



ANÁLISE DOS FLUXOS DO TRANSPORTE AÉREO (ORIGENS E DESTINOS) DE SANTA CATARINA (2018 a 2022)

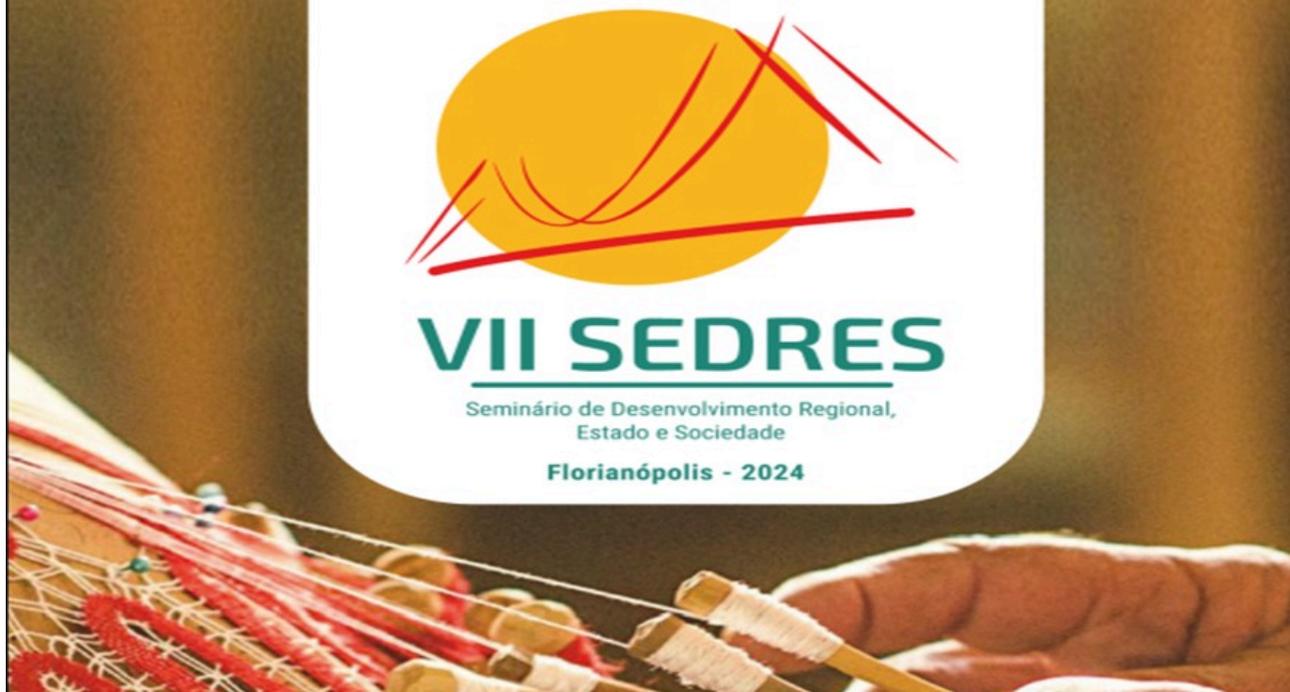
Dinâmicas socioeconômicas regionais

RESUMO

O presente trabalho visa analisar o fluxo do transporte aéreo no estado de Santa Catarina nos anos recentes. Mais especificamente, objetiva revisar brevemente o contexto evolutivo e sistematizar e analisar os dados sobre origem e destino do período de 2018 a 2022, isto é, anos anteriores, durante e pós pandemia de Covid-19. Através da elaboração de mapas, que compreendeu tal recorte temporal, averiguou-se os fluxos de origem e destino de passageiros e cargas, apontando algumas explicações sobre os destinos mais escolhidos. Assim, verificaram-se as características e a importância desse segmento de transporte para o desenvolvimento regional catarinense.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

A metodologia procedimental deste trabalho consistiu em: (1) levantamento e revisão bibliográfica sobre transporte aéreo de Santa Catarina; (2) realização de busca de dados sobre fluxo aéreo dos anos de 2018, 2019, 2020, 2021 e 2022; (3) elaboração de tabelas sínteses para a filtragem de dados desse mesmo período; (4) confecção de mapas temáticos no software QGIS aplicando a semiologia gráfica para diferenciar quantitativamente a legenda; e (5) análise sobre os principais destinos finais e verificação dos aeroportos como “pontos de passagem”. Lembra-se que inicialmente tais procedimentos metodológicos foram efetuados para colaborar com os trabalhos pertinentes ao desenvolvimento do capítulo 4 – Transporte Aéreo de autoria de Goularti Filho (2023), parte integrante do Fascículo 4 – Infraestrutura do Atlas Geográfico de Santa Catarina. Mas, em



virtude da carência de estudos mais detalhados sobre o período pandêmico, optou-se por concentrar os levantamentos e a sistematização dos dados para um lustro recente, pré, durante e pós Covid-19, por meio da elaboração de tabelas, mapas e análises.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

O transporte aéreo comercial em Santa Catarina, conforme esclarece Goularti Filho (2023, p. 87), teve a sua gênese na década de 1920, com a linha Sindicato Condor e a linha Panair. Nesta fase inicial não se verifica um grande desenvolvimento, pois não havia infraestrutura suficiente para um maior fluxo de operações e, portanto, as linhas supriam basicamente as necessidades de transporte de carga postal em trajetos de linhas litorâneas (Goularti Filho, 2023).

A partir das décadas de 1940/50 ocorreu mudança significativa no transporte aéreo estadual, com o aumento e maior interiorização dos voos no território catarinense, estimulados, entre outros motivos, pela oferta de aeronaves remanescentes do período da Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Por exemplo, os modelos DC-3 e C-46 (Rodrigues; Silveira, 2022, p. 4) passaram a protagonizar o transporte no espaço aéreo nacional brasileiro, colaborando para a dinamização do setor. Desde então, o desenvolvimento do transporte aéreo catarinense acompanha o cenário nacional, que se transforma ao longo dos anos devido às políticas públicas nacionais e estaduais, à fusão de empresas, ao surgimento e à extinção de outras etc. (Goularti Filho, 2023).

Atualmente o território de Santa Catarina apresenta 8 (oito) principais aeroportos distribuídos pelas diferentes regiões, sendo que 6 (seis) apresentam fluxos mais significativos (origem e destino), tanto de passageiros, quanto de cargas. Entre esses aeroportos, 2 (dois) se destacam, o Aeroporto Internacional Hercílio Luz que fica na capital, Florianópolis, e o Aeroporto Internacional de Navegantes, situado no município homônimo e que serve de apoio principalmente para a região do litoral central e Vale do Itajaí. Ambos os aeródromos são de caráter civil público e realizam voos domésticos



para outros estados brasileiros, para os Estados Unidos e para alguns países Latino-Americanos, tais como: Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile. Assim, tais estruturas e fluxos permitem às regiões geoeconômicas catarinenses a integração com outras dinâmicas socioespaciais.

RELAÇÃO COM A SESSÃO TEMÁTICA

A crescente utilização do modal de transporte aéreo integra os avanços do período técnico-científico e informacional (Santos, 1994) e do novo ciclo econômico inaugurado a partir da segunda metade do século passado (Rangel, 2005). O trânsito de passageiros e de cargas possibilita a ampliação das conexões nas diferentes escalas (regionais, nacionais e mundiais), abreviando a relação espaço-tempo e possibilitando a interação com as diferentes dinâmicas socioeconômicas, assim participando do desenvolvimento regional do território catarinense e brasileiro.

REFÊRENCIAS.

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). (org.). **Aeródromos: Dados Abertos**. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/aerodromos>. Acesso em: 29 fev. 2024.

GOULARTI FILHO, Alcides. Transporte Aéreo. In: ROCHA, Isa de Oliveira (Org.). **Atlas Geográfico de Santa Catarina**. Fascículo 4 – Infraestrutura. Florianópolis: Ed. da UDESC, 2023. Disponível em: https://www.udesc.br/arquivos/faed/id_cpmenu/6071/ATLAS%20FASC%204-2023-eBOOK.pdf. Acesso em: 15 fev. 2024.

RANGEL, Ignacio. **Obras Reunidas**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

RODRIGUES, Lucas Azeredo; SILVEIRA, Márcio Rogério. Transporte aéreo em Santa Catarina: aviação regional e dinâmicas territoriais. **Confins** [Online], n. 56, 2022. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/48259?lang=pt>. Acesso em: 22 fev. 2024.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. São Paulo: Hucitec, 1998.