



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Análise dos fluxos do transporte aéreo (origens e destinos) de Santa Catarina (2018 e 2022).

Isa de Oliveira Rocha¹
Bruna Migliorini de Melo²
Naiane Januário da Silva³

Resumo

O presente trabalho visa analisar o fluxo do transporte aéreo no estado de Santa Catarina nos anos recentes, mais especificamente, levantar, sistematizar e mapear os dados sobre origem e destino nos anos de 2018 e 2022, isto é, anos anterior 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.

Palavras-chave: Transporte aéreo, Santa Catarina, Fluxos.

¹ Professora Titular do Departamento de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental (PPGPLAN), da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC). Coordenadora do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LABPLAN). isa.rocha@udesc.br

² Graduanda do curso de Geografia Licenciatura da Universidade do Estado de Santa Catarina. Bolsista do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PROBIC). brunamigliorini@gmail.com

³ Graduanda do curso de Geografia Licenciatura da Universidade do Estado de Santa Catarina. Bolsista do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PROBIC). naianejanu15@hotmail.com





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Analysis of air transport flows (origins and destinations) in Santa Catarina (2018 e 2022).

Abstract

This study aims to analyze the flow of air transportation in the state of Santa Catarina in recent years. More specifically, it aims to briefly review the evolutionary context and systematize and analyze data on origin and destination from 2018 to 2022, that is, years before, during and after the Covid-19 pandemic. Through the preparation of maps, which included this time frame, the origin and destination flows of passengers and cargo were investigated, pointing out some explanations about the most chosen destinations. Thus, the characteristics and importance of this transportation segment for the regional development of Santa Catarina were verified.

Keywords: Air transport, Santa Catarina State, Flows.

1 Introdução

O presente artigo⁴ objetiva apresentar algumas observações relativas ao fluxo do transporte aéreo nos principais aeroportos do estado de Santa Catarina nos anos recentes de 2018 e 2022, antes e após a pandemia Covid-19. Mais especificamente, revisar brevemente o contexto evolutivo e levantar, sistematizar e mapear os dados sobre origem e destino dos anos citados. Através de mapas é possível observar os fluxos de origem e destino de passageiros e cargas, apresentando subsídios para o desenvolvimento de novas pesquisas sobre a temática.

⁴ Este artigo compreende resultados parciais da pesquisa integrante do Projeto de Pesquisa intitulado “Atlas Geográfico de Santa Catarina: Fascículo 4 – Infraestrutura e Fascículo 5 – Panorama Econômico” desenvolvido no Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LABPLAN) da UDESC, com recursos de editais do CNPq, FAPESC e UDESC.





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Os procedimentos metodológicos utilizados consistiram em: (1) levantamento e revisão bibliográfica sobre transporte aéreo de Santa Catarina; (2) realização de buscas de dados sobre fluxo aéreo dos anos de 2018 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 na legenda; e (5) análise sobre os principais destinos finais e verificação dos aeroportos como “pontos de passagem”.

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), do Fascículo 4 – Infraestrutura do Atlas Geográfico de Santa Catarina; contudo, por ainda apresentarem resultados preliminares, não foram incorporados à referida obra.

Ainda, em virtude da carência de estudos mais detalhados sobre o período pandêmico, optou-se por concentrar os levantamentos e a sistematização dos dados para o ano pré e pós pandemia do Covid-19 (2018 e 2022), por meio da elaboração de mapas, apresentados na seção a seguir.

2 Contextualização e espacialização dos fluxos aéreos

A obra de Deffontaines (1940), reeditada em 1952 com um apêndice de Almeida (apud Vieira et al., 2013) sobre a evolução do transporte aéreo brasileiro, menciona que os primórdios da aviação no Brasil, na década de 1920, era basicamente constituída pela hidroaviação.





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Por sua vez, o transporte aéreo comercial em Santa Catarina, conforme esclarece Goularti Filho (2023, p. 87), iniciou com a linha Sindicato Condor e a linha Panair, que operavam as primeiras rotas da aviação nacional nestes anos iniciais de 1920. Segundo o autor, nesta fase 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.

A aviação brasileira e catarinense acompanham a evolução do transporte aéreo em escala mundial. Por exemplo, em 1923 já existia uma linha de vôo regular:

entre a Europa e a América do Sul, em cujas escalas da rota Rio de Janeiro-Buenos Aires (linha do Correio Aéreo Internacional), situava-se o campo de pouso do Campeche, na Ilha de Santa Catarina. Este início da aviação catarinense ocorreu com a construção do aeroporto Adolpho Konder, que pertencia a Compagnie Générale Aeropostale, relaciona-se com o decreto federal de 1922 que estabelecia o Sistema de Defesa Aérea do Litoral do Brasil, logo após a primeira guerra mundial, quando a Ilha de Santa Catarina passou a sediar (1923) a Base de Aviação Naval, a atual Base Aérea. Até então, [a maior parte] [d]os aviões que pousavam em Florianópolis eram hidroaviões. (Rocha e Coelho, 2009, p.2)

No contexto das políticas de incentivo ao transporte aéreo implementadas durante o governo do presidente Washington Luiz (1926-30), sob a liderança do então catarinense Ministro da Viação e Obras Públicas, Victor Konder, ocorre o melhoramento da infraestrutura do transporte aéreo nacional. Na época, o aeródromo de Florianópolis tem sua localização deslocada para a localidade de





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Carianos. Esta mudança, ocorrida na mesma latitude do antigo aeroporto, mas posicionada mais a oeste, à beira da baía Sul, acabou se tornando a posição permanente do aeroporto e da base da Força Aérea Brasileira em Florianópolis. (Rocha e Coelho, 2009)

O movimento para essa modernização teve um momento emblemático quando, em janeiro de 1927, o hidroavião trazendo Victor Konder pousou nas águas de Florianópolis. Esse evento deu início às operações comerciais do novo aeródromo em junho do mesmo ano. Em reconhecimento ao ex-governador Hercílio Luz, que faleceu em pleno mandato em 1924 e foi fundamental na aquisição da área da Ressacada para o governo estadual, o aeródromo foi batizado como Aeroporto Hercílio Luz. (Rocha e Coelho, 2009)

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. A. Mamigonian (1986), no capítulo Indústria do Atlas de Santa Catarina do GAPLAN, lembra dos aviões remanescentes da Segunda Guerra comprados e utilizados pela agroindústria Sadia para transportar as salamarias etc. de Concórdia para São Paulo, originando posteriormente a empresa aérea Transbrasil.

Após a 2ª Grande Guerra, com a disponibilidade de grandes aviões, muitos utilizados no conflito, ocorreu a ampliação de empresas operantes no país, inclusive com a fundação de





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

companhias catarinenses, como o caso da Transportes Aéreos Catarinenses S.A. (TAC) de 1948, resultado da re-estruturação da Transportes Aéreos Ltda (TAL), que contava com a assistência da empresa Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda (fundada em 1925), e contrato de tráfego mútuo com a empresa gaúcha SAVAG e a uruguaia PLUNA, para o transporte de passageiros e cargas nas linhas regulares entre Rio de Janeiro e Porto Alegre, e entre cidades gaúchas, catarinenses e uruguaias (SILVA, 1950 apud Rocha e Coelho, 2009, p. 3)

As décadas iniciais da segunda metade do século XX caracterizaram-se por vigoroso desenvolvimento fabril no Brasil (Rangel, 2005) e em Santa Catarina (Mamigonian, 1966 e 1986), quando:

os aeroportos/campos de pouso espalharam-se pelas diversas regiões do território catarinense. Em 1957 Santa Catarina já dispunha de aeródromos em Joinville, Rio do Sul, Gaspar, Canoinhas, Caçador, Bom Retiro, Araranguá, Laguna, Criciúma, Tubarão, Itajaí, Lages, Joaçaba, Concórdia, Videira e Chapecó, além de Florianópolis, único na época com uma pista cimentada. [...] No início dos anos 1980 o estado apresentava 22 aeroportos públicos (Santa Catarina, 1986): nove com pista asfaltada (Chapecó, Concórdia, Criciúma, Florianópolis, Joaçaba, Joinville, Lages, Navegantes e Videira); seis com pista de saibro (Caçador, Curitibanos, Dionísio Cerqueira, Imbituba, Laguna e Xanxerê); três com terra (Blumenau, Lontras/ex-Rio do Sul e São Miguel do Oeste); um com grama (Mafra); dois com areia/sílica (São Francisco do Sul e Três Barras/ex-Canoinhas); e um com cascalho (São Joaquim). (Rocha e Coelho, 2009, p. 4)

Desde então, o transporte aéreo catarinense acompanha o cenário nacional, que se transforma ao longo dos anos devido às políticas públicas nacionais e





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

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) aeroportos apresentam fluxos mais significativos (origem e destino), tanto de passageiros, quanto de cargas, conforme pode-se verificar nos mapas a seguir, que especializam os dados dos anos de 2018 e 2022.



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024



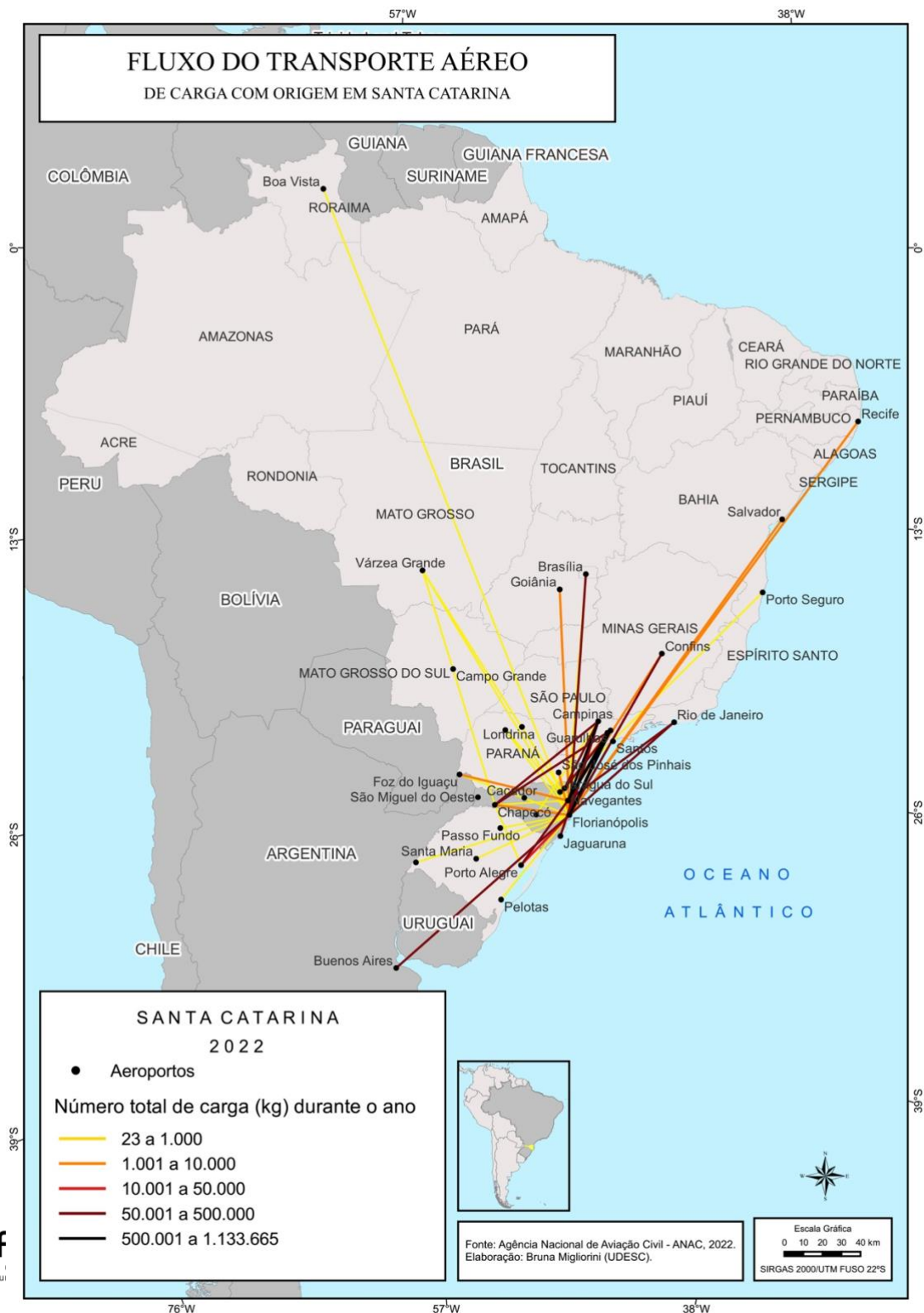
Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024



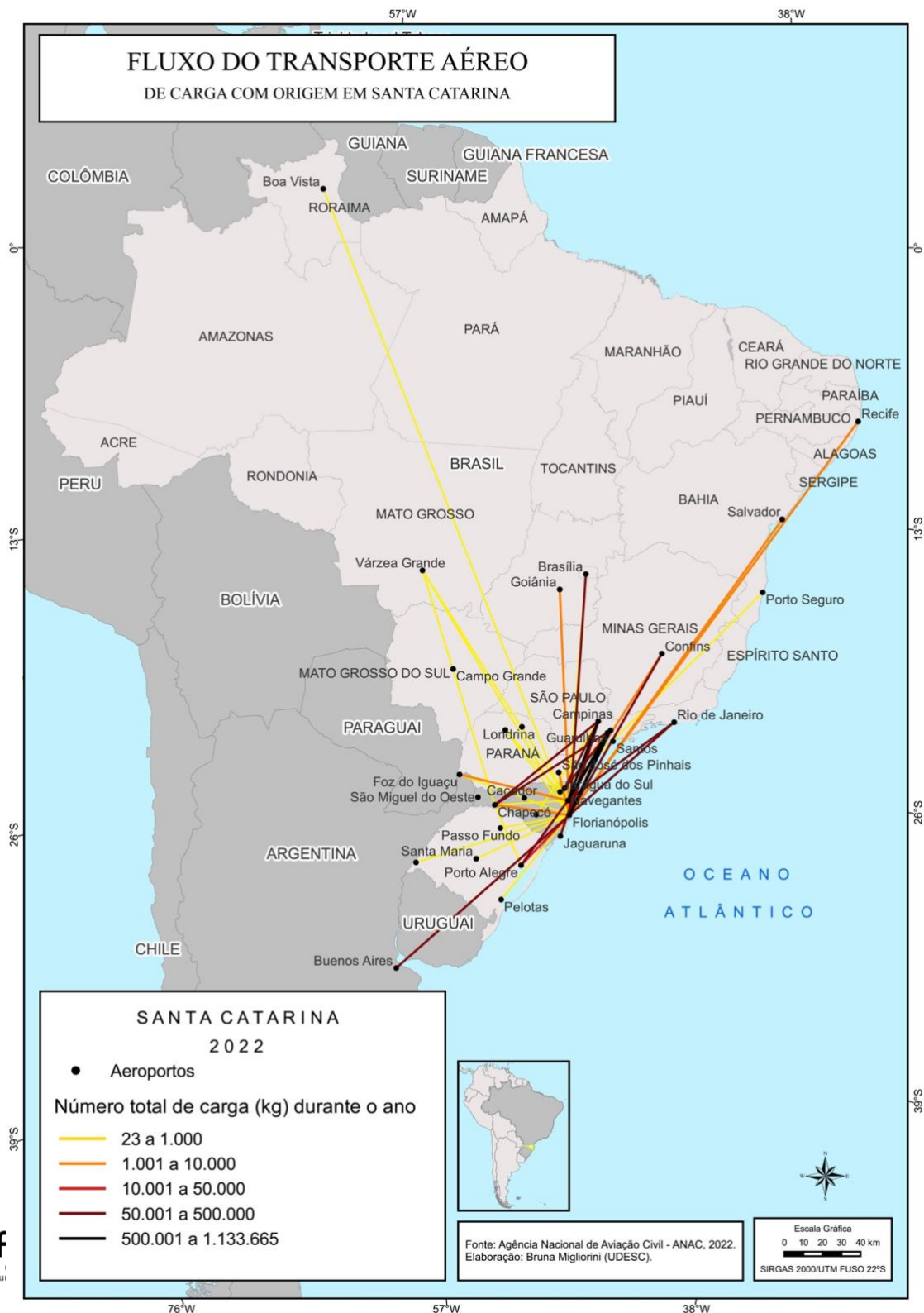
Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024



3 Considerações Finais

Entre os oito principais aeroportos de Santa Catarina, 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 na foz do rio Itajaí-Açu – serve de apoio principalmente para a região do litoral central e Vale do Itajaí (Blumenau, Rio do Sul etc.). Ambos os aeródromos são de caráter civil público e realizam voos domésticos para outros estados brasileiros. O aeroporto Internacional Hercílio Luz em Florianópolis tem linhas regulares para o exterior: para a América do Norte e Caribe, via Panamá, e para países sul-americanos como Argentina (Buenos Aires), Uruguai (Montevideo) e Chile (Lima); em agosto de 2024 inaugurou voo direto para Portugal (Lisboa), conectando a Ilha com a Europa.

Entre 2023 e 2024 alguns aeroportos do interior de Santa Catarina receberam melhorias significativas em sua infraestrutura, o que colaborou para o aumento do fluxo regional de cargas e passageiros. Essas atualizações incluíram a ampliação de pistas e melhorias nos serviços⁵. Outro ponto importante foi o aumento no número de voos regionais⁶ e internacionais⁷ operados pelos aeroportos da região,

⁵ Notícia disponibilizada em G1. “Aeroportos fechados há 32 e 11 anos voltam a operar em SC”, 05 jul. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2024/07/05/aeroportos-fechados-ha-32-e-11-anos-voltam-a-operar-em-sc.ghtml>

⁶ SANTA CATARINA. Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade. Chapecó terá novo voo diário para Florianópolis a partir de junho. 26 maio 2023. Disponível em: <https://www.spaf.sc.gov.br/chapeco-tera-novo-voo-diario-para-florianopolis-a-partir-de-junho/>

⁷ FLORIPA AIRPORT. Aeroporto de Florianópolis ganha dois novos destinos internacionais: Lima e Montevideu. 26 jul. 2023. Disponível em: <https://floripa-airport.com/noticias/102118-aeroporto-de-florianopolis-ganha-dois-novos-destinos-internacionais-lima-e-montevideu>



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

fortalecendo a importância dos aeroportos catarinenses no cenário aéreo nacional e internacional.

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.

Referências

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). *Dados estatísticos do transporte aéreo*. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/voos-e-operacoes-aereas/dados-estatisticos-do-transporte-aereo/48-dados-estatisticos-do-transporte-aereo>. Acesso em: mai. 2024.

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). *História da Aviação*. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/profissionais-da-aviacao-civil/pilotos/introducao-a-aviacao-civil/historia-da-aviacao>. Acesso em: jul. 2024.

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: fev. 2024.

Acesso em: fev. a jul. 2024.





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

COELHO, A. A. *Um estudo geográfico do transporte aéreo no Brasil*. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

GOULARTI FILHO, A. 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: fev. 2024.

MAMIGONIAN, A. Vida Regional em Santa Catarina. *Revista Orientação*, 1966.

MAMIGONIAN, A. Indústria. In: SANTA CATARINA. GAPLAN. *Atlas de Santa Catarina*. Rio de Janeiro: Aerofoto Cruzeiro, 1986.

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

ROCHA, I.O.; COELHO, A.A. Análise do transporte aéreo de cargas em Santa Catarina (Brasil): logística das exportações e importações. In: *12 encuentro de geógrafos de América Latina - Caminando en una América Latina en transformación*. Montevideo (Uruguai): Easy Planners, 2009. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/12.pdf>. Acesso em ago. 2024.

RODRIGUES, L. A.; SILVEIRA, M. R. *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: fev. 2024.

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

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado do Planejamento. Isa de Oliveira Rocha (Org.). *Atlas Geográfico de Santa Catarina: infraestrutura*: Fascículo 4. Florianópolis: Ed. da UDESC, 2023. Disponível em: <https://www.udesc.br/faed/geografia/atlasgeografico>. Acesso em: maio 2024.





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

SILVA, Zedar Perfeito da. *Oeste Catarinense*. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, 1950.

VIEIRA, M.G.E.D.; NAPOLEÃO, F.; ROCHA, I.O. Contribuição ao estudo da rede urbana de Santa Catarina - Brasil. In: 14 EGAL - Decimocuarto Encuentro de Geógrafos de América Latina: Reencuentro de Saberes Territoriales Latinoamericanos, 2013, Lima (Perú). Anales del XIV Encuentro de Geógrafos de América Latina 2013 Perú. Lima (Perú): Unión Geográfica Internacional, 2013. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomicas/Geografiaurbana/065.pdf>. Acesso em: ago. 2024.

