VELHO Aeroporto Internacional Jorge Teixeira de Oliveira	Porto Velho	1973	Militar/Civil
BAAF	BASE AÉREA DOS AFONSOS Aeroporto Délio Jardim de Mattos	Campos dos Afonsos (RJ)	1941	Militar
BAST	BASE AÉREA DE SANTOS Aeroporto Nero Moura	Santos (SP)	1967	Militar/Civil
BARF ALA 15	BASE AÉREA DE RECIFE Aeroporto Internacional Gilberto Freyre	Recife (PE)	1958	Militar/Civil
BANT ALA 10	BASE AÉREA DE NATAL	Parnamirim (RN)	D. Lei nº 4.142 de 2/03/1942	Militar
BAFZ	BASE AÉREA DE FORTALEZA Aeroporto Internacional Pinto Martins	Fortaleza (CE)	1966	Militar/Civil
BACO ALA 3	BASE AÉREA DE CANOAS	Canoas (RS)	1933	Militar

Fonte: (FAB, 2018).

Para além desses aeroportos que são bases aéreas, outros aeroportos possuem esse uso militar e civil sem ser considerado como uma base aérea. As cidades situadas na faixa de fronteira, principalmente na Amazônia, possuem apenas um aeródromo na sede municipal, permitindo pouso e decolagens da aviação civil e militar, essa particularidade é constituída pela possibilidade de aproveitamento da infraestrutura existente, a rigor, as infraestruturas aeroportuárias possuem alto valor para serem implementadas. A construção de um segundo aeródromo propicia uma ociosidade em ambos com a divisão dos pousos, além disso, as dificuldades de construção, custo de construção e manutenção inviabiliza a construção de novos aeródromos em cidades que já possuem um aeródromo público.

Tabatinga e Letícia

Um dos exemplos da Amazônia é o caso da tríplice fronteira Brasil, Colômbia e Peru, estando situadas as cidades gêmeas de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia), tendo em ambas as cidades estruturas militares de ambas as forças: marinha, aeronáutica e exército, e em cada uma, têm um conjunto de objetos geográficos que dispõem de serviços tanto para os militares quanto para a sociedade que habita aquela fronteira (NOGUEIRA, *et al*, 2018). Encontra-se em cada uma dessas cidades um aeródromo (Fig. 1) que permite pouso e decolagens de aeronaves civis e militares. Em outras fronteiras brasileiras, esses sistemas de engenharia que também estão situados em cada lado da fronteira. Se de um lado, essas infraestruturas permitem o deslocamento constante de pessoas e cargas, por outro lado, são infraestruturas essenciais para o desenvolvimento de alguma atuação militar no território e ‘simboliza’ a presença do Estado na fronteira.



Figura 1. Dois aeródromos na fronteira entre: a) Brasil e Colômbia; b) Brasil Venezuela; c) Lethem e Bonfim. Fonte: Google Earth, org: Thiago O. Neto.

Apesar da proximidade entre as cidades, as instituições militares não deixam de possuir suas infraestruturas para a realização de suas respectivas operações militares, não tendo o compartilhamento do aeródromo, mesmo que a existência de dois desses sistemas de engenharia permaneça em ociosidade pelo uso. Interdependente da existência ou não de conflitos, estas estruturas espaciais construídas em um determinado momento histórico, marcado por

conflito e com o uso militar principalmente, passando a ter outras funções com as alterações econômicas e (geo)políticas nacionais e internacionais, detendo outros usos, principalmente para atender à demanda crescente de passageiros no transporte aéreo civil.

Em países com conflitos fronteiriços o estabelecimento de bases militares e de aeródromos em cada lado da fronteira e o estabelecimento de demais equipamentos como caças, mísseis, tanques de guerra e tropas, remete ao preparo para um possível confronto. Estes possíveis confrontos e tensões pretéritas deixam marcas no território, estas constituídas pelos objetos geográficos e sistemas de engenharia que foram materializados em momentos históricos distintos e que continuam a existir, permitindo o estabelecimento de atividades comerciais aonde existia apenas atuação militar. Alguns desses objetos, como os aeródromos são apagados no decorrer do processo histórico, tal processo está intimamente associado à expansão urbana de uma cidade¹⁵, que pelas construções nas proximidades da pista de pouso inviabiliza as atividades aeroportuárias ou o deslocamento das infraestruturas militares de um lugar para outro, transformando a pista de pouso e decolagem em uma avenida da cidade em alguns casos. Esse deslocamento de instalações pode ocasionar alterações e impactos nas imediações do aeródromo em decorrência da existência de todo um circuito de comércio que passou a existir em função das atividades desenvolvidas na área aeroportuária. Nesse contexto, Teixeira aponta que “a preocupação com a desativação de Bases Militares é também relativa ao seu apoio à economia local, como força motriz do desenvolvimento da localidade onde reside” (2013, p. 302).

O compartilhamento do uso dos aeródromos não ocorre no caso particular dessa fronteira, mas também em outros aeródromos no Brasil e em outros países, sendo possível observar essa mesma característica.

Aeródromos de uso conjunto nos Estados Unidos

¹⁵ “As necessidades para a instalação de algumas bases usualmente é de grandes áreas, que em geral se localizam próximos a centros urbanos ou então já tendo sido incorporadas dentro de seus limites. O espaço preenchido por essas Bases muitas vezes cria obstáculos ao crescimento da cidade, levando mesmo a uma indução no crescimento espacial da malha urbana para outros setores ou então sofrendo o processo de “fagocitose” pelo meio urbano” (TEIXEIRA, 2013, p. 289).

A agência *Federal Aviation Administration-FAA* dos Estados Unidos possui uma definição para os aeroportos de uso conjunto, que “significa um aeroporto de propriedade do Departamento de Defesa, no qual aeronaves militares e civis fazem uso compartilhado do aeródromo” (FAA, 2018a), este último acaba sendo uma base área destinada a atividade de tráfego aéreo doméstico, sendo que sua construção remete aos períodos de conflitos regionais, mundiais ou de tensão entre países.

Essa agência atua com os departamentos militares no uso conjunto dos aeroportos militares e dentro das solicitações realizadas para o estabelecimento do uso civil da base militar, tendo ainda, o *Military Airport Program-MAP*, que “concede fundos ao patrocinador civil de um aeródromo militar para o desenvolvimento de instalações de aviação para o público” (FAA, 2018a *tradução nossa*)¹⁶.

O quadro 2, demonstra os aeródromos de uso conjunto nos Estados Unidos distribuídos entre aeronáutica, exército e marinha e o ano de início das operações de pouso e decolagem. Vale ressaltar, que diversos aeródromos foram construídos não somente pelo advento das evoluções técnicas que as aeronaves passaram, mas pelos eventos de cunho bélico, como a I e II Guerra Mundial, quando os próprios Estados Unidos investiram na construção dos aeródromos para fins militares e posteriormente atendendo voos comerciais.

Quadro 2: Bases militares de uso civil-militar

Nome	Ano de início das operações	Estado	Força Armada
AF Plant 42, Palmdale, CA	1935	Califórnia	Força do ar
Charleston AFB, Charleston, SC	1941	Carolina do Sul	Força do ar
Dover AFB, Dover, DE	1941	Carolina do Sul	Força do ar
Eglin AFB, Valparaiso, FL	1935	Florida	Força do ar
Grissom AFB, Peru, IN	1942	Indiana	Força do ar
Kelly Field Annex/ Lackland AFB, San Antonio, TX	1917	Texas	Força do ar
March Air Reserve Base, Riverside, CA	1917	Califórnia	Força do ar

¹⁶ “Este programa também ajuda novos patrocinadores na conversão de ex-aeródromos militares para uso público, para adicionar capacidade ao sistema e reduzir o congestionamento nos aeroportos existentes, com atrasos significativos. Além disso, o MAP fornece assistência financeira aos patrocinadores civis que estão convertendo, ou já converteram, aeródromos militares para civis ou uso militar / civil conjunto” (FAA, 2018a).

Scott AFB (Mid América), Belleville, IL	1917	Illinois	Força do ar
Sheppard AFB, Wichita Falls, TX	1941	Texas	Força do ar
Westover ARB, Chicopee, MA	1939	Massachusetts	Força do ar
Blackstone AAF (Ft. Pickett), VA	1942	Virginia	Exército
Dillingham AAF, Waiialua, HI	1941	Hawaii	Exército
Forney AAF (Fort Leonard Wood), MO	1940	Missouri	Exército
Robert Gray AAF, Ft. Capuz / Killeen, TX	1942	Texas	Exército
Grayling AAF, (Camp Grayling), MI	1913	Michigan	Exército
Libby AAF (Ft. Huachuca), Serra Vista, AZ	1972	Arizona	Exército
Sherman AAF, (Ft. Leavenworth), KS	1926	Arizona	Exército
Sparta / Fort McCoy (Sparta), WI	1942	Wisconsin	Exército
Wright AAF (Forte Stewart) Midcoast Rgnl, Ft Stewart / Hinesville, GA	1943	Geórgia	Exército
MCAS Yuma, Yuma, AZ	1928	Arizona	Marinha

Fonte: (FAA, 2018b).

Essa característica de compartilhamento (Fig. 2) com objetivo de aproveitar parte das infraestruturas instaladas propicia à redução de uma possível ociosidade e evita a construção de novas infraestruturas aeroportuárias, mantém-se o objetivo originário da infraestrutura que estava vinculada a defesa, no entanto, apenas passa a ter novas funções. Alguns outros aspectos desse uso podem ser identificados de forma positiva: com a inserção de voos comerciais pode ocasionar o surgimento de serviços dentro e nas imediações do aeroporto; uso de requisitos operacionais semelhantes; com avanço técnico e uso de satélites as bases ‘secretas’ passaram a ser vistas do espaço. De forma negativa pode-se pontuar que: localização distante de centros urbanos e dos principais eixos de circulação aérea, podem inviabilizar investimentos privados pela baixa demanda; paralização das atividades civis em caso de conflitos, operações e treinamentos militares.

O aeroporto é o trunfo estratégico das companhias áreas, estas não investiram para construção de uma nova infraestrutura, apenas utiliza e adequa as instalações já existentes e que foram materializadas em tempo pretéritos por meio da atuação do Estado.



Figura 2. Aeroportos de uso compartilhado: a) Dabolim Airport or Goa Airport na Índia; b) Destin-Fort Walton Beach Airport no estado da Florida nos Estados Unidos; Charleston International Airport no Estado de Carolina do Sul nos Estados Unidos; Changi Air Base localizado na Cingapura. Fonte: Google Earth, org: Thiago O. Neto.

A mesma organização espacial da distribuição dos objetos geográficos para fins militares podem ser convertidos para fins econômicos propiciando a expansão das atividades empresariais e da atuação das empresas aéreas e de serviços. Outras infraestruturas também possui uso militar e civil e civil-militar como os portos.

Os Portos

As infraestruturas portuárias também estavam atreladas a expansão e ao domínio territorial, permitindo o estabelecimento de fluxos por meio de uma intersecção entre o deslocamento terrestre e fluvial/marítimo. Com as revoluções e evoluções logísticas, novos objetos e sistemas de engenharia foram criados e implantados com objetivo central de permitir a circulação e comunicação, sendo para fins econômicos ou militares.

O uso compartilhado é um contexto particular dos aeródromos e do transporte aéreo como um todo, pois em outros modais, principalmente no fluvial e marítimo, os portos possuem outra dinâmica e uso, estando centrados no estabelecimento de serviços de movimentação de passageiros e cargas, somente cargas ou passageiros e militar.

Apesar das diversas jurisdições, as bases navais no Brasil possuem a função militar apenas, tal distinção pode ocorrer por vários motivos: o investimento para construção de um aeroporto não pode ser rentável para empresas privadas, estas buscam operar e atuar apenas nos serviços; compartilhamento das infraestruturas evita ociosidade das infraestruturas, enquanto que, nos portos, nota-se uma gama variada de movimentação de embarcações, cargas e passageiros, rotas estabelecidas e fretadas; rentabilidade econômica para construção e operação de instalações portuárias pela iniciativa privada; e um aspecto fundamental, além disso, os barcos atracam em quaisquer margens 'barranco', enquanto para os navios, o limite é o calado.

Dentro do transporte fluvial ocorre uma gama de infraestruturas que atendem vários fluxos desde: embarcações de linhas regulares, transporte de carga e passageiros e diversas embarcações; tendo ainda, fixos que atendem uma parte dos fluxos fluviais e marítimos, onde portos são construídos apenas para fazer o carregamento e movimentação a granel, contêineres, cargas,

passageiros e militares. Essa característica identificada no Brasil (Fig. 3) também está presentes em outros locais do mundo que possuem essa organização espacial constituída pela separação de funções para cada estrutura portuária (Fig. 4), sendo que os portos militares e os portos de cargas e de passageiros permanecem próximos, seja para permitir uma defesa das estruturas portuárias e das rotas de navegação ou utilizar os acessos e passagens fluviais e marítimas.

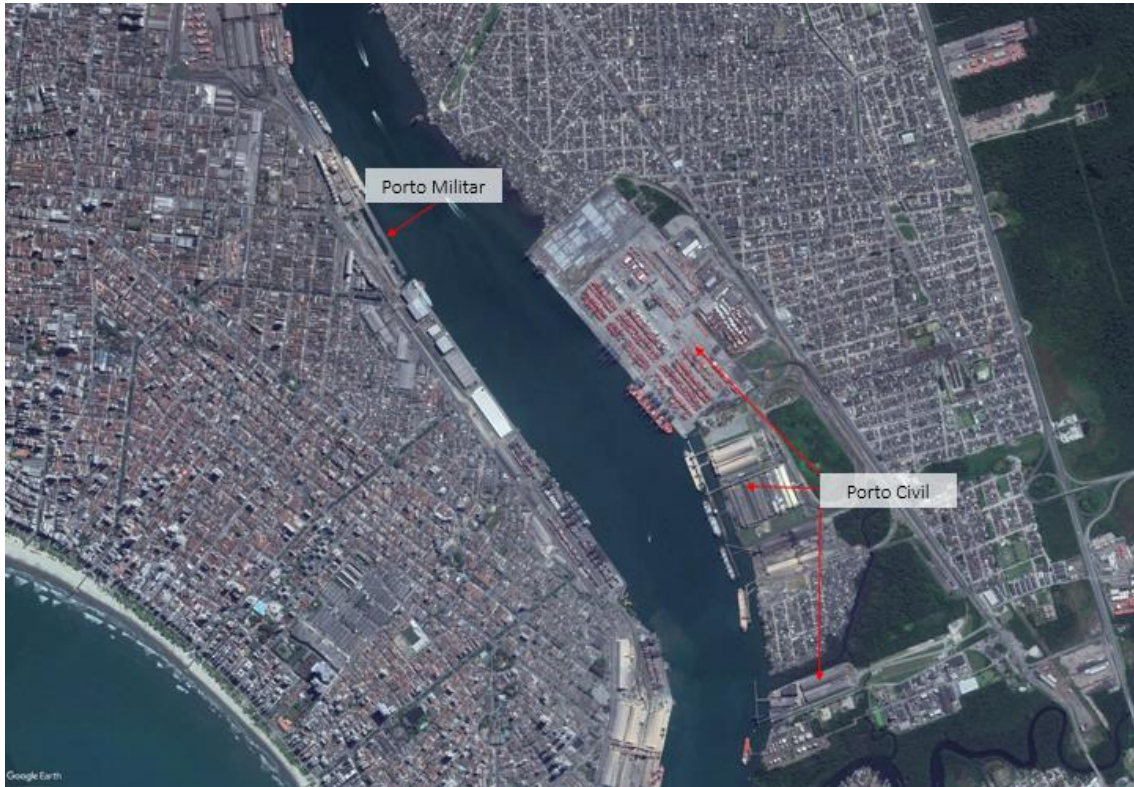


Figura 3. Porto Militar da Capitania dos Portos de São Paulo-CPSP e os demais estruturas portuárias para o transbordo de carga no Porto de Santos, situado entre os municípios de Santos e Guarujá no estado de São Paulo. Fonte: Google Earth, org: Thiago O. Neto.



Figura 4. Porto Militar de Marchwood e as demais estruturas portuárias para o transporte de cargas e passageiros da cidade de Southampton situado no sul Inglaterra. Fonte: Google Earth, org: Thiago O. Neto.

Os portos compartilhados: o caso de Jeju

Os portos não se distanciam dos aeroportos quando observa-se o uso, seja militar ou civil, tendo no último caso a presença de diversas empresas atuando no funcionamento e no oferecimento de serviços, porém, o uso compartilhado dessa infraestrutura, no caso do porto, não é usual como no caso dos aeroportos.

O porto militar-civil de Jeju¹⁷ inaugurado em 2016 na província de Gangjeong-dong situada na costa sul da ilha de Jeju pertencente à Coreia do Sul. Esse porto possui instalações que permitem atracação de até 2 navios com 150 mil toneladas, sejam eles de carga e de passageiro, incluindo 20 navios de guerra (HYON-HEE, 2015). Uma estrutura (Fig. 5) que permite a realização de atividades portuárias e um aparato militar com objetivo de permitir proteção da ilha das rotas marítimas.

¹⁷ “A (...) base estratégica para o poder naval, onde podemos despachar rapidamente as forças para a linha de frente e dispersá-las com mais facilidade, ao mesmo tempo em que evitamos a penetração da Coreia do Norte e protegemos as fronteiras marítimas, rotas de transporte e grandes instalações portuárias”, disse o Capitão Lee Gil-ju, gerente da equipe de gerenciamento de construção (HYON-HEE, 2015 *tradução nossa*).



Figura 5. Porto civil-militar de Jeju na Coreia do Sul.

As instalações militares não possuem como objetivo central a obtenção de “lucro para a sua implantação, a instalação e manutenção de bases militares, a princípio, não atende esse pré-requisito conceitual para sua definição como tal” (TEIXEIRA, 2013, p. 285)¹⁸, mas essas infraestruturas podem ser convertidas parcialmente ou totalmente para atender as demandas econômicas de circulação.

Considerações finais

A disposição espacial das infraestruturas que permitem o estabelecimento de fluxos foi e continua sendo imprescindíveis atualmente, apesar do motivo que originou sua construção esteve relacionada às tensões geopolíticas, conflitos, guerras ou a necessidades econômicas e de integração física, que por sua vez, constituiu em uma base para a circulação atual dentro

¹⁸ “Entretanto, a lógica capitalista pode ser associada indiretamente a sua instalação, tendo uma conexão mais profunda com o capital, já que forças militares serviram como amálgama desse sistema, ao se ligarem ao capitalismo no período de formação dos estados, o nacionalismo, a defesa territorial e, por conseguinte, a manutenção de mercados” (TEIXEIRA, 2013, p. 285).

dos países, atendendo não somente aos preceitos que justificaram sua implantação, como também, permitindo a circulação e comunicação entre as pessoas, entre os territórios e sendo a base para ampliação da atuação das empresas de transportes e de demais serviços.

Uma das infraestruturas desse amplo conjunto existente é constituída pelos aeroportos e portos, estes além de permitir o estabelecimento de interações espaciais entre os lugares mediante a ausência de uma ligação fixa como as rodovias, ferrovias, dutos e linhas de transmissão, foram implantados, em alguns casos, para fins militares e passando a deter uma dupla função central de propiciar pousos e decolagens de aeronaves civis e militares com objetivo de aproveitamento das instalações construídas.

Contudo, esse contexto não está presente somente no Brasil, incluindo outros países, como os Estados Unidos. Outro aspecto particular dos aeródromos é a presença de dois desses ao longo das fronteiras, apesar da possível ociosidade e dos custos de manutenção, os Estados o mantêm.

Enfim, os portos não possuem a mesma particularidade, sendo poucos os casos de uma infraestrutura militar atender o uso civil, mas, no entanto, algumas das infraestruturas portuárias são independentes, tendo o porto militar nas proximidades dos demais portos. Os pontos de apoio para o estabelecimentos das viagens possuem em diversos casos o uso compartilhado entre civis e militares, mantendo no caso das infraestruturas militares a concepção de dissuasão.

Referências

ANDRADE, Manuel Correia de. **Espaço, Polarização e Desenvolvimento: Uma introdução à economia regional**. São Paulo: Atlas, 1987.

ATENCIO, Jorge E. **¿Qué es la Geopolítica?**. Buenos Aires: Pleamar, 1965.

BRASIL. **Lei nº 7.565**, de 19 de Dezembro de 1986. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565.htm > Acesso em: 21 de junho de 2018.

BRUNHES, Jean. *Geografia Humana*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1962.

BLACHE, Paul Vidal de La. **Princípios de Geografia Humana**. 2. ed. Trad. Fernandes Martins. Lisboa: Edições Cosmos, 1946.

DIX, Arthur. **Geografia Política**. 2. ed. Barcelona: Labor, 1943.

FÈBVRE, Lucien. "**A Terra e a Evolução Humana**" in GODINHO, Vitorino M. (ed.). *Panorama da Geografia vol. II livro III*. Lisboa, Cosmos, (1922) 1954, pp. 411-733.

FAA. **Military Airport Program**. Disponível em: <https://www.faa.gov/airports/aip/military_airport_program/?sect=joint> Acesso em: 21 de jun. de 2018a.

FAA. **Joint Civilian/Military (Joint-Use) Airports**. Disponível em: <https://www.faa.gov/airports/planning_capacity/joint_use_airports/> Acesso em: 25 de maio de 2018b.

FAB. **Listagem de Unidades da FAB**. Disponível em: <<http://www.fab.mil.br/organizacoes>> Acesso em: 12 de jun. de 2018.

FONTES PINTO, Pedro Miguel X. E. Giulio Douhet e John Warden. Aspectos Evolutivos da Teoria do Poder Aéreo. **Nação e Defesa**, n° 106, pp. 153-196, 2003.

GALLO, Fabrício. As preocupações com a integração territorial do Brasil e o pensamento geopolítico nacional: a relevância da aviação na ocupação do país. **Entre-Lugar**, ano 1, n° 2, 2010, pp. 57-74

HYON-HEE, Shin. **Jeju base conceived as military-civilian port**. The Korea Herald, 29 de nov. de 2015. Disponível em: <<http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20151129000355>> Acesso em: 21 de junho de 2018.

MACHADO, Felipe da Silva. **O comando do Espaço na Grande Estratégia Chinesa: teoria, projetos e análise das capacidades atuais**. Trabalho de conclusão de curso em graduação em relações Internacionais, Faculdade de Ciências Econômicas da UFRGS, 2011, 105 f.

MAULL, Otto. **Geografia Política**. Trad. Ismael Antich. Barcelona: Omega Casa Nova, 1960.

MEIRA MATTOS, Carlos de. **Geopolítica e Trópicos**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.

MIYAMOTO, Shiguenoli. **Geopolítica e Poder no Brasil**. Campinas: Papyrus, 1995.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista; NETO, Thiago Oliveira; BARBOSA, Felipe Costa. Cidades na linha de fronteira: estrutura Militares em Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia). **Intellector**, v. 15, n° 29, 2018, pp. 64-81

PEREIRA, Ana Paula Camilo. **Assas da centralidade em céus conhecidos: a dinâmica empresarial do setor de transporte aéreo no território brasileiro**. Tese de Doutorado em geografia Humana, Programa de Pós-graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo, USP, 2014, 374 f.

TEIXEIRA, Vinícius Modolo. Bases Militares: um entendimento na perspectiva dos grandes empreendimentos. **Ateliê Geográfico**, v. 7, n° 1, 2013, pp. 284-307.

THÉRY, Hervé. O transporte aéreo no Brasil: asas da centralidade. *Mercator*, Fortaleza, v. 2, n. 3, nov. 2008, pp. 19-25.

VALLAUX, Camille. **La circulación**. In: *Geografia Social: El suelo y el Estado*. Madrid: Daniel Jorro, 1914. pp. 265-308.