

CIRCULAÇÃO, TRANSPORTES, REDE URBANA E AS RECENTES TRANSFORMAÇÕES NO TERRITÓRIO CATARINENSE

Rafael Matos Felácio¹
João Henrique Zoehler Lemos²
Lucas Azeredo Rodrigues³

Resumo: A circulação e os transportes são variáveis geográficas de grande relevância para entender a vida de relações que forma o território, este que é o produto de uma formação socioespacial particular no seu transcurso histórico. Considerando-se o plano empírico do estado de Santa Catarina, este trabalho objetiva problematizar os impactos das recentes demandas por fluidez no território catarinense e os desdobramentos no plano das interações espaciais produzidas na rede urbana. Valendo-se do transporte aeroviário de passageiros, serão discutidas questões ligadas ao processo de formação das redes de transporte, as reestruturações no plano das cidades regionais e a questão da seletividade territorial. Como síntese dos resultados, destaca-se o reforço dos papéis de algumas cidades, a ausência de pactos normativos de incentivo e regulação do setor de transporte aéreo e a recente reorganização desse modal de transporte como reflexos das estratégias logísticas do Estado e dos agentes corporativos.

Palavras-chave: Transportes aéreo. Interações espaciais. Formação socioespacial.

GT 14 – Reestruturação urbana e econômica na produção do espaço: agentes e processos

1 INTRODUÇÃO

A circulação é um tema de grande relevância para as discussões na Geografia, cujo uso pela sociedade que lhe dá vida é desigual e repercute nos lugares, nas diferenciações das condições de acesso às redes de transporte e na integração territorial mais ampla. Essas eram algumas das preocupações de clássicos dessa ciência, como apresentado por Friedrich Ratzel, Vidal de La Blache, Maximilien Sorre, Max Derrau, Moacir Silva, Maria do Carmo Corrêa Galvão e outros(as) cientistas.

Enquanto concretude das categorias produção, circulação, troca e consumo (MARX, 2008), animadas pela formação socioespacial (SANTOS, 1977), emergem lugares que ao se complexificarem originam cidades de variados níveis de centralidade. Nessa esteira, a rede

¹ Doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). E-mail: rafaelfmdoutorado@gmail.com.

² Doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). E-mail: joao.zoehler@gmail.com. Bolsista UNIEDU/FUMDES.

³ Doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). E-mail: lucas.azeredo.rodrigues@gmail.com. Bolsista CAPES-DS.

urbana, pode ser vista como uma das mais variadas formas de materialização das esferas da produção capitalista. Corrêa (1994) elenca que contemporaneamente a rede urbana passou a ser uma das formas (espaciais) das quais *produção, distribuição, circulação e consumo* se realizam efetivamente – circulação do excedente.

Os impactos geográficos da circulação do excedente e a necessidade de fluidez territorial do modo de produção capitalista, em suas diferentes combinações, provocaram transformações no território brasileiro, contexto que fomentou, entre outras coisas, a emergência e consolidação de *interações espaciais*⁴ no plano regional, produzidas a partir de diferentes intencionalidades e formadas por atividades dedicadas aos transportes. Isso posto, há de se considerar, portanto, que a rede urbana é produto da estrutura territorial – material e suas dimensões tangíveis e intangíveis – resultante da formação socioespacial e do estágio de desenvolvimento das forças produtivas.

Implica dizer que a divisão territorial do trabalho – e o Estado - está atuante nesse processo, pois, ela configura e dinamiza os territórios, leva à regionalização do território e engendra diferenciações espaciais aos moldes necessários para produção e reprodução do capital. Portanto, a divisão territorial do trabalho, vista aqui como categoria essencial para reprodução do capital, da circulação, da distribuição e do consumo é um imperativo e se organiza regionalmente (particular) mas é um elemento da produção geral (universalidade, ponte para a totalidade). Daí que derivam centralidades regionais e nacionais, pois a formação e a distribuição das infraestruturas dos transportes concretizam a união do particular e do universal – cidades com papéis regionais e nacionais, inserida no âmbito das infraestruturas dos transportes, com influências sobre o território brasileiro a partir de relações internas e externas ao Estado-nação.

⁴ De modo a corroborar com Corrêa (1997), Silveira e Cocco (2010) e Cocco e Silveira (2016), consideramos que as interações espaciais – conceitualmente, enquanto elemento fundamental de articulação das categorias geográficas (estrutura, processo, função e forma) – representam as relações entre diferentes formações materiais e a sua implicação no espaço geográfico. Neste trabalho, toma conteúdo pelos fluxos de passageiros entre diferentes lugares e as articulações dessas movimentações aos respectivos fixos geográficos (terminais aeroportuários, cidades, aeronaves etc.). As interações espaciais abarcam os meios de movimentação, constituintes do processo de produção e, por conseguinte, da esfera da circulação – mobilização e transformação qualitativa que envolve pessoas, mercadorias, informações e capitais – no espaço geográfico. Ou seja, uma forma de expressão dos sistemas de movimento no capitalismo contemporâneo, que refletem e reproduzem a diferenciação espacial, e colaboram para a multilocalização dos fenômenos geográficos a partir de suas variadas configurações. Quando problematizado no transporte de passageiros, o conceito de interação espacial traz um potencial teórico, pois incorpora a dialética materialista, que repercute nas diferentes topologias e tipologias de fluxos, associados à velocidade de capital imposta aos territórios e, por conseguinte, no movimento circulatório do capital.

A vida regional emanada na circulação, a exemplo dos transportes e sua dimensão tangível, é uma forma de expressão da formação socioespacial. Se esta é a concretização dos modos de produção e as suas especificidades devidamente situadas na superfície terrestre, a inteligibilidade do seu arranjo espacial – tema tão caro para nós, da ciência geográfica – pode ser construída a partir de variáveis geográficas devidamente selecionadas. Para contribuir nessa discussão, a decomposição da totalidade por intermédio das categorias *estrutura*, *processo*, *função* e *forma*, nos termos propostos por Santos (2014b) fornece valiosos caminhos de método. E nesse meio, as interações espaciais apresentadas por Corrêa (1997) com base em Ullman (1972) são valiosas, sobretudo para se compreender as diferentes maneiras de relação entre os lugares, as formas geográficas e os seus usos socialmente constituídos.

Dito isso, pode-se considerar central para esta exposição que o movimento concretizado no território é, simultaneamente, o resultado e a força motriz de um dado arranjo espacial, o qual colabora para a sua constante reestruturação. E tal movimentação envolve diferentes elementos, como é o fluxo de pessoas, sejam quais razões forem, ação que se efetiva por meio de diferentes atividades econômicas, como os transportes por meio dos modais rodoviário, aeroviário, hidroviário e ferroviário. É no conjunto das relações econômicas, em seu sentido amplo – da economia política – que há a emergência de novas organizações das formas e funções geográficas, resultando na complexificação dos seus sistemas de movimento e ações como resultado dialético da estrutura e dos processos em escalas diversas (SANTOS, 2014a; 2014b; 2014c). Para o desenvolvimento dessas premissas e apontamentos, o plano empírico central desta exposição será o estado de Santa Catarina e as suas regiões.

E o que pode ser extraído com base na realidade catarinense? Quais as concretudes do amplo tema da circulação, dos transportes e do território em momentos recentes? Tais lacunas no debate geográfico terão a busca por suas respostas parcelares neste trabalho. Isto é, considerando-se a rede urbana catarinense, há esta indagação central: quais são os impactos na reorganização territorial ocasionadas pelas recentes demandas por circulação e fluidez nesse contexto e o arranjo formado pelas interações espaciais nas escalas regional e nacional? Valendo-se disso, a escolha de algumas variáveis geográficas é necessária para tornar a exposição exequível. Na condição de atividade econômica central que possibilita tal discussão, o transporte aéreo de passageiros foi escolhido. Tanto pela sua capacidade de manifestar o arranjo de interações espaciais – formado, entre outras coisas, pelo próprio fluxo de passageiros

– numa dada realidade concreta, quanto pela possibilidade de encerrar uma multiplicidade de determinações ligadas aos imperativos do modo de produção capitalista e as suas manifestações contemporâneas, assentadas no imperativo da fluidez territorial ampliada, cujo desejo por rápida movimentação é primaz (ARROYO, 2015; SANTOS, 2014a; SILVEIRA, 2011).

Das operações de transporte originam-se redes e fluxos, e estabelecem uma hierarquia entre diferentes centros urbanos que, no seu transcurso histórico, exprimem diferentes níveis de consolidação, dinamismo e refuncionalização (ARROYO, 2006; 2015; CORRÊA, 2015; 2018). Com eles, vêm a lógica da competitividade e fluidez territorial, formando o que Silveira (2020) define como neoterritorialismos. Essas interações evidenciam a diferenciação espacial do atual estágio do capitalismo. Em outras palavras, a necessidade de mais circulação força os sistemas de transportes, especialmente o modal aéreo, a produzirem novas dinâmicas numa dada realidade – uma cidade e, por conseguinte, uma região – e retroagem sobre esse dado contexto, o que no limite influencia no próprio papel desempenhado por tal lugar no âmbito da divisão territorial do trabalho nas suas múltiplas escalas.

Neste cenário, o estado de Santa Catarina apresenta particularidades no seu processo de formação do território, de onde emergiram contextos regionalmente definidos com base em uma série de centralidades urbanas de maior complexidade, de forte influência sobre outras cidades e as suas próprias hinterlândias (MAMIGONIAN, 1966; PELUSO JUNIOR, 1991; SILVA, 2011). Do conjunto de fatores, a relativa desintegração territorial interna – e uma série de articulações externas, como em relação aos demais estados sulistas e à região Sudeste – exerceu ampla influência nessa regionalização forçada e diferenças nas localizações das atividades primárias e secundárias. Essas foram as premissas das relações regionais no conjunto da vida regional de Santa Catarina, sustentando assim o complexo desenvolvimento da formação socioespacial de Santa Catarina.

Todavia, trata-se de um cenário que vem passando por transformações desde meados do século XX. Para propiciar condições qualitativamente superiores de circulação, a implantação, o desenvolvimento e a consolidação de infraestruturas de transporte vêm sendo centrais. Para a ruptura das relações metaforicamente insulares e o salto às condições de fluidez ampliadas, os modais aéreo e rodoviário tornaram-se basilares e mostram ampla presença na realidade brasileira, contexto nacional onde Santa Catarina está inserida enquanto fração. O modal aéreo, por sua vez, toma centralidade no presente, visto que pela sua natureza – velocidade e capacidade

de movimentar elevada quantidade de pessoas e produtos – há a significativa reestruturação dos territórios tornados equipados para a recepção dos seus objetos técnicos.

Face à sintética exposição e ao questionamento também já explicitado até aqui, implica na problematização do tema da circulação, dos transpores e da rede urbana em Santa Catarina. Qual a forma espacial que, em geral, tais fluxos tomam? E o transporte aéreo, como está disposto e organizado? Quais os impactos na organização do território catarinense no presente? Portanto, guiando-se pela categoria geográfica da formação socioespacial, há o objetivo geral de analisar elementos centrais do desenvolvimento da rede de cidades nesse território e os impactos das heranças espaciais na constituição do atual arranjo de interações espaciais que coexistem na realidade catarinense.

Na direção de compor a questão central dos próximos itens, estes temas são fundamentais: 1) a síntese da formação socioespacial catarinense e as particularidades regionais da sua organização territorial; 2) o desenvolvimento das redes urbana e de transportes e os impactos nas condições de circulação e a problematização da circulação e das interações espaciais à luz do modal aeroviário de transporte, este enquanto atividade que possibilita a empiricização da acelerada circulação contemporânea.

Para o desenvolvimento deste trabalho, o método que dá suporte à visão de mundo necessita de uma abordagem simultaneamente qualitativa e quantitativa da realidade. Isto é, o próprio espaço geográfico, pelo seu conteúdo histórico e aclarado pela dialética necessita de uma reflexão totalizadora. Além das discussões teóricas, foram desenvolvidos procedimentos metodológicos específicos, norteadores dos estudos que deram origem a esta comunicação, formados por revisão bibliográfica, construção e análise de mapas e dados mais gerais; tudo para fomentar novas questões e facilitar a abordagem do tema, em complemento aos importantes trabalhos de campo.

Associar o sistema de redes e fluxos à formação socioespacial nos permite obter uma melhor compreensão das dinâmicas do território a partir da circulação, esta que expressa de forma fidedigna a vida regional dos lugares (ARROYO, 2015). Ou seja, entender a refuncionalização das dinâmicas regionais do estado de Santa Catarina, contribui para o surgimento de novas reflexões que tangenciam o desenvolvimento urbano e regional do estado, a rede de relações entre as cidades ali situadas e os impactos de políticas públicas promulgadas em nível nacional.

2 ELEMENTOS DA FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL CATARINENSE, BASE PARA A SUA DINÂMICA RECENTE DE REESTRUTURAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO

O desenvolvimento capitalista desigual e combinado e sua consolidação no espaço e no tempo do estado de Santa Catarina passa, necessariamente, pela categoria da formação socioespacial. Essa base metodológica é fundamental para compreendermos a organização espacial, a divisão territorial do trabalho, a formação das infraestruturas e das forças produtivas e, sobretudo, das formas de circulação materializadas via rede urbana e sua dinâmica. É uma categoria de análise que nos possibilita fazer uma caracterização histórica da regionalização produtiva e a sua gradual configuração e reconfiguração territorial em Santa Catarina. Com base na dialética da organização produtiva, constituída de permanência e ruptura – das forças produtivas e das relações de produção envolvendo os processos e etapa do capitalismo por ora trabalhados, isto é, de produção, circulação, distribuição e consumo – há destaque para a sua recente reestruturação no movimento de circulação, significado pelo transporte aéreo.

Essa base conceitual para evidenciar a formação e configuração do território catarinense tem sua vinculação teórica constituída por Santos (1977), originária da teoria da Formação Econômica e Social (FES) presente na obra de Marx e aprofundada por V. Lenin e. Sereni. Marx, juntamente com Engels, consolidando a base conceitual da Formação Econômica e Social, visando, assim, compreender a totalidade da história (continuidade e descontinuidade) e o processo de desenvolvimento da formação econômica e social particular, em sua concretude. Portanto, conforme Santos (1977), nessa abordagem teórica “devido as transformações ocorridas no espaço acontecerem via trabalho, é impossível [...] falar de Formação Econômica e Social sem incluir a categoria do espaço [...] daí a gênese do conceito de Formação Socioespacial” (SANTOS, 1977, p. 82).

Isso posto, em uma produção que se realiza na parte integrada ao todo, há de se considerar que a rede urbana é uma das formas de materialização de uma parte interna a uma totalidade do sistema capitalista – movimento circulatório do capital –, e que, portanto, corroborando com Santos (1979), todos os “processos que juntos formam o modo de produção (produção, circulação, distribuição, consumo), são históricos e espacialmente determinados num movimento conjunto, e isto através de uma formação social” (SANTOS, 1979, p. 14). E mais, esse movimento revela a dimensão e relação dialética da escala entre o local, regional e nacional.

Por ora, o propósito aqui não é aprofundar-se na historiografia de Santa Catarina, mas, sim, apresentar e apontar elementos históricos que corroborem com os dados atuais permitindo, portanto, uma caracterização do processo de formação econômica como premissa constitutiva da configuração territorial e das tipologias da rede urbana de Santa Catarina e as formas de interações espaciais. De tal sorte, que a evolução e formação territorial catarinense está associada ao quadro natural do seu meio, estes que são elementos essenciais. Quer dizer, a presença de amplas regiões, do litoral e do planalto, resultou em particularidades locais e regionais no desenvolvimento do território catarinense (PELUSO JUNIOR, 1991). As características naturais foram fatores determinantes e que interferiram diretamente nas interações espaciais da região do planalto, com litoral e com as outras regiões do Sul e demais regiões do Brasil. Algo que aponta a razão pela qual a região do planalto teve maior interação espacial com os estados vizinhos, Paraná e Rio Grande do Sul, do que propriamente com as cidades litorâneas do estado.

Há de se considerar que essas características imprimiram uma feição bastante peculiar no que tange à organização espacial de Santa Catarina, que se apresenta, segundo Mamigonian (1966), compartimentada em regiões praticamente independentes, sem um centro polarizador supra regional, como ocorre tanto no Rio Grande do Sul quanto no Paraná. Além disso, outro espectro sobre as particularidades da formação socioespacial de Santa Catarina é o fato de estar atrelada fortemente a partir da presença dos capitais de origem locais e regionalmente diferenciados. O que foi se constituindo territorialmente em especializações regionais. Esse processo é importante, pois explica o atual estágio de desenvolvimento das forças produtivas e das relações de produção do e no estado em velocidades diferentes de acumulação capitalista, que segundo Silva (2011) contrapõem áreas de latifúndio e pequena produção, não são mais que expressões de totalidades socioespaciais mais bem compreendidas pela categoria de formação social – em suma, a formação econômica e social de Marx, Engels e Lenin.

O processo de diferenciação do desenvolvimento das forças produtiva em Santa Catarina foi formado de modo regionalizado e em graus distintos de desenvolvimento e, primordialmente, originou especializações produtivas. Conforme Silveira (2006), esse crescimento combinou, de maneira hierárquica, determinações físicas, biológicas e humanas, para formar um destacado processo de industrialização que propiciou um desenvolvimento

econômico compartimentado. Daí emergiram complexos produtivos focados em ramos parcelares, capazes de balizar a dinâmica da produção e da vida regional de suas áreas.

Os complexos constituidores dessa dinâmica produtiva são estes: situado na cidade de Joinville com metalmecânica, elétrico e materiais plásticos; em Blumenau com metalmecânica e têxtil; no Oeste Catarinense, sobretudo nas regiões de São Miguel do Oeste, Chapecó e Joaçaba com as agroindústrias; no Sul com cerâmica e embalagens plásticas; no Planalto de Lages e Planalto Norte com pecuária e a indústria madeireira; e na Grande Florianópolis e outros espaços litorâneos com comércio e os serviços.

A formação de regiões geoeconômicas em Santa Catarina que configuração certa centralidade das atividades – divisão territorial do trabalho, na qual servira como sustentação e caminho teórico metodológico explicativo e construtivo da formação econômica, da especialização regional, da integração e interação produtiva do estado como um todo e, sobretudo, entendê-lo dentro de uma unidade de análise e elementos unificadores da sua formação econômica. Isso é perceptível no estado, pois, apresenta unidades espaciais diversificadas espacial e territorialmente, uma regionalização urbana com pequenos centros regionais e suas respectivos cidades centrais “independentes”. Tal regionalização, segundo Mamigonian (1966), se apresenta da seguinte forma: fachada atlântica existem as regiões de Joinville, no vale do Itajaí Blumenau, no Sul Tubarão e Criciúma e, no Planalto aparece Lages. Já no Planalto Norte catarinense Porto/União da Vitória, Canoinhas, Mafra-Rio Negro. No Vale do Peixe, Joaçaba/Herval do Oeste, mais ao Oeste Catarinense, Chapecó, e por fim, Florianópolis.

De sorte, que a formação socioespacial de Santa Catarina, materializou sobre o seu território uma divisão territorial do trabalho com atividades econômicas regionalizadas – com capitais regionais, ainda que articuladas. Esse processo forçou uma produção do espaço com forte influência dos capitais locais-regionais na organização das infraestruturas dos transportes, das forças produtivas e, sobretudo, das cidades com forte influência econômica regional e ou nacional. As redes de circulação, produzidas e modificadas à medida que novos capitais e demandas regionais se impõem no território, têm uma permanente reorganização que engendra novos fluxos no âmbito da divisão territorial do trabalho. É sobre essas premissas que devemos levar em consideração as regiões geoeconômicas de Santa Catarina, suas infraestruturas e transformações contemporâneas. Tais questões balizam o trabalho que produz a rede urbana no presente e, nesta, a fluidez acelerada que é empiricizada por intermédio do transporte aéreo.

3 DESENVOLVIMENTO DA REDE URBANA CATARINENSE E AS DINÂMICAS DA CIRCULAÇÃO

Começamos pelo tema da rede urbana catarinense, entendida sob a categoria geográfica formação socioespacial, método de análise apresentado por Santos (1977), articulado à escala urbano-regional e compreendido sob as particularidades dos vários conteúdos do território brasileiro. Tal compreensão, pensada enquanto síntese para a escala do Estado-nação, possibilita a compreensão das suas particularidades internas, isto é, frações de todos mais amplos, como é a nossa situação, ao se tratar do caso catarinense, este que é parte da totalidade significada pelo Brasil (SANTOS, 2005).

É importante mencionar, cronologicamente, que os estudos sobre rede urbana têm se constituído em uma importante tradição no âmbito da Geografia. Conforme Corrêa (1994), tal importância deriva da consciência do significado que o processo de urbanização passou a ter, sobretudo, a partir do século XIX. A rede urbana, que no mundo contemporâneo, além de estar intrinsecamente ligado ao processo de urbanização, no qual forçou mudanças cruciais na sociedade do momento, pode ser vista como uma das mais variadas formas de materializar as etapas da produção capitalista. Corrêa (1994) elenca que contemporaneamente a rede urbana passou a ser uma das formas das quais produção, distribuição, circulação e consumo se realizam efetivamente – circulação do excedente.

O desenvolvimento histórico-teórico e conceitual sobre redes urbanas nos possibilita estudar uma especificidade da totalidade que se expressa no território catarinense – nesse caso, com ênfase nas redes e fluxos de passageiros. De início, parte-se da concepção teórica-conceitual formulada por Corrêa (1994), a qual compreende a rede urbana como um conjunto funcionalmente articulado de centros (cidades) que se constituem na estrutura territorial, sendo possível caracterizar a criação, apropriação e circulação do valor excedente evidenciando o papel que os sistemas de transportes de passageiros possuem neste processo. Isso posto, há de se considerar, portanto, de que a rede urbana é “produto” da estrutura territorial (material ou imaterial – tangível e intangível) – resultante da formação socioespacial e do estágio de desenvolvimento das forças produtivas.

Nesse sentido, a rede urbana pode ser entendida enquanto uma das formas de materialização da criação, apropriação e circulação do valor excedente fundamental para o

movimento circulatório do capital que pode estar presente, ora na esfera da produção, ora em atividades diversas seja de serviços, do comércio, da indústria ou do capital financeiro. O que reforça a necessidade por maior demanda na fluidez do territorial – nesse caso, de passageiros.

Ao avançar sobre o tema da rede urbana e da formação socioespacial, Corrêa (2015) se propôs a refletir sobre a heterogeneidade estrutural de tais variáveis geográficas no Brasil, reivindicando a importância das especificidades regionais para o debate das cidades e as suas articulações. Para ele: “A importância do conceito em tela reside no fato de ele permitir que se considerem processos, funções e formas em suas concretizações espaço-temporais diferenciadas” (CORRÊA, 2015, p. 278), que, de todo modo, estão em plena articulação sob as lógicas da economia e uma contraditória integração.

Numa importante passagem, que sintetiza a sua compreensão acerca desses recortes que perpassam a formação socioespacial, Corrêa (2015, p. 283) apresenta que devemos pensá-la como uma “[...] unidade entre produção, circulação, consumo, estrutura política, relações sociais e padrões culturais e a projeção espacial dessa unidade”, devendo-se considerar que cada dimensão tem um papel diferenciado conforme a realidade onde recai a análise. Dessa unidade, sempre entendida à luz da dialética materialista, são concretizados os movimentos que tiram as redes da abstração teórico-conceitual e as colocam na materialidade da vida cotidiana. Isso constitui o que Corrêa (1997; 2015; 2018) também qualificou como as relação cidade-região.

Dispondo de uma realidade bastante particular, a formação do território brasileiro tem elementos de um mosaico de combinações regionais, que produziram várias topologias de redes de cidades, estruturas fundiárias, especializações produtivas, formas de circulação material, inserção no capitalismo contemporâneo e, não menos importante, de atuação político-econômica da sociedade. Cada fração do território nacional mantém relações qualitativamente diferenciadas com as relações capitalistas de produção, que, por conseguinte, produzem desdobramentos com implicações socioespaciais.

O processo de formação, dinâmica da rede urbana e as formas de interações espaciais de Santa Catarina têm como premissa as relações econômicas, sociais e políticas dialeticamente articuladas com as escalas nacional, estadual e regional. E tal construção histórica, aqui analisada por meio da categoria formação socioespacial, possibilita a caracterização de alguns aspectos da configuração e dinâmica da rede urbana catarinense. Sustenta-se, assim, numa

relação dialética que envolve conceitos geográficos fundamentais, como o de rede, centralidade urbana, hierarquia urbana e o de interações espaciais.

Mamigonian (1966, p. 35) afirmou, ao escrever *Vida regional em Santa Catarina*, que o estado “se diferencia[va] do Rio Grande do Sul e do Paraná pela ausência de metrópole própria”. A capital Florianópolis não expressava – em meados do século XX – grandes papéis para além da faixa litorânea, o que em grande medida ocorria pela desarticulação entre as regiões do estado, que, por conseguinte, sustentou a condição pouco articulada da emergente rede de cidades. Até algumas décadas atrás, as redes urbanas que abrangiam o território catarinense expressavam a disputa de influência das metrópoles de Curitiba e Porto Alegre. A própria dinâmica econômica da capital de Santa Catarina era menos robusta que a existente em cidades com significativa participação do setor industrial, como Blumenau e Joinville, cujos papéis urbanos até o presente são bastante significativos.

Os transportes têm centralidade nesse processo, uma vez que as interações urbano-regionais do estado, como visto por exemplo na concretização da rodovia BR-282 que faz a ligação oeste-leste, teve sua conclusão nos anos 2000 (BARBOSA, 2013). Isso é um produto relacional das condições de fluidez, sobretudo por meio de estradas – talvez, seria mais correto falarmos da existência de viscosidades – entre essas duas amplas regiões, cuja facilidade na movimentação é significativamente recente; e do modo de reapropriação do território por meio de migrações e o assentamento oficial dos migrantes.

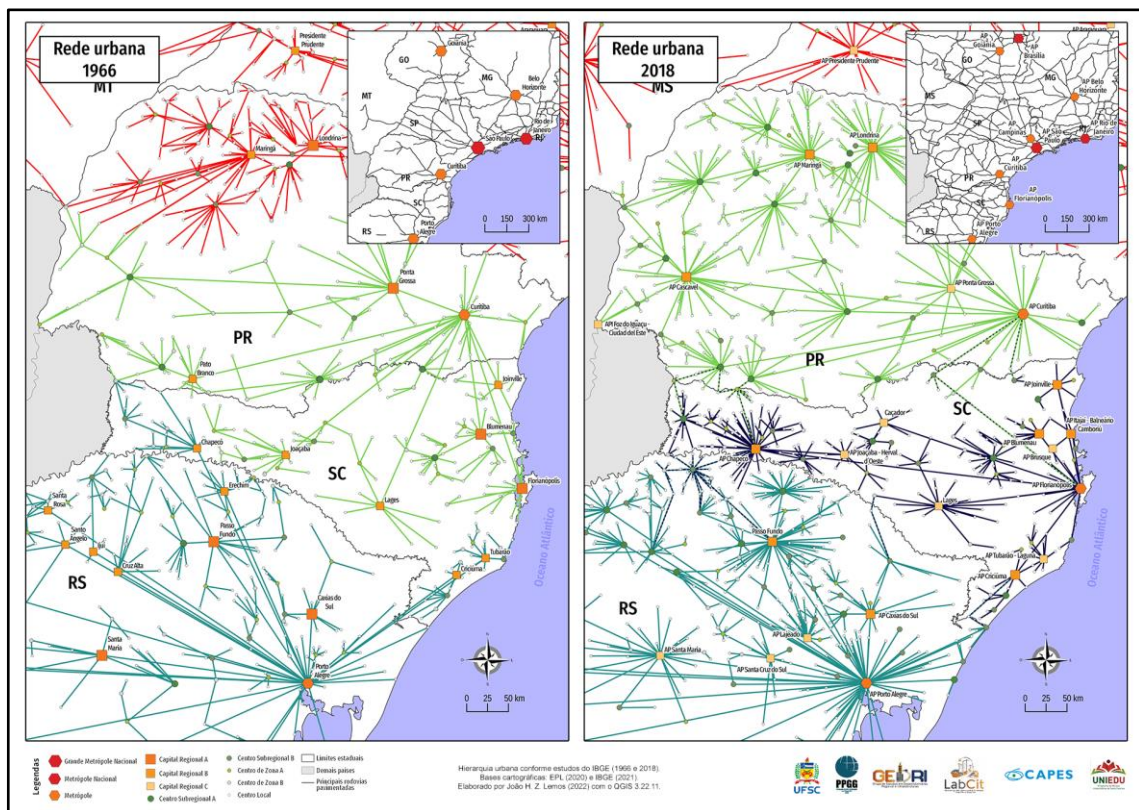
No cenário de ainda incipientes políticas estatais de criação de infraestruturas, os planos rodoviários nacionais deram manutenção à lógica litoral-interior. As regiões dotadas de mais intensas relações com os centros urbanos de papéis políticos e econômicos centrais tinham maior representatividade. Desde a década de 1930, quando da emergência de um planejamento minimamente organizado para o rodoviarismo – em detrimento do sistema de ferrovias, já rarefeito e pouco abrangente (cf. SILVEIRA, 2006) –, a realidade catarinense era contemplada na sua faixa litorânea, no vale do Itajaí e no contexto do planalto de Lages e seu entorno. Sobretudo com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) em 1937, em conjunto com as políticas de um Estado centralizador no tema do planejamento de Vargas, o rodoviarismo foi paulatinamente reforçado.

No estudo do IBGE (1972) sobre a rede urbana brasileira, vemos que em 1966 os fluxos da urbanização catarinense estavam sob influência das metrópoles de Curitiba e Porto

Alegre. A área de influência de Florianópolis estava restrita a uma pequena fração da faixa litorânea. Podemos visualizar uma representação desse arranjo de interações espaciais na Figura 1-A. Por exemplo, a divisão regional dos fluxos da rede urbana estava do seguinte modo: no Oeste Catarinense, a rede de cidades sob influência de Chapecó tinha relações mais densas com a rede urbana de Porto Alegre; já os centros ligados a Joaçaba possuíam relações importantes com Curitiba. Havia, portanto, uma situação de desconexão das relações urbanas no estado.

Peluso Junior (1991, p. 276) apontou a questão dos transportes como um elemento fundamental para a maior integração territorial catarinense. Na sua exposição, a importância da relação cidade-transporte foi evidenciada quando o geógrafo escreveu que “as modificações surgidas nos sistemas de transporte exerceram grande influência no sistema de cidades”, inclusive na modificação do caráter desconexo das articulações urbanas. A rede de cidades do estado passou a manifestar novos arranjos desde a qualificação da rede rodoviária e, com o avanço das lógicas contemporâneas de acumulação, a paulatina transformação das interações espaciais intensifica a dinâmica de refuncionalização dos elos da urbanização.

Figura 1 – Santa Catarina: representação de sua rede urbana em 1966 e 2018



Fonte: Elaborado pelos autores a partir de IBGE (1972; 2020).

Anjos (2007) debateu a rede de cidades catarinense e apontou o seu caráter multipolarizado, resultado da mencionada fragmentação e excentricidade das relações urbanas com as demais metrópoles sulistas. Para o autor, “as mudanças no quadro populacional [e na rede urbana] de Santa Catarina estão ligadas basicamente à mudança progressiva da circulação, viabilizando interações espaciais” (ANJOS, 2007, p. 430) mais fluidas, expandindo o alcance territorial do próprio papel centralizador de Florianópolis e de reforço das centralidades das cidades mais complexas nas diversas regiões do estado.

Com amplas diferenças em relação ao arranjo de 1966 (ver Figura 1-A), agora podemos falar de uma rede urbana catarinense, já que, conforme nos mostra o recente trabalho Regiões de influência das cidades 2018 (IBGE, 2020), a capital estadual Florianópolis passou a desenvolver uma centralidade maior nas últimas décadas, chegando ao nível hierárquico das metrópoles. O estado possui uma população residente estimada em 7,33 milhões de habitantes, com 45% dela está concentrada em 13 centros urbanos⁵ (IBGE, 2022). Das 295 cidades do estado, uma parcela ainda possui relações com a rede urbana de Curitiba, como o caso de Mafra, São Bento do Sul, Canoinhas, Dionísio Cerqueira e São Lourenço do Oeste. Apesar disso, a região de influência de Florianópolis vem aumentando de intensidade com as Capitais Regionais, pois todas de nível “A” e “B” possuem ligação com a metrópole.

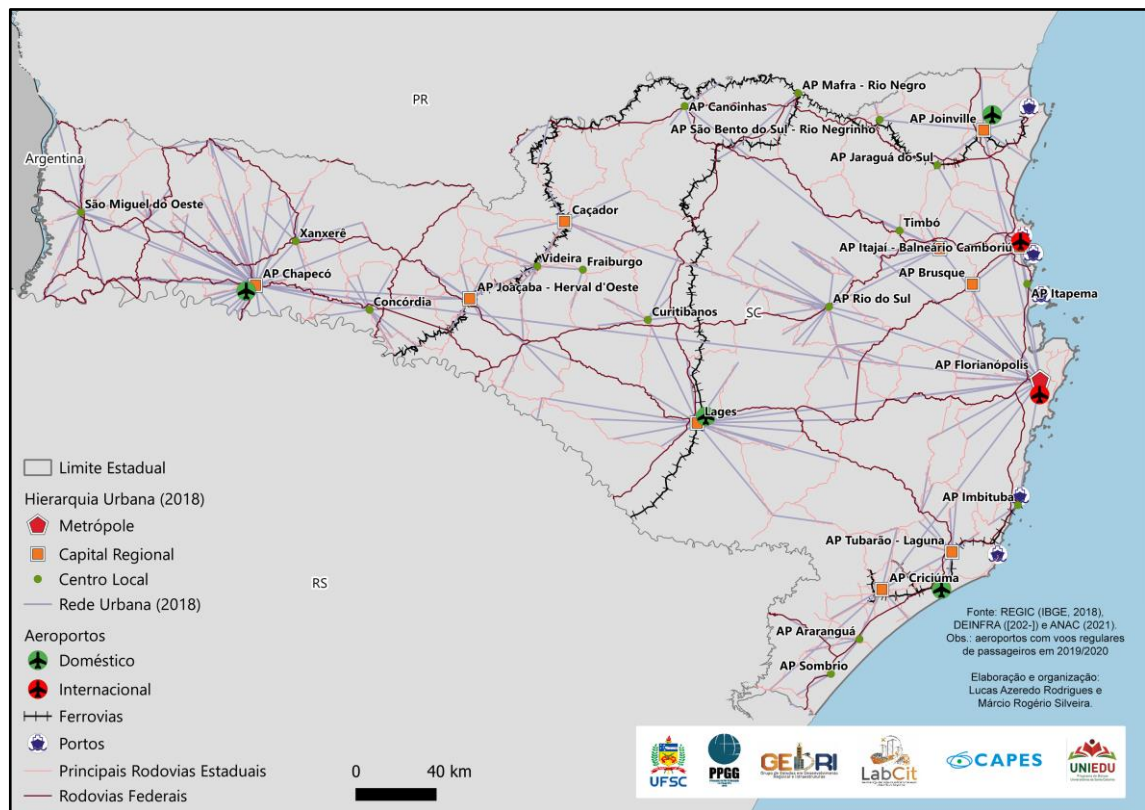
Nas Figura 1 e 2 temos a representação dessa rede urbana de Santa Catarina no presente, com destaque ao papel de ampla influência de Florianópolis, bem como as relações com as cidades de mais alto nível hierárquico do estado, compreendidas pelos Arranjos Populacionais (AP) de Joinville, Itajaí-Balneário Camboriú, Blumenau, Criciúma e Chapecó. A presença de importantes rodovias longitudinais, que ligam várias regiões brasileiras, dá suporte a uma numerosa rede de atividades produtivas.

Levando em consideração esses elementos, o texto em tela parte da premissa de que a formação socioespacial gerou e gera uma divisão territorial do trabalho (produção, distribuição, circulação e consumo), e conseqüentemente, um arranjo de dinâmica do transporte de passageiros com formas de interações espaciais, assim como centralidades e hierarquias urbanas, com a formação de diferenciações e desequilíbrios regionais. Essa organização e

⁵ Joinville (604.708; 8,2%), Florianópolis (516.524; 7%), Blumenau (366.418; 4,9%), São José (253.705; 3,4%), Chapecó (227.587; 3%), Itajaí (226.617; 3%), Criciúma (219.393; 2,9%), Jaraguá do Sul (184.579; 2,4%), Palhoça (178.679; 2,4%), Lages (157.158; 2,1%), Balneário Camboriú (149.227; 2%), Brusque (140.597; 1,8%) e Tubarão (107.143; 1,4%) (IBGE, 2022).

reestruturação constante do sistema de movimento, colabora para uma produção e criação desigual do desenvolvimento das infraestruturas transportes responsáveis em grande medida pelo movimento circulatório do capital – das mercadorias e das pessoas.

Figura 2 – Santa Catarina: rede, hierarquia urbana e infraestruturas de transporte



Fonte: Elaborado pelos autores a partir de IBGE (2020).

Um caso das transformações dos papéis urbanos refere-se ao tema da hierarquização dos centros urbanos, conforme apresentado pelo REGIC 2018 (IBGE, 2020). O estudo apresentou mudanças significativas, que além da nova classificação de Florianópolis – que até o estudo anterior estabelecia o seu nível de centralidade e influência como de uma Capital Regional A vinculada às redes de Curitiba e Porto Alegre (IBGE, 2008) – teve a complexificação funcional de alguns outros centros, como Balneário Camboriú, Caçador, Criciúma, Itajaí e Joaçaba. Mesmo com perspectivas metodológicas e de método distintas, são caminhos indicativos para as reflexões aqui expostas.

As mudanças estruturais no âmbito econômico e político do estado são respostas de sua articulação aos mercados internacional e nacional, que por meio de ações multiescalares,

estruturam especializações regionais produtivas altamente reivindicadoras de fluxos contínuos e acelerados. Esses atributos qualitativos do panorama catarinense são tratados por Silveira (2016), para quem a organização produtiva desse território pode ser resumida na:

[...] sua capacidade de atração de serviços especializados conectados às vultosas estruturas produtivas agroindustriais, de metalurgia, de máquinas e equipamentos, de materiais elétricos, de tecnologia e informática, de autopeças, de produtos de plástico, da indústria naval, do vestuário e têxtil, de pesca, de madeira, de papel e celulose. [...] Também o turismo, somado a diversas atividades econômicas, dinamiza os investimentos imobiliários regionais e locais e atrai capitais extrarregionais (para investimentos produtivos e especulação) [...] (SILVEIRA, 2016, p. 65-66).

Diante do cenário exposto até aqui, pode-se afirmar que a atividade econômica do transporte aéreo e suas dinâmicas impõe aos lugares uma intensificação da seletividade territorial, inclusive em Santa Catarina (RODRIGUES, 2020). A competitividade está presente no setor, assunto comprovado em trabalho de campo, ao verificar que, empresas preferem concentrar as operações em aeroportos já consolidados a expandir a malha pelo estado, o que reforça a hierarquia da rede urbana já definida. Em maio de 2022, os aeroportos com voos regulares de passageiros estão localizados em importantes nós da rede urbana: Florianópolis (Grande Florianópolis e parte da Fachada Atlântica), Navegantes (Vale do Itajaí), Joinville (Norte), Correia Pinto (Planalto Serrano), Chapecó (Oeste), e Jaguaruna (Sul).

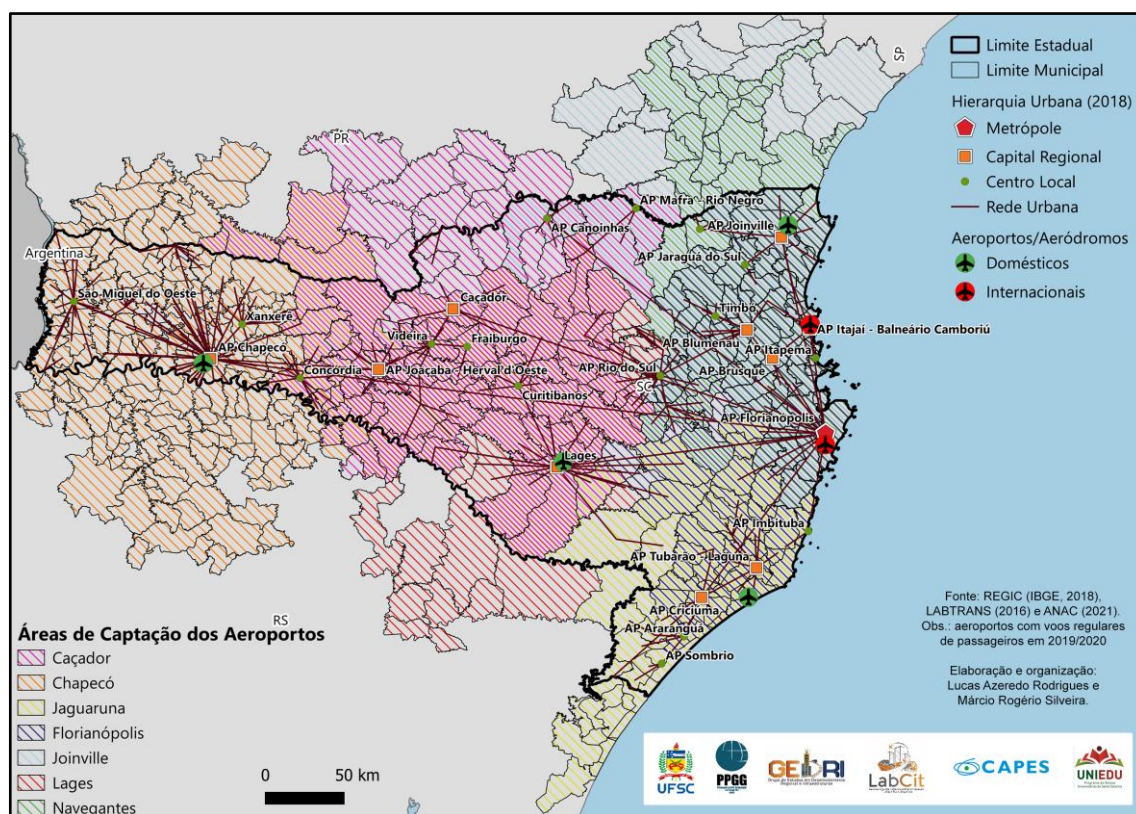
Algo que merece ser analisado é o próprio raio de influência desses aeroportos catarinenses. As áreas de captação das infraestruturas aeroportuárias sobressaem os limites da própria unidade federativa, ressaltando novamente o nível de influência dessas capitais regionais (Figura 3). Os aeroportos e sua rede de comércio e serviço ao longo de suas hinterlândias destacam as dinâmicas regionais e urbanas, hoje impostas pela fluidez territorial e seus impactos nos lugares, âmbito onde também se concretiza a coexistência dos circuitos superior e inferior da economia atrelados à circulação de pessoas.

A presença dessas infraestruturas são variáveis importantes na prestação de serviços. Situação que contribui para a circulação, não somente de pessoas, mas, também, de mercadorias, informações e capitais. O estabelecimento de redes geográficas na contemporaneidade é reflexo dessa fluidez territorial demandada pelo capitalismo multilocalizado (ARROYO, 2006; CORRÊA, 2018; SILVEIRA, 2020). Uma reflexão a ser feita é do próprio sistema arterial que envolve o transporte aéreo, isto é, da coexistência da

prestação de vários serviços satélites ao longo de suas hinterlândias (LEMOS; RODRIGUES, 2021).

A partir do momento em que esses territórios se tornam aptos ao recebimento de fluxos mais intensos, sobretudo de capitais, se tornam pontos atrativos para a inserção de novas dinâmicas urbanas e regionais, como as manifestadas pelo transporte aéreo. Diante disso, a atual configuração territorial das infraestruturas catarinenses contribui para uma maior centralização de investimentos, que intensificam a diferenciação espacial já notoriamente inteligível na formação socioespacial catarinense.

Figura 3 – Santa Catarina: área de Captação dos aeroportos



Fonte: Elaborado pelos autores a partir de IBGE (2018), LABTRANS (2016) e ANAC (2021).

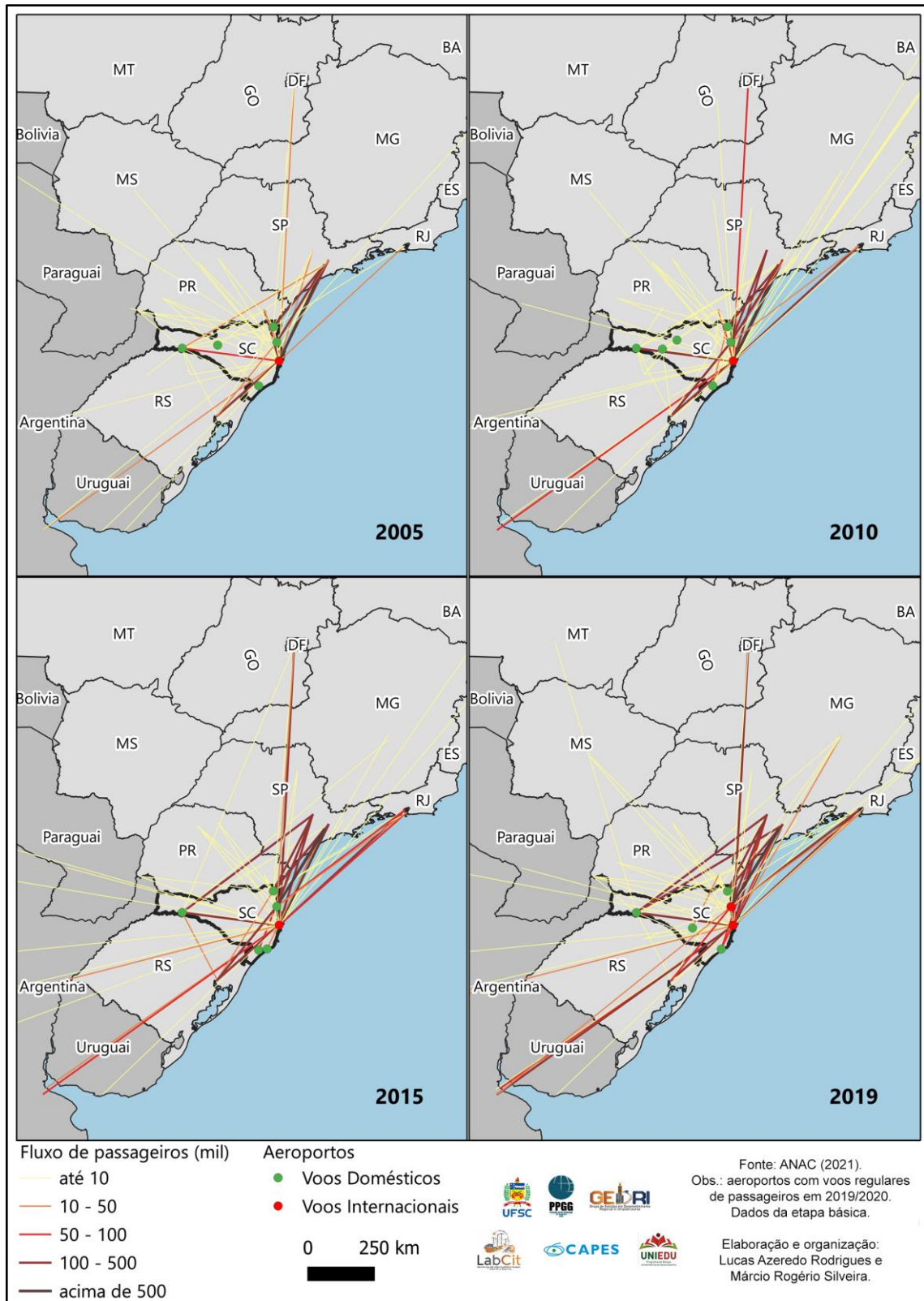
A ausência de pactos normativos que incentivem a aviação regional é evidente, basta observar quais aeroportos catarinenses estão aptos a operar voos com aeronaves a jato (Embraer, Boeing e Airbus). Aliás, a própria centralização de investimentos do Estado, como a construção do Aeroporto Regional Sul (Jaguaruna) e Aeroporto Regional do Planalto Serrano (Correia Pinto). Apesar da localização deles ser estratégica (do ponto de vista operacional),

ambos estão nos intermédios de importantes capitais regionais, o primeiro entre Tubarão e Criciúma, e o segundo, Lages e Caçador. Ou seja, a seletividade territorial presente nas infraestruturas aeroportuárias catarinense, são reflexos das próprias estratégias logísticas do Estado e das corporações (SILVEIRA; RODRIGUES, 2020).

O padrão histórico da seletividade imposta ao território catarinense, colaborou para reconfigurações das redes de circulação de pessoas, tanto pelo modal aéreo, quanto pelo rodoviário. A topologia dos fluxos vem apresentando novas dinâmicas, principalmente atreladas às estratégias logísticas do Estado e das corporações (Figura 4). Percebe-se que as ligações regionais foram gradualmente extintas e as conexões passaram a voltar-se à macrometrópole paulista.

É organizado um contexto de reforço de centralidades e produção de novas funções em outras cidades. O caso das cidades que passaram a receber investimentos em infraestruturas aeroportuárias é um exemplo. De um ponto de vista mais amplo, é o resultado de reestruturações constantes das/nas condições de fluidez. Nesse cenário, a demanda por fluidez intensifica a competitividade entre os lugares.

Figura 4 – Santa Catarina: evolução do transporte de passageiros pelo modal aéreo



Fonte: Elaborado pelos autores a partir de ANAC (2021)

No bojo da dinâmica dos transportes há, de um lado, a ampliação dos voos internacionais e das conexões externas ao estado catarinense; de outro, existe a redução das ligações regionais. Ainda no tema das transformações na circulação produzida no âmbito da rede urbana, a intensificação dos fluxos aéreos ocorreu de modo a reproduzir o cenário brasileiro. Tais dinâmicas, envolvendo relações internas e externas ao estado, concretizaram o estabelecimento de uma série de interações espaciais, novas ou refuncionalizadas. A Tabela 1 evidencia o aumento da movimentação de passageiros no modal aéreo, resultado objetivo desses novos padrões de transporte no território catarinense.

Tabela 1 – Santa Catarina: movimentação de passageiros pagos no transporte aéreo

| Operação | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 | 2019 |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Doméstico | 1.520.912 | 2.246.226 | 3.730.662 | 5.881.587 | 6.510.845 |
| Internacional | 149.821 | 61.628 | 104.529 | 139.596 | 273.119 |
| Geral | 1.670.733 | 2.307.854 | 3.835.191 | 6.021.183 | 6.783.964 |

Fonte: Elaborado pelos autores a partir de ANAC (2022).

A partir da política de desenvolvimento socioeconômico no Governo Lula, mudanças aconteceram na estrutura do comércio e serviço de Santa Catarina. Além disso, a consolidação industrial de pontos específicos do estado, contribuíram para o fortalecimento de cadeias produtivas, vide o exemplo do circuito produtivo agroindustrial do Oeste, polo metalmeccânico no Norte ou a atividade turística na Fachada Atlântica (SILVEIRA, 2016).

Apesar de uma concentração na faixa litorânea, sobretudo ao longo do trecho da BR-101, a demanda por infraestrutura é evidente. Outros eixos de circulação, também apresentam sua importância, como a BR-282, BR-470, BR-116 e BR-153. A localização estratégica dos pontos de atividades econômicas é resultante das múltiplas transformações da formação socioespacial catarinense, que, aliás, se encontra bem diversificado pelo estado.

Neste cenário, de interações locais-regionais, “[...] há uma busca corporativa por espaços, onde os custos de transportes, armazenamentos e serviços de logística sejam mais atrativos” (SILVEIRA, 2016, p. 25). A presença de atividades econômicas em eixos específicos, colaboram da circulação de capital, pessoas e mercadorias nesses eixos dinâmicos. O transporte de passageiros assume um papel fundamental na economia catarinense. Se, de um lado, temos uma rede de transporte rodoviário, interligando uma rede urbana consolidada, o aéreo contribui para as conexões externas ao estado.

Ao longo da última década, houve alterações significativas neste setor. A retomada da agenda neoliberal após o Golpe de 2016 colaborou para uma maior flexibilização do setor (SILVEIRA; RODRIGUES, 2020). Por conseguinte, reconfigurações foram impostas aos sistemas de movimento: a desregulamentação, concentração, livre mercado e oligopólio (quando não é monopólio). Isto é, grandes grupos (e *holdings*) operando de forma concentrada, às vezes por intermédio do cartel, sem o mínimo de regulação.

A aviação catarinense vem sendo impactada de diferentes formas. O estabelecimento de novas ligações aéreas, mesmo que sejam apenas no verão, como na temporada de 2021/2022, implicou na adição de voos para Recife/PE, Cuiabá/MT, Goiânia/GO o interior sulista, como Uruguaiana/RS, Santa Maria/RS, Pelotas/RS, Passo Fundo/RS, Londrina/PR, Maringá/PR e Curitiba/PR. Esta última merece destaque, haja vista que o voo permaneceu na malha permanente, conectando as duas capitais praticamente de forma diária. A conexão direta da capital Florianópolis/SC com Curitiba/PR e Porto Alegre/RS reforça o papel histórico da rede urbana entre as cidades. Ademais, outras cidades constituem o plantel da malha aérea a partir de Santa Catarina: Buenos Aires/ARG, Foz do Iguazu/PR, Rio de Janeiro/RJ, Belo Horizonte/MG, Guarulhos/SP, Congonhas/SP e Campinas/SP.

O modal aéreo justifica as ligações externas de Santa Catarina, sejam elas as temporárias ou permanentes. Algumas topologias reforçam a existência de interações mais longínquas, sobretudo com São Paulo, outras, dinâmicas mais regionalizadas, focadas nos fluxos pela região sul. A circulação de passageiros no estado se torna um reflexo da gênese e refuncionalização da rede urbana, que, ao longo do tempo, acompanha o ritmo da fluidez, imposto pelo capitalismo contemporâneo. Apesar da distribuição desigual deste serviço, é necessário pensar em formas de melhorar a própria aviação regional, com o intuito de contribuir as interações espaciais pelas centralidades urbanas catarinenses.

4 CONCLUSÃO

Nestas conclusões, considerando-se o que foi exposto, alguns pontos merecem destaque e/ou reforço. A começar pela necessidade de novas reflexões que objetivem compreender a dinâmica territorial do setor de transporte, sobretudo o aéreo, e o seu impacto na reestruturação e inserção ou reforço dos papéis das cidades catarinenses. Este debate, à luz

da rede urbana, reitera as demandas contemporâneas da circulação como um interesse estratégico aos estudos geográficos. No centro disso, também precisam ser aprofundadas e revisitadas algumas questões clássicas, como hierarquia, os tipos e padrões de circulação, a produção de centralidades urbanas e o papel do Estado nesse processo.

É visível que as categorias geográficas *estrutura, processo, função e forma* são empiricizáveis por intermédio da técnica concretizada no transporte aéreo (cf. SANTOS, 2014a; 2014b; 2014c). São heranças espaciais que encerram importantes fatores da constituição da rede urbana catarinense, como as concentrações regionais de investimentos, a direção dos fluxos regionais e o reforço dos papéis políticos; em suma, produtos da sua formação socioespacial.

Como é indissociável da dinâmica da rede urbana, o transporte aéreo catarinense reproduz, à sua forma, a lógica hierárquica da rede urbana já estabelecida. Os terminais aeroportuários constituem verdadeiros *nós górdios* da circulação no estado, repercutindo uma vida regional de interações espaciais que, na forma geográfica das redes, atendem às demandas organizadas em lugares por vezes distantes dos locais onde tais elos da rede aérea de transporte está situada. Pela seletividade dos investimentos neste setor, a densidade técnica e o *know-how* exigido, a concentração reforça a diferenciação geográfica dos lugares e atua até mesmo questões de caráter geopolítico – a circulação aérea em si mesma.

Por fim, as asserções que esse texto apresentou possibilita com que se façam apontamentos acerca da configuração da rede urbana de Santa Catarina, considerando-se a concretude da formação socioespacial e a divisão territorial do trabalho produzida nessa fração do território brasileiro. O trabalho humano historicamente acumulado no espaço geográfico é o resultado das dinâmicas da fluidez e da circulação, das mais arcaicas às mais modernas – como a que se desloca sob o modal aéreo, ávido por fluxos velozes. E entendê-lo num dado contexto geográfico contribui para a revisita a tais categorias, conceitos e noções já tradicionais dessa ciência.

Em razão da natureza própria do modal aéreo, foi possível elencar alguns processos: a manutenção de algumas centralidades, como na região do Vale do Itajaí; o reforço de centros urbanos situados na chamada Fachada Atlântica – Joinville, Navegantes e Florianópolis; a refuncionalização de outros lugares, no Sul do estado, em Jaguaruna e no Planalto, em Correia Pinto; e o simultâneo reforço de centralidades já estabelecidas e a inserção de novas funções, como visto em Chapecó, na região Oeste. Essa densificação técnica e tecnológica de alguns lugares corresponde tanto às estratégias do Estado, com suas políticas – mesmo que, por vezes,

fragmentárias – de integração territorial, quanto aos desejos das estratégias provenientes das companhias de transporte.

Foi possível apreender a divisão territorial do trabalho manifestada no transporte aéreo de passageiros e o resultado objetivo do desenvolvimento desigual das forças produtivas e as suas diferenciações regionais, motores dos distintos estágios de desenvolvimento técnico. Assim, este texto pretendeu contribuir com o debate e sustentação teórica da hierarquia urbana, das formas de circulação e interações espaciais e, primordialmente, contribuir para o debate sobre as recentes transformações da circulação e do transporte aéreo, tomando-se o território catarinense como plano empírico central.

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem à CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior e ao UNIEDU/FUMDES – Fundo de Apoio à Manutenção e ao Desenvolvimento da Educação Superior de Santa Catarina, instituições que concederam bolsas de estudo que auxiliaram financeiramente na elaboração deste trabalho.

REFERÊNCIAS

- ANAC. Agência Nacional da Aviação Civil. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br>. Acesso em: 19 maio 2022.
- ARROYO, M. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (Org.). *Cidades médias: produção do espaço*. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 71-85.
- ARROYO, M. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, M; CRUZ, R. C. A. (Org.). *Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização*. São Paulo: Annablume, 2015. p. 37-74.
- BARBOSA, A. M. P. *Rodoviarismo e integração: a ideologia e a política da modernização conservadora catarinense*. 2013. 203 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.
- COCCO, R. G.; SILVEIRA, M. R. Interações espaciais. In: FERNANDES, A.; TRIGAL, L.; SPOSITO, E. S. (Org.). *Dicionário de Geografia Aplicada: terminologia da análise, do planejamento e da gestão do território*. Porto: Porto Editora, 2016. p. 271-272.
- CORRÊA, R. L. *Região e organização espacial*. São Paulo: Ática, 1987.
- CORRÊA, R. L. *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 1994.

- CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). *Explorações Geográficas: percursos no fim de século*. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.
- CORRÊA, R. L. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.
- CORRÊA, R. L. *Caminhos paralelos e entrecruzados*. São Paulo: Ed. UNESP, 2018.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas*. Rio de Janeiro: IBGE, 1972.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de influência das cidades 2018*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.
- LEMONS, J. H. Z.; RODRIGUES, L. A. Circulação, transportes e centralidade regional em Chapecó, Santa Catarina. *Revista da ANPEGE*, v. 17, n. 32, p. 22-48, 2021.
- MAMIGONIAN, A. Vida regional em Santa Catarina. *Revista Orientação*, São Paulo, n. 2, p. 35-38, set., 1966.
- MARX, K. *Contribuição à crítica da economia política*. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008.
- PELUSO JUNIOR, V. A. Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina. Florianópolis: Ed. da UFSC; Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991.
- RODRIGUES, L. A. *Transporte aéreo de passageiros no estado de Santa Catarina: estratégias logísticas e organização territorial*. 2020. 330 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.
- SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 54, p. 81-100, jun., 1977
- SANTOS, M. *Espaço e sociedade: ensaios*. Petrópolis: Vozes, 1979.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2014a.
- SANTOS, M. *Espaço e método*. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2014b.
- SANTOS, M. *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia*. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2014c.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 11. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SILVA, M. A. O desenvolvimento regional e urbano catarinense no contexto sul-brasileiro: notas a partir da teoria marxista das transições. In: MAMIGONIAN, A. (Org.). *Santa Catarina: estudos de Geografia Econômica e Social*. Florianópolis: GCN; CFH; UFSC, 2011. p. 49-71.
- SILVEIRA, M. R. *Desenvolvimento econômico e transporte ferroviário: abordagem para o caso catarinense*. Ourinhos: GEDRI; UNESP, 2006.

SILVEIRA, M. R. Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção histórica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R (Org.). *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-68.

SILVEIRA, M. R. Transporte e logística em Santa Catarina: tipologia e topologia dos principais espaços de circulação e desenvolvimento. In: SILVEIRA, M. R (Org.). *Circulação, transportes e logística no Estado de Santa Catarina*. Florianópolis: Insular, 2016. p. 19-67.

SILVEIRA, M. R. A competitividade territorial: alguns elementos para discussão. *Entre-Lugar*, Dourados, v. 11, n. 21, p. 45-74, 2020.

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. *Revista brasileira de estudos urbanos e regionais*, v. 12, n. 1, p. 63-81, maio, 2010

SILVEIRA, M. R; RODRIGUES, L. A. Reestruturação do transporte aéreo de passageiros em Santa Catarina: da aviação regional para o sistema de hub. *GEOUSP – Espaço e tempo (online)*, v. 24, n. 3, p. 444-467, 2020.

ULLMAN, E. Geography as spatial interaction. In: HURST, M. E. (Org.). *Transportation geography*. Londres: McGraw-Hill, 1974. p. 29-39.