



Vol 7, Nº 17 (diciembre/desembro 2014)

A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL NO CONTEXTO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA VOLTADA AO TURISMO CATARINENSE

Romualdo Theophanes de FRANÇA JR.¹

Doutor em Administração e Turismo (UNIVALI)
romaphanes@gmail.com

Cristiane SILVA²

Doutoranda em Turismo e Hotelaria (UNIVALI)
cristianesilva@estadao.com.br

RESUMO:

O Estado de Santa Catarina vem se caracterizando como um dos fortes destinos turísticos do Brasil, atraindo turistas e viajantes em função da diversidade e das riquezas históricas, culturais e naturais que oferece. Diante do desafio de atender bem os seus visitantes e de ampliar suas potencialidades na geração de emprego e renda a administração pública estadual tem promovido um significativo incremento de recursos em rodovias. Apesar dos avanços dos últimos anos, há deficiências estruturais no sistema de transporte terrestre, notadamente por não se perceber a forte influência proporcionada pelo paradigma da formação socioespacial. Os aspectos formulados neste estudo propõem o debate sobre a importância de se romper com o lugar como parte isolada do todo, envolvendo-o na inter-relação dinâmica do conceito de espaço geográfico, articulando dialeticamente natureza e sociedade, onde toda formação social é entendida como espacial e temporariamente determinada. A abordagem estabelece a necessidade de análises e debates sobre a gênese, a evolução e as transformações no contexto da infraestrutura rodoviária voltada ao turismo catarinense.

Palavras-chave: Formação Socioespacial. Espaço Geográfico. Infraestrutura Rodoviária. Turismo Catarinense.

The Socio-Spatial Shaping in the Context of Road Infrastructure Focused on Santa Catarina Tourism

¹ Doutor em Administração e Turismo pela Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI); Mestre em Engenharia Civil com ênfase em Infraestrutura e Gerência Viária pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC); Especialista em Engenharia em Segurança do Trabalho pela Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC); Engenheiro Civil (UDESC); Docente da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC). e-mail: romaphanes@gmail.com

² Doutoranda em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI); Bolsista CAPES, do Programa de Suporte à Pós-Graduação em Instituições de Ensino Particulares (PROSUP-CAPES); Mestra em Gestão de Políticas Públicas (UNIVALI); Especialista em Docência do Ensino Superior (UNIASSELVI); Bacharela em Direito (UNIVALI); Advogada (OAB-SC 27.513). e-mail: cristianesilva@estadao.com.br

ABSTRACT:

The state of Santa Catarina is becoming characterized as one of the strongest tourist destinations in Brazil, attracting tourists and travelers because of its diversity and the historical, cultural and natural richness that it offers. Faced with the challenge of serving well their visitors and expand its potential in generating employment and income, the state government has promoted a significant increase in resources for highways. Despite the advances of recent years, there are structural deficiencies in the inland transport system, notably by the lack of perception regarding the strong influence provided by the paradigm of socio-spatial shaping. The aspects formulated in this study suggest a debate on the importance of not considering the place as an isolated part of the whole, involving it in the dynamic interrelationship of the concept of geographical space, dialectically linking nature and society, where every social formation is understood as spatially and temporarily determined. The approach establishes the need for analysis and debate on the genesis, evolution and transformation in the context of road infrastructure aimed at Santa Catarina tourism.

Keywords: Socio-spatial Shaping. Geographic Space. Road Infrastructure. Tourism in Santa Catarina.

Beleza, diversidade e dinamismo são qualidades que tornam Santa Catarina um Estado especial. Santa Catarina é um destino turístico destacado.

Não por acaso Santa Catarina recebeu, de forma consecutiva em 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 e 2012 a indicação de melhor Estado do Brasil pela Revista Viagem e Turismo, premiação fruto dos esforços empreendidos no sentido de fomentar no Estado o desenvolvimento da atividade do turismo, através de ações de divulgação, de formação e especialização de mão de obra e, principalmente, de investimentos em infraestrutura turística.

Inegável, também, que as obras de infraestrutura, especialmente as rodovias, cumprem papel fundamental no desenvolvimento turístico e muitas vezes se apresentam como o diferencial para maior ou menor frequência do destino escolhido.

Contextualizando a rodovia como um sistema, onde a via e o espaço formado no seu entorno estão sujeitos a frequentes mudanças, não resta dúvida que podem e devem ser examinadas através do uso das categorias de processo, estrutura, forma e função propostas por Santos (1997a) para a compreensão da realidade sócio-espacial. É esta referência teórico-metodológica que permite apreender a influência das relações de produção no processo social, suas mudanças e adaptações para atender a dinâmica do sistema capitalista. O autor lembra que mesmo ao considerarmos as articulações entre duas esferas (a social e a espacial), como por exemplo, o papel do poder público, das forças econômicas, a relação entre capital e trabalho, bem como os elementos naturais determinantes da diretriz e traçado da rodovia, e dos fluxos de pessoas e mercadorias que nela transitam e transitaram ao longo das últimas décadas, a análise deve levar em conta uma multiplicidade de fatores visto que cada elemento apresenta um valor e apenas o movimento de todas as partes ou de seu conjunto é que valoriza cada uma delas.

Convicto da importância da exploração e do desenvolvimento sustentável da indústria do turismo para os catarinenses, e ciente da necessidade de assegurar, para tanto, boas e confortáveis condições de acessibilidade, o Governo do Estado de Santa Catarina vem investindo recursos de forma continuada na ampliação da infraestrutura aeroportuária, mediante implantação e melhoramento de aeroportos regionais, da infraestrutura portuária, mediante a realização de estudos e implantação de terminais turísticos para atracação de embarcações, da infraestrutura ferroviária, com estudos e projetos para retomada de sua operação como logística de integração entre modais, e principalmente na melhoria e ampliação da malha rodoviária pavimentada do estado, capazes de oferecer efetivo suporte ao desenvolvimento turístico descentralizado.

Observa-se, no entanto, que as decisões de investimento na infraestrutura de transportes do Estado vêm sendo tomadas, em algumas situações, com base no sentimento empírico de seus administradores, tratando isoladamente a potencialidade turística natural, e em outras situações pelo modelo capitalista consolidado nos últimos 40 anos, sob a influência direta das classes dominantes. Deixando, portanto, de considerar aspectos importantes de logística, planejamento e estratégia, e pior, desconsiderando fundamentos da cultura, da história e do espaço geográfico, no domínio das dinâmicas sociais que criam e transformam as formas.

Os espaços geográficos produzidos no decorrer da história, sempre mostraram que sua produção, sua organização, sua apropriação e seu usufruto foram determinados pelas relações de poder (político, econômico, religioso e militar) existentes entre os grupos sociais das diversas sociedades humanas.

Em que pese toda ação governamental de descentralizar as decisões de prioridades de investimentos no Estado, através das Secretarias de Estado do Desenvolvimento Regional, envolvendo diretamente o cidadão Catarinense por meio dos Conselhos de Desenvolvimento Regional, numa clara identidade com os conceitos de Lefebvre (1969), não resta dúvida que as bases de decisão precisam ser margeadas pela interpretação multidisciplinar, adotando o referencial de Rangel (1981) acerca da formação social brasileira para a qual são centrais as categorias de “modo de produção” e “formação social”.

É neste princípio que o presente trabalho pretende chamar a atenção para a importância de se estabelecer um referencial de debate que objetive adequar os investimentos em rodovias à potencialidade e cultura local, aproveitando a disponibilidade de matéria prima e de mão de obra, aplicando soluções tecnológicas com os mais modernos métodos de execução das obras, direcionadas a reduzir os impactos ao meio natural, envolvendo a cultura e os costumes locais, integrando os diversos modais que porventura venham a ser adotados, e sempre respeitando o espaço do homem, que segundo Santos (1982) é constituído pela paisagem e pela formação social, referindo-se a última como responsável pelo movimento no espaço.

2 O TRANSPORTE E O TURISMO

O mundo atual é um conjunto interligado, em que pessoas e produtos têm condições de serem transportadas, mesmo para os locais mais remotos. A capacidade de comunicação, praticamente instantânea com todos os pontos do globo terrestre, em razão dos avanços tecnológicos, permite compartilhar os momentos mais importantes na vida de outros povos.

“Tanto na comunicação como no transporte, velocidade e participação são os conceitos deste movimento que revoluciona a história da humanidade” (FRANÇA JR.; SILVA, 2012, p. 257).

Para avaliar a qualidade de vida de um indivíduo ou de uma sociedade, vários parâmetros referentes à saúde, vestuário, educação, habitação, oportunidade de trabalho, profissionalização, distribuição da população, lazer, segurança, tranquilidade, ambiente comunitário, participação na vida do país, realização pessoal e liberdade de expressão, devem ser observados. A maioria dos parâmetros mencionados depende fortemente de um bom sistema de transportes compreendendo infraestrutura, planejamento e gerenciamento, tendo em vista que os mesmos aumentam a mobilidade e a acessibilidade da população (FOGLIATTI; FILIPPO; GOUDARD, 2004).

Atividade presente onde quer que se situe a vida humana, a importância do sistema de transporte é superlativa e resulta de função mediadora nos processos de produção e troca dos bens, bem como nos fluxos humanos. O transporte, na realidade, intervém necessariamente em apoio a todas as demais atividades do homem, quaisquer que elas sejam e a complexidade que se revistam, e em todos os estágios do desenvolvimento econômico e social (GARCIA, 1999).

Segundo Marx (1983) o concreto é concreto por ser a síntese de múltiplas determinações, ideia reforçada por Santos (1997a, p. 10) ao esclarecer que toda realidade corresponde a uma totalidade formada por vários elementos, visto que:

Em uma mesma região cada elemento está sempre variando de valor, porque, de uma forma ou de outra, cada elemento do espaço, homens, firmas, instituições, meio, entra em relação com os demais, e essas relações são em grande parte ditadas pelas condições do lugar. Sua evolução conjunta num lugar ganha destarte, características próprias, ainda que subordinadas ao movimento do todo, isto é, ao conjunto de lugares.

Assim é na atividade turística, onde o território disponibiliza os atrativos, os turistas são os clientes que buscam experiências diversas na realização da viagem, as firmas representam o conjunto de empresas que tem o turismo como forma de obtenção de lucro, as instituições são o poder público, em suas esferas executiva e legislativa, que observam no turismo a oportunidade de ativar e ampliar a economia local e, por fim, a comunidade anfitriã percebe o turismo como fonte de geração de emprego e renda, mas também como uma atividade a interferir em seu espaço.

Seguindo as ponderações de Barreto (1995), o turismo é um amálgama de fenômenos e relações, fenômenos estes que surgem por causa do movimento de pessoas, que é o elemento dinâmico, e a permanência destas pessoas em vários destinos, que é o elemento estático.

Goeldner, Ritchie e McIntosh (2002, p. 23) definem turismo como: “a soma de fenômenos e relações originados da interação de turistas, empresas, governos locais e comunidades anfitriãs, no processo de atrair e receber turistas ou visitantes”.

Os transportes, tantos os meios quanto às vias, estão presentes no dia a dia de todas as pessoas, mesmo que seja de uma forma pouco explícita. Na atividade turística, eles são sua própria razão de ser, pois sem deslocamento no espaço não temos turismo; e, apesar da sua função determinante para a existência do turismo, tem sido praticamente nula a produção bibliográfica sobre a temática, apesar da crescente oferta de cursos superiores e de especializações em turismo (RONÁ, 2002).

Não é possível estabelecer o momento exato do aparecimento dos conceitos de turismo, sabe-se apenas que tem origem na palavra inglesa "tour", que ganhou importância a partir do final do século XVII, para definir as viagens da aristocracia inglesa ao continente europeu, como complemento da sua educação, as chamadas "Grand Tour". Para Acerenza (2002) esse evento possibilitou o registro por meio de relatos pormenorizados das viagens, através de mapas contendo as principais rotas entre as cidades visitadas, os atrativos observados em cada região, além de descrever de forma detalhada, as principais acomodações existentes em cada local e também os melhores lugares para alimentação. Os benefícios obtidos com essas viagens foram muito questionados, uma vez que ao invés de estudos, muitos se dedicavam somente aos prazeres disponíveis ao longo do caminho.

A revolução industrial, iniciada no Reino Unido em meados do século XVIII, expandiu-se pelo mundo a partir do século XIX, acarretando profundas transformações econômicas, tecnológicas e sociais, introduzindo novos meios de transportes, com trens e barcos movidos a vapor, o que permitiu vencer maiores distâncias com maior quantidade de passageiros, de maneira mais confortável e mais rápida, marcando uma evolução nas viagens e dando origem ao turismo organizado.

Outro fator que propiciou uma expansão considerável no turismo deu-se após as duas grandes guerras mundiais, o que possibilitou um investimento em estradas e nos transportes aéreos, além de propiciar novos avanços tecnológicos, tendo como exemplo a televisão que contribuiu para a promoção de vários países como destinos turísticos (IGNARRA, 2003).

O desenvolvimento da atividade turística requer a acessibilidade aos recursos e instalações. O turista não é cativo de uma atração turística, e sim um cliente, e como tal deve ser tratado. Atrativos de qualidade, bom atendimento, adequadas instalações e, principalmente, condições de acesso e mobilidade são requisitos indispensáveis para assegurar a satisfação desse cliente e, por via de consequência, garantir sua fidelização é a forma mais econômica de divulgação a outros potenciais clientes (FRANÇA JR.; PIRES, 2011).

Collier (1994) argumenta que são três as necessidades que devem ser atendidas no sistema de transporte turístico: transporte do turista da região de origem para a região anfitriã, transporte entre destinações anfitriãs, e transporte dentro de destinações anfitriãs.

Para cumprir tais necessidades apresentam-se os modais de transporte de pessoas, que são: ferroviário, aéreo, aquaviário e rodoviário (SOARES JUNIOR; REIS; SANTOS, 2011). Com destaque, e baseado em suas vias, esses são os modais que estão disponíveis para o desenvolvimento da atividade turística.

De acordo com Mansfield (1992), o uso de diversos meios de transportes para chegar à destinação tem várias consequências espaciais associando a distância viajada e a quantidade de tempo envolvida na viagem.

Page (2001, p. 44) registra que "no período pós-guerra, o crescimento na aquisição de carros não apenas flexibilizou o impacto nas viagens turísticas, como também causou uma superutilização em locais acessíveis". O autor demonstra também que em toda Europa, 40% do tempo de lazer fora de casa é gasto em deslocamentos, e a grande maioria acontece de automóvel.

Caracteriza-se o modal rodoviário como o principal meio de integração entre os outros modais de transporte. Portanto, pensar em estradas, pavimentadas ou não, é pensar no próprio turismo, tão relevante é sua participação na sociedade.

As estradas antecederam o automóvel. Contudo, foi o advento dos veículos automotores que provocou a necessidade de modernizar os processos construtivos e de projetos geométricos, para a obtenção de vias mais seguras, confortáveis e duráveis, do ponto de vista da trafegabilidade.

Abarcando tais considerações para o território turístico brasileiro, em uma análise mais profunda do sistema rodoviário nacional, entende-se que cabe avaliar as múltiplas determinações que ao longo da história do Brasil foram responsáveis pela sua configuração atual, aliando as propostas teóricas de Santos (1982) às de Rangel (1981) que permitem interpretar a evolução da formação socioespacial brasileira em diferentes períodos históricos, buscando caracterizar as distintas fases da evolução da rede rodoviária do país.

Projetando para Santa Catarina, a discussão tem forte conceito nos estudos realizados por Mamigonian (2000) e Pereira (2003), responsáveis por significativas contribuições acerca da

formação social brasileira e do sul do país, em particular, bem como por reflexões sobre a organização espacial, a partir da lógica do capitalismo.

Neste sentido, qualquer entendimento que envolva a relação entre o transporte e o turismo, deve considerar que toda a realidade é fruto de “múltiplas determinações”, conforme assinala Marx (1983), e que a relação dialética entre os vários aspectos que compõem a realidade exige a consideração de diferentes escalas (mundial, nacional, regional e local), como forma de propiciar o entendimento do objeto investigado que, no presente caso, envolve o empreendimento rodoviário.

3 ESPAÇO GEOGRÁFICO, TURISMO E RODOVIAS EM SANTA CATARINA

No Brasil, a referência é o grande território que foi dominado por Portugal, constituindo-se em uma Nação homogênea e, ao mesmo tempo, cheia de especificidades nas mais diversas escalas. Raro algumas exceções, o Brasil se formou enquanto Nação por haver uma maior paridade nas combinações geográficas, isto é, nos aspectos físicos, biológicos e humanos e nos interesses imperiais e republicanos. A América Espanhola, por sua vez, compartimentou-se em vários estados nacionais, em virtude de ter predominado, em seu território, a heterogeneidade (PEREIRA, 1997).

Santa Catarina, colonizada por fluxos migratórios de origem portuguesa, alemã, italiana, tirolesa, francesa, africana, ucraniana, polonesa, russa, suíça e japonesa, nas regiões Sul, Grande Florianópolis, Vale do Itajaí, norte e nordeste, além dos tropeiros paulistas no planalto norte e serrano, e da migração gaúcha (italo-alemã-brasileira) no oeste, resultou numa sociedade miscigenada, que preserva os costumes, as tradições, o folclore, a culinária, a arquitetura, o patrimônio artístico e histórico, herdados de seus povos formadores.

Apresenta índice de desenvolvimento humano (IDH), indicador adotado pela Organização das Nações Unidas (ONU), de 0,863, o que coloca o Estado na quarta posição nacional. O Catarinense tem ainda a segunda maior expectativa de vida do país: 71,9 anos (SEBRAE, 2010).

Localizado na Região Sul do país, entre os Estados do Paraná e do Rio Grande do Sul, o Estado de Santa Catarina tem um território de pouco menos de 96 mil km², que se limita ao leste com o Oceano Atlântico, estreitando-se até formar uma fronteira de cerca de 120 km de extensão com a República Argentina, pouco mais de 500 km a oeste.

Só a linha costeira do Estado, em seus 532 km de extensão, acrescida das ilhas oceânicas, despontada de costões rochosos bordados por sucessões de praias, baías e mangues, aqui e acolá, recortadas por barras de rios que deságuam no Atlântico, apresenta atrativos de belezas irresistíveis. Mas não só o litoral dispõe de atrativos, o interior também apresenta uma diversidade de roteiros (SANTUR, 2013).

A formação geológica oferece também a ocorrência de águas termais em vários locais ao longo do território do Estado desde o litoral até o extremo oeste. O relevo recortado e os cursos d'água em terrenos acidentados oferecem condições ideais para atividades relacionadas com esportes radicais.

Para Peluso Júnior (1991), a morfologia do relevo catarinense caracteriza a existência de duas grandes regiões: o planalto, que começa na região oeste terminando nos limites das encostas, separando-as; e a região litorânea se estendendo até o Oceano Atlântico.

Os elevados contrafortes das Serras, Geral e do Mar e seus espigões, que delimitam a faixa litorânea, oferecem o contraponto das altitudes mais elevadas do sul do país, onde se desenvolvem as paisagens privilegiadas, culturas e atividades de campos e serras, aquinhoadas com o espetáculo de neve nos invernos (SANTUR, 2013).

“A forma como o relevo foi modelado, aliada ao clima temperado, faz com que ocorra um volume maior de chuvas no litoral em relação ao planalto. Por outro lado as temperaturas mais baixas são registradas nesta segunda região” (DAL MOLIN, 2008, p. 3).

O clima mesotérmico predominante em Santa Catarina proporciona temperaturas médias agradáveis, variando de 13° a 27° C, com chuvas distribuídas durante todo o ano. Ao contrário da maior parte do território brasileiro, possui as quatro estações do ano bem definidas. Os verões são quentes e ensolarados.

A vegetação, bastante diversificada, está segmentada em quatro tipos: mata costeira (possuindo espécies como o cedro, a peroba e a canela, estas remanescentes da mata atlântica) que abrange todo o litoral; campos e matas de araucárias (variando entre campos gramíneos, onde existem regiões planas com ondulações leves e florestas de araucárias em locais com inclinações mais elevadas) encontradas no planalto; mata de araucária (tendo como exemplares de destaque a araucária, a erva-mate e a imbuia) localizada nos pontos mais elevados do planalto; e savanas do

litoral (campos com árvores de tamanho reduzido), presentes nas planícies costeiras, juntamente com os exemplares da mata atlântica (PELUSO JÚNIOR, 1991).

A par desses e de outros recursos naturais, os próprios núcleos étnicos a partir dos quais se formaram e se desenvolveram várias das principais cidades de Santa Catarina, favoreceram o estabelecimento de eventos econômicos e socioculturais baseados nas origens, usos e costumes de seus ancestrais, que acabaram por se consolidar na forma de roteiros regionais com forte apelo turístico.

Valorizando tais aspectos como atrativos turísticos, a pesquisa de Dalmolin (2008, p. 4) faz destaque para:

[...] a relação entre a história e a ocupação espacial de Santa Catarina, iniciada no século XVI, período em que os europeus começaram a atingir terras até então desconhecidas, habitadas por povos exóticos, como o caso das Américas e, mais especificamente, do território brasileiro.

Fica latente que as cidades são oriundas de um conjunto formado pelas relações culturais, econômicas, sociais e geográficas, considerados de forma integrada, pertencentes a um único quadro composto pela história, em sua relação inicial com a natureza intocada que ao longo do tempo tem seus recursos substituídos por objetos artificiais, vitais a manutenção da existência humana e que refletem a aplicação de tecnologias desenvolvidas ao longo do processo (SANTOS, 1997b).

Santos (1997b) ressalta, ainda, que a principal forma de relação entre homem e natureza é dada pela técnica, composta por um conjunto de meios instrumentais e sociais, dos quais o homem conduz sua vida, produz e cria o espaço.

É na criação do espaço geográfico que os vários produtos das relações humanas se manifestam para uma formação social e cultural; e assim como nas relações de trabalho, nas comunicações, nos negócios e na informação, tanto no passado como no presente, também perpetuam a continuada evolução dos sistemas de transporte.

O crescimento dos meios de transporte terrestres, proporcionada pelo avanço tecnológico, é acompanhado pelas transformações das vias correspondentes e conferem novas formas e funções ao espaço geográfico (BARBOSA, 2010).

O espaço geográfico não pode ser confundido com território, pois não são sinônimos. O termo território está associado a uma extensão de terra, ou a extensão física de um município, região, estado ou país, que tem suas divisas definidas pelas fronteiras com seus vizinhos e sobre este território exerce soberania. O espaço geográfico surge a partir do momento em que o território passa a ser trabalhado, modificado ou transformado pelo homem, ou quando este imprime na paisagem as marcas de sua atuação e organização social. Por meio de sua produção transforma os recursos naturais em coisas úteis e indispensáveis à sua vida, tais como: alimentos, habitação, energia, estradas, entre outros. O espaço é, pois, sempre conjuntura histórica e forma social que recebe seu sentido dos processos sociais que se expressam através dele (CASTELLS, 1971).

Para reforçar este pensamento, Santos (1982, p. 18), faz a referência de que:

O espaço reproduz a totalidade social na medida em que essas transformações são determinadas por necessidades sociais, econômicas e políticas. Assim o espaço reproduz-se, ele mesmo, no interior da totalidade, quando evolui em função do modo de produção e de seus momentos sucessivos. Mas o espaço influencia também a evolução de outras estruturas e, por isso, torna-se um componente fundamental da totalidade social e de seus movimentos.

Se, de um lado, a dinâmica social e econômica do Estado favoreceu o desenvolvimento da importante e desejável indústria de exploração da atividade turística em Santa Catarina, com o envolvimento de crescente parcela de sua população economicamente ativa e de investimentos privados, cabe de outro lado, ao Estado complementar essa atuação, como parceiro do desenvolvimento, tanto no que diz respeito às questões de regulamentação, do controle ambiental, da fiscalização das atividades, como também no que se refere à questão do investimento público de contrapartida.

Com tal caracterização, e observando a sistemática atual existente para definição do orçamento anual do Estado, no que tange à infraestrutura de transportes, torna-se fundamental trabalhar o conceito de “combinações geográficas” de Cholley (1964), onde a interligação entre os aspectos físicos (clima, relevo, hidrografia, geologia), biológicos (solo, fauna, flora) e humanos (o homem e suas técnicas), proporcionará um plano de diretrizes básicas para a gestão estratégica e

planejada do sistema rodoviário estadual, voltado a aproveitar todo potencial gerado em seu próprio espaço geográfico.

Não se trata de reformular a postura de decisão política, mas de garantir a observação da categoria de formação econômica, social e espacial, tal como foi definida por Santos (1982), permitindo ao gestor público ampliar sua abrangência de resultados aplicando o mesmo volume de recursos.

A vida econômica do Estado de Santa Catarina foi sempre de difícil articulação, pois o relevo acidentado não favorece a aproximação entre as diversas regiões. O território catarinense foi sendo ocupado, vagarosamente, em quase toda sua extensão e com baixa densidade, notadamente em função da lentidão com que evoluíram os meios de transporte (PELUSO JÚNIOR, 1991).

Superando as características imperativas do quadro natural, o espaço geográfico catarinense se consolidava na medida em que conseguia responder as características impostas pelo terreno e na árdua tarefa de abrir as primeiras vias terrestres de comunicação que permitissem a ligação dos diversos núcleos produtores entre si e com os demais centros urbanos (BARBOSA, 2010).

Envolver aspectos inerentes aos procedimentos de engenharia para execução de obras e serviços, observando a modalidade turística, como o ecoturismo, o turismo religioso, o turismo de eventos, o turismo histórico, o turismo gastronômico, dentre outros, respeitando aspectos locais e regionais historicamente caracterizados, valorizando o modo de produção anterior, mesmo que dominado pelo novo (SANTOS, 1982), e aliando uma concepção do espaço que ultrapasse as fronteiras do ecológico e abranja toda problemática social (BARRIOS, 1976), é o caminho adequado para se evitar equívocos que venham resultar em impactos negativos de ordem econômica e social.

Como teorizava Santos (1982), se a geografia deseja interpretar o espaço humano como fato histórico que ele é somente a história da sociedade mundial aliada à da sociedade local pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a história não se escreve fora do espaço e não há espaço sem sociedade.

Neste sentido, a abordagem construtiva da infraestrutura rodoviária estadual que vai desde a vontade política de realizar, da definição do traçado e do projeto de engenharia, passando pelo enquadramento de lei orçamentária e pelo planejamento executivo de sua formalização, precisa ser refletida na abordagem de Corrêa (2005), onde aponta que as ações sobre o território são complexas e devem ser articuladas por agentes sociais que produzem um constante processo de reorganização do espaço geográfico, por meio da definição de novas áreas para serem incluídas no espaço, determinando o que deve ser deteriorado ou renovado.

Portanto, o desafio de integrar as regiões de valoração turística, com infraestrutura rodoviária, deve respeitar a cultura, a história, a tradição e os costumes da comunidade residente, refletida em seu espaço geográfico, para minimizar os efeitos de uma possível decisão do Estado ser tomada em razão do exclusivo interesse do capital ou de grupos econômicos, gerada pela pressão externa para entrada de novos produtos e serviços no setor turístico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As características do relevo de Santa Catarina, cujos acidentes geográficos constituem barreiras naturais de comunicação entre as regiões litorâneas e planaltos, influíram decisivamente na própria forma de ocupação do território, resultando no estabelecimento de povoações e grupos étnicos relativamente isolados e independentes, formando os anteriores enclaves econômicos e culturais. Mas, por outro lado, a peculiar geomorfologia do Estado ofereceu recursos naturais fantásticos para o desenvolvimento de atividades econômicas relacionadas com o turismo, passível de exploração como atividade rentável, limpa e sustentável.

Percebe-se que o Governo do Estado vem aplicando uma política de disseminar a exploração econômica da atividade turística para as diferentes regiões do Estado, interiorizando-a ao invés de concentrá-la unicamente no litoral, dentro de uma política de descentralizar as ações do governo. Neste contexto, as rodovias cumprem destacado papel na interligação e acessibilidade dos roteiros regionais consolidados que contemplam o Estado catarinense, desde o Grande Oeste, passando pelo Vale do Contestado, Caminho dos Príncipes, Vale Europeu, Planalto Serrano, Balneário Camboriú, Grande Florianópolis, Encantos do Sul, e chegando por fim ao Caminho dos Cânions, no extremo sul do Estado.

Neste conceito de descentralização é que se defende a aplicabilidade de todo referencial teórico metodológico proposto por Santos (1982 e 1997), apreendendo a evolução da formação socioespacial para obter a melhor concepção da infraestrutura rodoviária, como indutora do desenvolvimento turístico de Santa Catarina, ampliando a sua oferta mediante incentivo à maior

permanência dos turistas no Estado, na relação de conforto e segurança em um ambiente de percepção da história e cultura de seu povo.

O espaço é matéria trabalhada por excelência; nenhum dos objetos sociais tem uma tamanha imposição sobre o homem, nenhum está tão presente no cotidiano dos indivíduos. Neste sentido, as realidades e as noções de sociedade e espaço inerentes à categoria da formação social, são inseparáveis (SANTOS, 1982).

Seguir um plano de diretrizes como base para tomada de decisão, calcado nos preceitos elencados e apresentados nesta pesquisa, permitirá a ampliação dos impactos positivos e, conseqüentemente, a minimização dos impactos negativos quando da implementação do empreendimento rodoviário, entendido como um sistema das categorias de produção, formação social e apropriação do espaço.

Deixa-se latente, inclusive, que este trabalho é apenas um exercício do que é possível proporcionar ao setor da engenharia dos transportes, no enfoque de que a atividade reforce e desenvolva os princípios da sustentabilidade. Discutir, relacionar, compilar e tratar os dados e informações obtidos com a aplicação da temática é uma das abordagens que devem ser aprofundadas para garantir ao setor turístico não só o sucesso momentâneo, mas o êxito de suas atividades ao longo do tempo.

REFERÊNCIAS

ACERENZA, M. A. (2002). *Administração do turismo*. Bauru: Edusc.

BARBOSA, A. M. P. (2010). *Integração regional de Santa Catarina: a rodovia BR 282*. Monografia de Graduação, Bacharelado em Geografia, Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC), Florianópolis, SC.

BARRETO, M. (1995). *Manual de iniciação ao estudo do turismo*. Campinas: Papirus.

_____; BURGOS, R.; FRENKEL, D. (2003). *Turismo: políticas públicas e relações internacionais*. São Paulo: Papirus.

BARRIOS, S. (1976). *Prediagnóstico espacial: el marco teórico*. Caracas: Universidad Central de Venezuela.

CAILLOIS, R. (1964). *Instinct et société*. Paris: Gonthier.

CASTELLS, M. (1971). *Problemas de investigación en sociología urbana*. Buenos Aires: Siglo XXI editores.

CHESNAIS, F. (1996). *A mundialização do capital*. São Paulo: Xamã.

CHOLLEY, A. (1964). *Observações sobre alguns pontos de vista geográficos*. Rio de Janeiro: Boletim Geográfico, v. 22, n. 179, p. 139-145.

COBRA, M. (1986). *Planejamento estratégico*. São Paulo: Atlas.

COLLIER, A. (1994). *Principles of tourism*. Auckland: Longman Paul.

CORRÊA, R. L. (2005). *O espaço urbano*. São Paulo: Ática.

DAL MOLIN, E. D. (2008). Determinantes da história de Santa Catarina: os recursos naturais e culturais da "Rota do Sol" como atrativos turísticos – estudos preliminares. In: *V SEMINTUR - Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul*. Caxias do Sul: EDUCS.

FOGLIATTI, M. C.; FILIPPO, S.; GOUDARD, B. (2004). *Avaliação de impactos ambientais: aplicação aos sistemas de transporte*. Rio de Janeiro: Interciência.

FRANÇA JR., R. T.; PIRES, P. S. (2011). Perspectiva para construção de estradas no contexto do turismo sustentável. Balneário Camboriú: *Anais do VIII Seminário da Associação Nacional de Pesquisas e Pós-Graduação em Turismo*.

_____; SILVA, C. (2012). Política pública para implantação de estradas, perspectiva de sustentabilidade na gestão do turismo. Itajaí: *Revista Eletrônica Direito e Política*, v.7, p. 248-274.

GARCIA, F. C. (1999). *A política comum dos transportes*. Lisboa: Cargo Edições.

GOELDNER, C. R.; RITCHIE, J. R. B.; McINTOSH, R. W. (2002). *Turismo: princípios, práticas e filosofias*. Porto Alegre: Bookman.

GRESPLAN, J. (2006). *Ensaios comentados Karl Marx*. São Paulo: Ática.

HENDERSON, B. D. (1998). As origens da estratégia. In: MONTGOMERY, C. A. *Estratégia: a busca da vantagem competitiva*. Rio de Janeiro: Campus.

IDENBURG, P. J. (1993). Four styles of strategy development. *Long range planning*, v. 26, p. 132-137.

IGNARRA, L. R. (2003). *Fundamentos do Turismo*. 2. ed. São Paulo: Pioneira Thomson Learning.

LEFEBVRE, H. (1969). A natureza e o domínio da natureza. In: *Introdução à modernidade – prelúdios*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

MAMIGONIAN, A. (1997). As conquistas marítimas portuguesas e a incorporação do litoral de Santa Catarina. In: *Seminário “O mundo que o português criou”*.

_____. (1999). Padrões tecnológicos mundiais: o caso brasileiro. Florianópolis: *Revista Geosul*, v.14, p. 158-164.

_____. (2000). Santa Catarina: sociedade e natureza. In: *Relatório de pesquisa*. Florianópolis: CNPq.

MANSFIELD, Y. (1992). Tourism: towards a behavioural approach. *Progress in planning*, v. 38, p. 1-92.

MARX, K. (1998). *O capital*. São Paulo: Nova Cultural.

_____. (1986). *Formações econômicas pré-capitalistas*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

_____. (1983). *O método da economia política*. São Paulo: Martins Fontes.

PAGE, S. (2001). *Transporte e turismo*. Porto Alegre: Bookman.

PELUSO JÚNIOR, V. A. (1991). *Aspectos geográficos de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC.

PEREIRA, R. M. F. A. (1998). A Geografia e as bases da formação nacional brasileira. Itajaí: *Revista Alcanse*, v. 5, p. 30-37.

_____. (1997). A gênese da formação social brasileira. In: *Seminário “O mundo que o português criou”*.

_____. (2003). Formação sócio-espacial do litoral de Santa Catarina (Brasil): gênese e transformações recentes. In: *Revista Geosul*, Florianópolis, v.18, n. 35, p. 99-129.

_____; VIEIRA, M. G. E. D. (1997). Formação sócio-espaciais catarinenses. Florianópolis: *Anais do Congresso de História e Geografia de Santa Catarina*.

PORTER, M. E. (1986). *Estratégia competitiva: técnicas para análise de indústrias e da concorrência*. Rio de Janeiro: Campus.

RANGEL, I. (1981). A história da dualidade brasileira. In: *Revista de Economia Política*. Rio de Janeiro: Brasiliense, v. 1, n. 4, p. 5-34.

_____. (1990). *Introdução ao desenvolvimento econômico brasileiro*. Rio de Janeiro: Bial.

REIS, N. G. (1998). *Análise setorial: rodovias*. São Paulo: Gazeta Mercantil.

RONÁ, R. (2002). *Transporte no turismo*. Barueri: Manole.

SANTOS, M. (1982). *Espaço e sociedade*. Petrópolis: Vozes.

_____. (1997a). *Espaço e método*. São Paulo: Nobel.

_____. (1997b). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec.

_____; SILVEIRA, M. L. (2006). *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record.

SANTUR – Santa Catarina Turismo S/A. (2013). *Histórico/estrutura da SANTUR*. Disponível em: <<http://www.santur.sc.gov.br>>. Acesso em: 09 março.

SEBRAE – Serviço de Apoio a Micro e Pequenas Em presas. (2010). *Santa Catarina em números*. Florianópolis: Relatório Anual.

SHU, H. L. (2005). *Introdução ao projeto geométrico de rodovias*. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina.

SILVEIRA, M. R. (2002). A importância econômica das ferrovias para o Brasil. São Paulo: *Revista dos Transportes Públicos*, v. 24, n. 95, p. 55-70.

_____. (2007). *Estradas de ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Interciência.

SOARES JUNIOR, E. R.; REIS, D. M.; SANTOS, H. R. (2011). O impacto na logística de transporte de passageiros com a implantação do trem de alta velocidade no eixo Rio de Janeiro – São Paulo. *Revista de Administração da FATEC*, v. 4, p. 5–18.