

HIERARQUIA URBANA E ÁREAS ESPACIAIS DE INFLUÊNCIA DO ESTADO DE SANTA CATARINA

MARIA JOSÉ POMPILIO*

1. Introdução

O excedente de produtos obtidos por uma população essencialmente rural permitiu, em dado momento histórico, progressiva emergência de atividades econômicas diversificadas e organização da população em áreas espaciais distintas: cidade e campo. Nesse processo, a população urbana passa a depender do campo para obtenção de alimentos e matérias primas, enquanto os rurícolas beneficiam-se de produtos e serviços especializados oferecidos pelos citadinos, de que resulta um sistema de interdependência entre localidades.

Com a contínua urbanização, os setores de atividade econômica tornam-se cada vez mais especializados, sobressaindo-se, basicamente, em locais onde a combinação de fatores, em graus multivariados, ofereça maiores vantagens de competição, imprimindo, desta forma, um caráter de heterogeneidade entre lugares.

Os produtos orientados para o mercado e as atividades concernentes ao serviço direto às populações consumidoras repetem-se em muitos locais. Mesmo assim são eles responsáveis pela complementariedade entre os centros urbanos, de vez que suas maiores ou menores frequências de ocorrência dependem da eficácia do centro no su-

* Professora do Departamento de Geociências da UFSC.

primento das demandas universalmente similares e da distribuição espacial dessas demandas.

Os padrões locacionais e o princípio de complementariedade têm sido tradicionalmente enfatizados pela Teoria da Localização. Dentro deste contexto, a formulação de Christaller¹, de raciocínio dedutivo, constitui excelente modelo de cujos postulados derivaram substancial literatura.

A partir de Christaller², a distribuição da população, o sistema de comunicações e transportes e as interações sócio-econômicas são sistematicamente tomados, de várias formas, como indicadores integrantes nos métodos de análise da rede de localidades centrais. As muitas técnicas, diretas ou indiretas, utilizadas na temática em questão foram testadas em vários sistemas, nas mais diferentes partes do Globo, com resultados considerados satisfatórios, como as apresentadas por Green³, Carruthers⁴, Berry⁵, Dacey⁶, Palomaki⁷, Nystuen⁸, entre outros.

Até 1970 as técnicas de pesquisa para a determinação de centralidade e fatos correlatos foram pouco estudadas no Brasil. A partir desta década, contudo, o interesse pelo assunto passou a ser evidenciado nos trabalhos de Langenbuch⁹, Teixeira¹⁰, Corrêa¹¹, Rua¹², e muitos outros.

Colaborando com o desenvolvimento de tema no país, o propósito do presente trabalho é conhecer a organização urbana do Estado de Santa Catarina, analisada pela circulação de ônibus intermunicipais, aplicando a metodologia desenvolvida por Green¹³ e Carruthers¹⁴, e comparar a dinamicidade do sistema em dois perfis temporais.

2. O Método

2.1. Adequação e viabilidade de aplicação

A malha de rodovias implantadas em Santa Catarina totaliza, no conjunto, 86.102,3 quilômetros de extensão. Destes, 3.472,7 correspondem a estradas pavimentadas, com maior adensamento no litoral, 1.112,2 a estradas em pavimentação e 81.517,4 a estradas não pavimentadas. As referidas rodovias cobrem, integralmente, o Estado, ligando entre si as várias sedes municipais e a maioria das vilas espacialmente distribuídas em território de

95.985 quilômetros quadrados. As demais vias de transportes, ferrovias, hidrovias e aerovias, são inexpressivas ou inexistentes no interior da área em estudo.

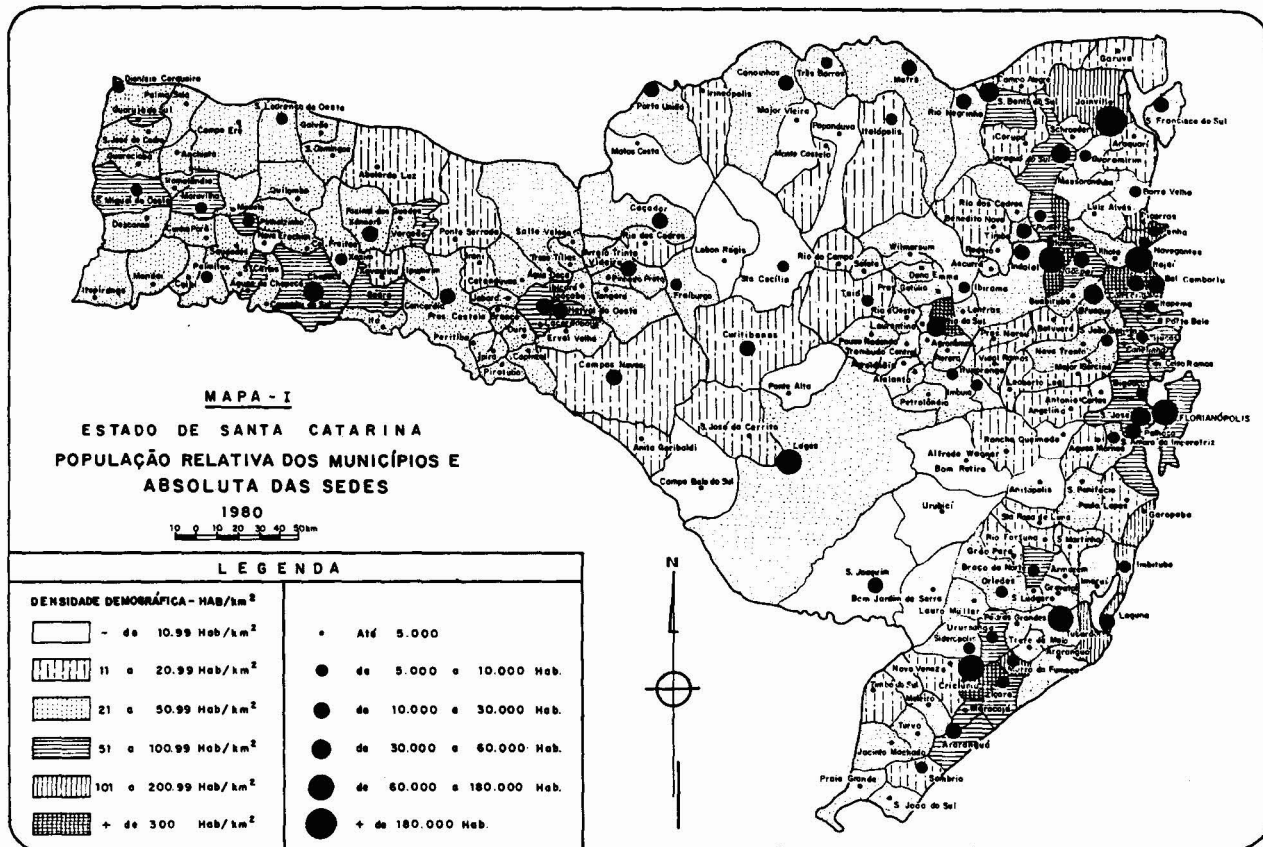
Considerando-se que a circulação de ônibus, pela vocação acima evidenciada, representa papel preponderante no deslocamento da população catarinense, e que esse meio de transporte foi usado, com sucesso, como indicador na definição de localidades centrais e áreas espaciais de influência, a opção metodológica é adequada e é viável sua aplicação ao Estado de Santa Catarina.

Localidade central é qualquer centro que desempenhe papel importante no comércio e nos serviços, com demandas a "hinterlands" maior ou menor, independentemente da categoria que integra, cujos relacionamentos aparecem refletidos na circulação de linhas de ônibus intermunicipais. Desta forma, no presente trabalho, centro e localidades centrais são usados como expressões sinônimas, bem como usaremos "Hinterland" e áreas espaciais de influência com o mesmo significado.

Os dados relativos a itinerários das linhas de ônibus que circulam pelo Estado foram obtidos junto aos arquivos da Empresa Catarinense de Transportes e Terminais - ENCATER - correspondentes as viagens efetuadas durante o mês de novembro de 1985, de onde se calculou, para cada cidade, a média de viagens diárias. Abandonaram-se as viagens intra-municipais, e aquelas realizadas entre municípios ligando vilas sem passagem pela sede, por ocorrerem em espaço que, teoricamente, não caracteriza dependência entre localidades.

Adicionalmente utilizaram-se dados da área e população publicados pelo censo demográfico de 1980, de responsabilidade da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - FIBGE - com os quais se elaboraram o mapa I, indicando a população relativa dos municípios que integram o Estado e a população absoluta das sedes, objetivando-se mostrar a dimensão das diversas localidades.

A discrepância entre os dados que relacionam fluxos populacionais e total de população deve-se ao fato de que as estimativas, quando existem, trazem dúvidas quanto a confiabilidade.



2.2. Aplicação ao Estado de Santa Catarina: Resultados obtidos

Os dados coletados revelaram que as ligações intermunicipais, em grande parte, são realizadas por linhas de ônibus regulares, que têm ponto inicial e final em cento e setenta e duas localidades, embora todas as cidades do Estado, num total de cento e noventa e nove, sejam servidas por esse meio de transporte através de passagens ou, mais especificamente, viagens que atravessam uma localidade.

Partindo-se do princípio de que as cidades servidas por passagens supostamente não possuam oferta populacional próximas aquelas onde se instalaram linhas de ônibus com pontos iniciais e finais procedeu-se a contagem de forma a atribuir-se valores diferentes às duas situações: (0,5) para a primeira e (1,0) para a segunda, em cada viagem completa. Assim a linha Blumenau-Joinville, com duas viagens diárias, passando por Guarimir e Massaranduba receberá o seguinte tratamento: computar-se-á duas viagens para Blumenau, duas viagens para Joinville, enquanto Guarimir e Massaranduba contarão com uma viagem, que será adicionada às demais, na contagem total das viagens que as servem.

Para todas as cidades foram elaboradas fichas sínteses contendo o número total de viagens em direção a localidades maiores, o número total de viagens em direção a localidades menores, e o número total de viagens que as atravessam, de acordo com o critério acima estabelecido, o que permitiu realizar cuidadosamente o resumo dos dados.

Com base nas fichas síntese verificou-se que pela proximidade e integração entre localidades algumas se comportavam como únicas, ou seja, o número de ligações diárias entre elas assemelhavam-se a deslocamentos intra-urbanos. Neste caso recorreu-se a anexação entre cidades colocando-se em evidência aquela de maior número populacional. Assim, áreas e populações de São José, Biguaçu e Palhoça juntaram-se às de Florianópolis, por constituírem, no conjunto, áreas conurbada, da mesma forma que as de Gaspar foi anexada às de Blumenau, as de Navegantes às de Itajaí, as de Ouro às de Capinzal e as de Herval às de Joaçaba.

De acordo com o modelo utilizado são consideradas localidades centrais somente aquelas cidades que tenham, pelo menos, uma linha de ônibus que as ligue a núcleos de população inferior

e, dentro deste contexto, no conjunto das cidades do sistema, somente sessenta e quatro foram assim enquadradas, conforme se observa na tabela I, que também relaciona o total da população residente, por centro, em 1980.

Comparando-se as localidades centrais às respectivas populações verifica-se a inexistência, na área em estudo, de nítida correlação entre estas variáveis. Cidades de porte médio, Balneário Camboriu e São Francisco do Sul, não se classificam como centros enquanto outras, com populações bastante reduzidas, como Salete e Descanso, integraram aquela categoria. Os fatores que explicam este comportamento estão relacionados ao sistema em que os centros se inserem, as funções que desempenham e a distribuição espacial dessas funções.

A partir da tabela I elaborou-se o gráfico I e o mapa II. O primeiro está organizado de forma a conter, no eixo dos Y, o total de viagens diárias enviadas pelas localidades centrais e, no eixo dos X a sua porcentagem em direção a centros menores. Embora o comportamento evidenciado no gráfico não pretenda mostrar a existência de separação rígida entre categorias hierárquicas, os centros de categorias mais elevadas tendem a se colocarem à direita da linha divisória, diminuindo de nível à medida que passam a se situarem mais a esquerda e mais próximos ao eixo horizontal.

O mapa II coloca em evidência a situação das localidades como centros mostrando a relação existente entre o número total de viagens diárias que as servem - valor do raio de círculo externo - e o número de viagens que as ligam a centros menores - valor do raio de círculo interno. Pelos resultados resumidos no mapa observa-se que, com exceção de Florianópolis, todas as cidades que integram a categoria de centro possuem relacionamentos diários, mais ou menos intensos, com outros de populações superiores ou inferiores à sua e que quanto maior for o número de viagens para localidades menores mais destacada será sua área de influência.

As fichas síntese forneceram subsídios para a elaboração do mapa III que permite a observação das ligações entre os centros e a dependência da localidade menor à maior pela intensidade das ligações. A intensidade foi marcada pela espessura do

Tabela I
Viagens Efetuadas por Linhas de Ônibus Intermunicipais
1985

Nº de Ordem	Localidades	População em 1980	Total de Viagens	Nº de Viagens p/ Localidades Menores	% de Viagens p/ Localidades Menores
001	Grande Florianópolis	284.890	362	362	100,00
002	Joinville	219.250	154	134	87,01
003	Blumenau	160.988	338	271	80,18
004	Lages	111.192	117	95	81,20
005	Criciúma	95.553	304	282	92,76
006	Itajaí	88.929	221	182	82,35
007	Tubarão	66.536	200	160	80,00
008	Chapecó	53.847	112	96	85,71
009	Brusque	38.337	91	38	41,76
010	Rio do Sul	34.170	265	199	75,09
011	Jaraguá do Sul	32.537	48	18	37,50
012	São Bento do Sul	32.049	31	12	38,71
013	Laguna	28.239	87	22	25,29
014	Joaçaba	26.860	87	56	64,37
015	Mafra	26.653	50	20	40,00
016	Canoinhas	26.425	52	31	59,62
017	Caçador	25.725	29	16	55,17
018	Araranguá	24.811	98	36	36,73
019	Curitibanos	23.528	55	28	50,91
020	Balneário Camboriú	22.748	105	-	-
021	Porto União	20.327	31	14	45,16
022	Videira	18.347	39	24	61,64
023	Concórdia	18.215	54	30	55,56
024	Rio Negrinho	17.985	25	2	8,00
025	São Miguel D'Oeste	17.957	77	52	67,53
026	Xanxere	17.235	58	24	41,38
027	Indaial	16.766	70	6	8,57
028	Timbó	14.582	54	16	29,63
029	São Francisco do Sul	14.275	30	-	-
030	São Joaquim	12.294	30	6	20,00

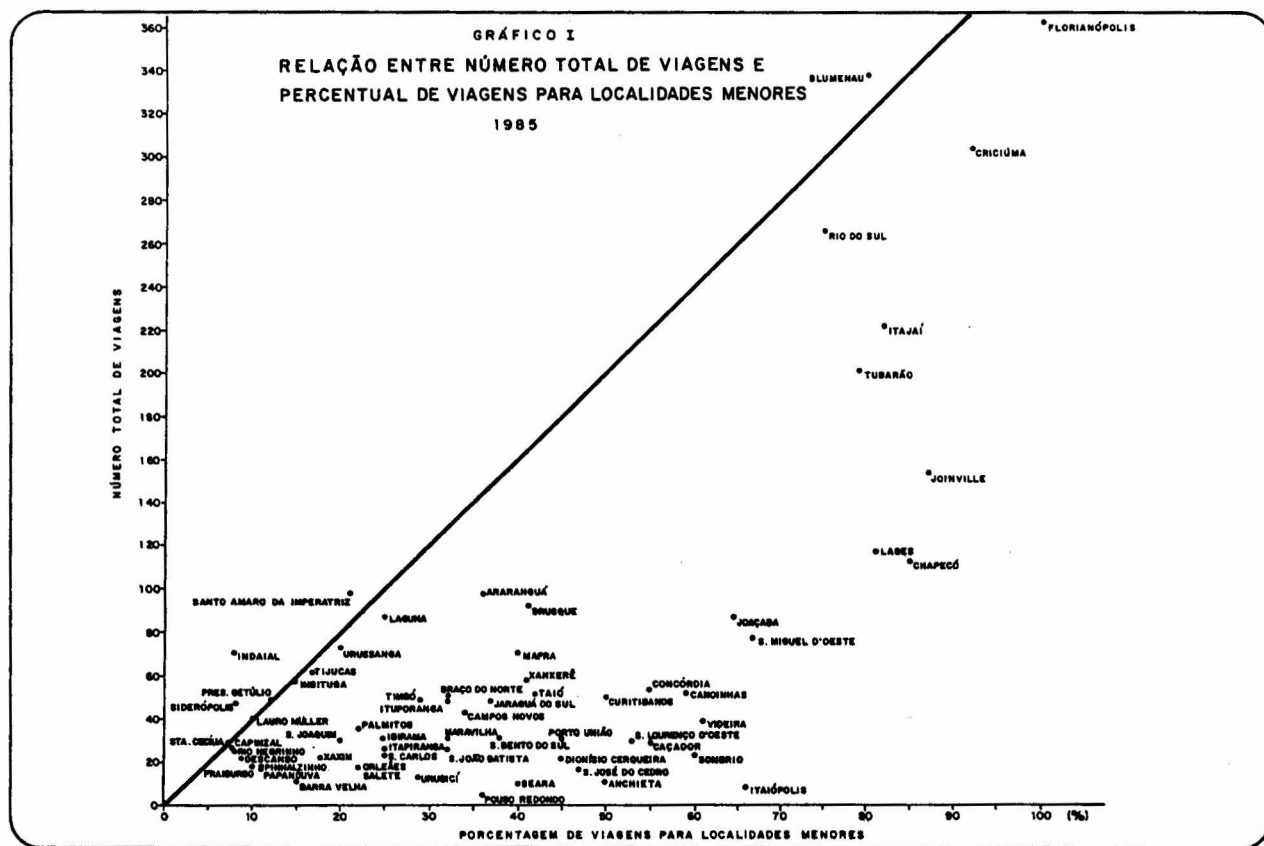
Nº de Ordem	Localidades	População em 1980	Total de viagens	Nº de Viagens p/ Localidades Menores	% de Viagens p/ Localidades Menores
031	Içara	12.229	35	-	-
032	Campos Novos	12.068	43	15	34,88
033	Imbituba	10.229	38	6	15,79
034	Camboriu	10.131	94	-	-
035	Tijucas	9.285	62	11	17,74
036	Fraiburgo	9.243	19	2	10,53
037	Pomerode	8.979	29	-	-
038	Barra Velha	7.667	13	2	15,38
039	Penha	7.589	29	-	-
040	São Lourenço D'Oeste	7.282	30	16	53,33
041	Braço do Norte	7.119	50	16	32,00
042	Maravilha	6.963	31	10	32,26
043	Urussanga	6.439	68	14	20,59
044	Capinzal	6.314	25	2	8,00
045	Sombrio	6.151	23	14	60,87
046	Siderópolis	6.093	48	4	8,33
047	Sto. Amaro da Imperatriz	5.949	98	21	21,43
048	Jaguaruna	5.911	21	-	-
049	Xaxim	5.835	22	4	18,18
050	Ibirama	5.833	31	8	25,81
051	Orleães	5.817	18	4	22,22
052	São João Batista	5.734	25	8	32,00
053	Santa Cecília	5.636	27	2	7,41
054	Palmitos	5.629	35	8	22,86
055	Ituporanga	5.613	49	16	32,65
056	Três Barras	5.562	20	-	-
057	Itapema	5.541	29	-	-
058	Pinhalzinho	5.272	18	2	11,11
059	Taió	5.252	56	24	42,86
060	Dionísio Cerqueira	5.182	22	10	45,45
061	Itaiópolis	5.137	9	6	66,67
062	Guaramirim	5.096	23	-	-
063	Morro da Fumaça	5.068	26	-	-
064	Rodeio	4.738	18	-	-
065	Urubici	4.717	14	4	28,57

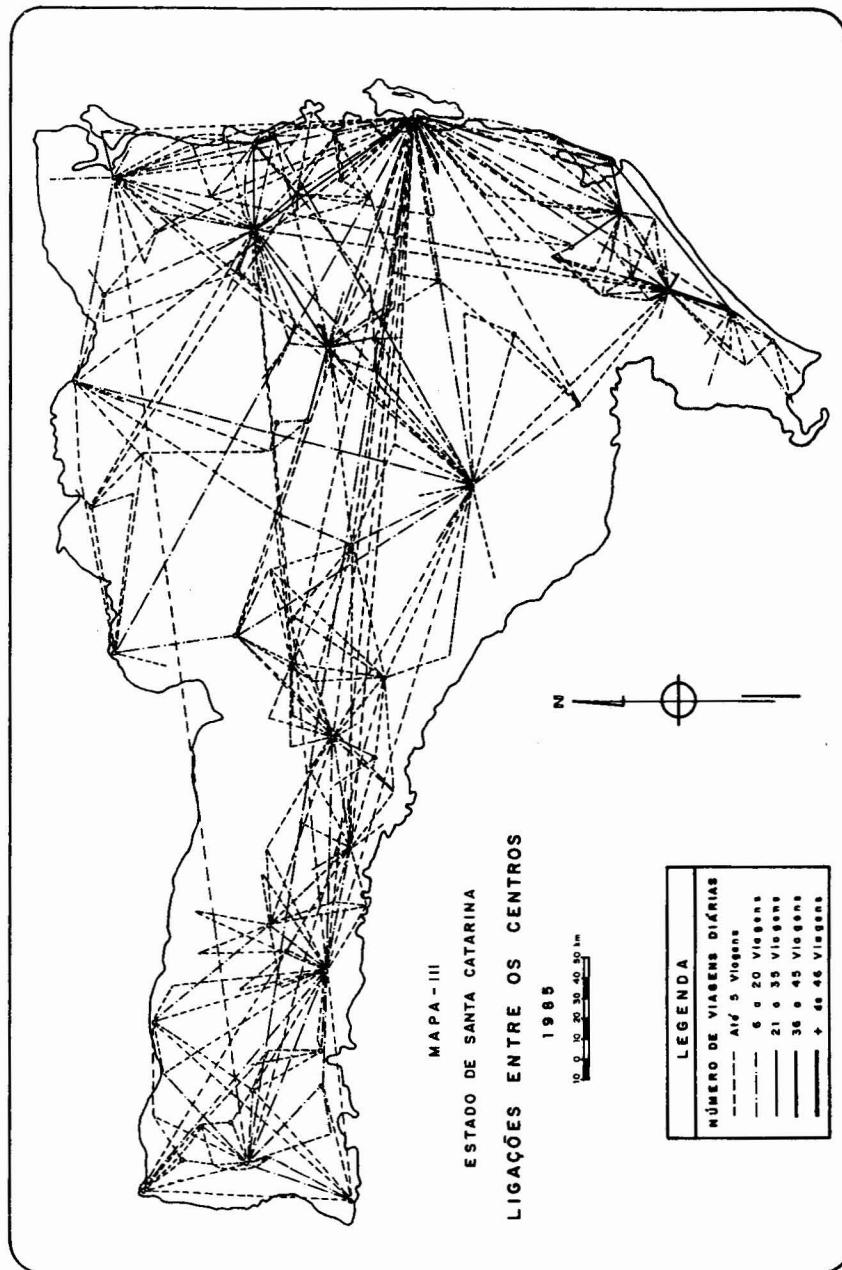
Nº de Ordem	Localidades	População em 1980	Total de Viagens	Nº de Viagens p/ Localidades Menores	% de Viagens p/ Localidades Menores
066	Presidente Getúlio	4.713	48	6	12,50
067	Araquari	4.570	23	-	-
068	Corupá	4.525	8	-	-
069	Papanduva	4.516	17	2	11,76
070	Lauro Müller	4.480	40	4	10,00
071	Governador Celso Ramos	4.385	20	-	-
072	Porto Belo	4.265	33	-	-
073	Guabiruba	4.263	22	-	-
074	São José do Cedro	4.063	17	8	47,06
075	Campo Erê	3.835	13	-	-
076	Lontras	3.799	65	-	-
077	São Carlos	3.752	24	6	25,00
078	Ascurra	3.746	45	-	-
079	Itapiranga	3.659	24	6	25,00
080	Bom Retiro	3.601	9	-	-
081	Imarui	3.559	22	-	-
082	Seara	3.492	10	4	40,00
083	Abelardo Luz	3.467	8	-	-
084	Nova Trento	3.417	12	-	-
085	Ponte Serrada	3.292	16	-	-
086	Piçarras	3.264	52	-	-
087	Pouso Redondo	3.242	36	2	5,56
088	Canelinha	3.222	19	-	-
089	Mondaí	3.152	15	-	-
090	Garuva	3.048	10	-	-
091	São Domingos	3.006	12	-	-
092	Garopaba	2.951	24	-	-
093	Anchieta	2.916	12	6	50,00
094	Nova Veneza	2.857	19	-	-
095	Quilombo	2.826	7	-	-
096	Benedito Novo	2.786	6	-	-
097	Lebon Regis	2.786	12	-	-
098	Anita Garibaldi	2.768	10	-	-
099	Tangará	2.756	13	-	-
Turvo		2.685	11	-	-

Nº de Ordem	Localidades	População em 1980	Total de Viagens	Nº de Viagens p/ Localidades Menores	% de Viagens p/ Localidades Menores
101	Massaranduba	2.657	21	-	-
102	Campo Belo do Sul	2.639	7	-	-
103	Campo Alegre	2.562	10	-	-
104	Ponta Alta	2.540	14	-	-
105	Jacinto Machado	2.423	15	-	-
106	Coronel Freitas	2.306	9	-	-
107	Paulo Lopes	2.214	51	-	-
108	Monte Castelo	2.184	5	-	-
109	Gravatal	2.151	23	-	-
110	Grão Pará	2.052	20	-	-
111	Praia Grande	1.978	12	-	-
112	Descanso	1.969	23	2	8,70
113	Salete	1.949	18	4	22,22
114	Água Doce	1.871	8	-	-
115	Alfredo Wagner	1.837	12	-	-
116	Catanduvas	1.802	15	-	-
117	Salto Veloso	1.762	8	-	-
118	Palma Sola	1.750	9	-	-
119	Rio dos Cedros	1.685	10	-	-
120	Guaraciaba	1.682	18	-	-
121	São José do Cerrito	1.572	9	-	-
122	Romelândia	1.561	13	-	-
123	Erval Velho	1.557	11	-	-
124	Rio do Oeste	1.540	10	-	-
125	Galvão	1.455	10	-	-
126	Ilhota	1.413	70	-	-
127	Irineópolis	1.336	9	-	-
128	Treze Tílias	1.292	10	-	-
129	Agrolândia	1.271	10	-	-
130	Armazém	1.217	13	-	-
131	Ipumirim	1.138	4	-	-
132	Timbê do Sul	1.129	10	-	-
133	Rio do Campo	1.089	22	-	-
134	Nova Erechim	1.068	11	-	-
135	Meleiro	1.063	8	-	-

Nº de Ordem	Localidades	População em 1980	Total de Viagens	Nº de Viagens p/ Localidades Me- nores	% de Viagens p/ Localida- des Menores
136	Luiz Alves	1.037	14	-	-
137	Atalanta	620	15	-	-
138	Trombudo Central	2.292	20	-	-
139	Agronômica	511	33	-	-
140	São João do Sul	1.784	4	-	-
141	Itá	1.068	10	-	-
142	Major Vieira	633	6	-	-
143	Piratuba	1.227	20	-	-
144	Jaborá	841	2	-	-
145	Peritiba	505	2	-	-
146	Santa Rosa de Lima	121	4	-	-
147	Presid. Castelo Branco	343	2	-	-
148	Irani	561	3	-	-
149	Matos Costa	1.339	7	-	-
150	Angelina	658	4	-	-
151	Major Gercino	854	13	-	-
152	Imbituba	921	11	-	-
153	Águas Mornas	744	23	-	-
154	Pedras Grandes	716	9	-	-
155	Treze de Maio	810	16	-	-
156	Presidente Nereu	646	4	-	-
157	Vidal Ramos	982	6	-	-
158	São Bonifácio	583	7	-	-
159	Petrolândia	934	10	-	-
160	Aurora	408	15	-	-
161	Águas de Chapecó	790	5	-	-
162	Vargeão	760	14	-	-
163	Antônio Carlos	718	14	-	-
164	Rio Fortuna	669	6	-	-
165	Ipira	826	11	-	-
166	Rancho Queimado	779	9	-	-
167	São Martinho	436	2	-	-
168	Leoberto Leal	293	4	-	-
169	Dona Emma	811	6	-	-
170	Witmarsum	328	4	-	-

Nº de Ordem	Localidades	População em 1980	Total de Viagens	Nº de Viagens p/ Localidades Me- nores	% de Viagens p/ Localida- des Menores
171	Otacílio Costa	6.825	14	-	-
172	Correa Pinto	8.028	8	-	-





traço que é proporcional ao número de viagens diárias em dado trajeto. Com base no mapa em referência, foi possível classificar os níveis hierárquicos de centro e suas respectivas hinterlandias.

Para o estabelecimento de categorias hierárquicas é importante observar-se o princípio de centralidade, segundo o qual, cidades de populações semelhantes desempenham, teoricamente, funções semelhantes. Com base neste raciocínio Langenbuch¹⁵ considerou cidades de populações semelhantes como "equivalentes" quanto as funções que desempenham e ao papel que representam na hierarquia urbana. Estabeleceu o percentual de 20%, para mais ou para menos, na determinação de centros maiores ou menores. As cidades dentro de uma faixa de diferenciação populacional de até 20% seriam consideradas equivalentes.

Pela adoção do critério de equivalência não foram consideradas as subordinações de São Bento do Sul a Jaraguá do Sul, de Canoinhas a Mafra, Xanxerê a Concórdia e Pinhalzinho a Maravilha.

Na determinação de áreas espaciais de influência, uma localidade menor fica subordinada ao centro superior para o qual envia maior número de viagens diárias. Caso ocorra valor igual ligando-a a dois ou mais centros, recorre-se a proximidade e a facilidade de acesso entre eles. Se mesmo assim ainda se constatar a ocorrência de igualdades, usa-se a "linha de indiferença"¹⁶ onde o traço divisório é colocado de forma a passar pelo centro do ponto onde se situa a localidade em questão.

Na rede em estudo teve-se que recorrer, várias vezes, a análise de proximidade e facilidade de acesso pela frequência com que ocorreram ligações iguais entre centros. Contudo, não se fez uso da linha de indiferença pela não ocorrência de casos.

Pela análise do mapa III foi possível identificar-se quatro categorias hierárquicas de centros e delimitar-se as áreas de influências correspondentes as de primeira, segunda e terceira ordem. Os centros de quarta ordem não tiveram seus "hinterlands" delimitados pela dificuldade de caracterizá-los com nitidez. Geralmente suas influências se fazem sentir no próprio município e só raramente ultrapassam este limite.

A distinção entre as categorias hierárquicas de centros foi

feita conforme descrição abaixo:

a) Centro Regional:

Apresenta ampla área de influência, elevado número de habitantes, grande quantidade de viagens diárias com elevado percentual em direção a localidades menores. Correspondem àqueles centros que se posicionam no gráfico com números totais de viagens superiores a noventa e cinco e percentuais acima de 77,50% para localidades menores. Geralmente subordinam centros de segunda ordem.

b) Centros Sub-Regionais:

Caracterizam-se por apresentar nítida subordinação aos Centros Regionais, possuindo população elevada e "hinterlands" relativamente extensos. O número de viagens diárias e seus percentuais para localidades menores correspondem, no gráfico, a localidades que se situam entre setenta e noventa e cinco viagens diárias com percentuais entre 37,50% e 77,49% para localidades menores. Geralmente subordinam centros locais.

c) Centros Locais:

Apresentam menores totais quanto a áreas e populações servidas e o número de viagens e percentuais para localidades menores se reduzem. Quase sempre subordinam centros menores e de acordo com suas posições no gráfico aparecem entre os totais de setenta e vinte e seis viagens diárias e percentuais de 16,00% a 37,49% para localidades menores.

d) Centros Menores:

São cidades que reconhecidamente apresentam alguma importância dentro da hierarquia subordinando cidades que não se classificam como centros. Possuem reduzida população, poucas viagens diárias e baixos percentuais de viagens em direção a núcleos menores. Aparecem computadas no gráfico com totais inferiores a vinte e seis viagens diárias e percentuais abaixo de 16,00%.

Chamamos a atenção para o fato de que nem sempre a hierarquia é perfeita, podendo-se encontrar centros de segunda, ter-

ceira e quarta ordem diretamente vinculados aos de primeira. Na área em estudo a ocorrência deste processo foi comum, de onde se infere tratar-se de uma rede urbana em elaboração.

2.3. Hierarquia urbana e áreas espaciais de influência

O mapa IV, elaborado a partir do mapa III, mostra a hierarquia e áreas espaciais de influência das localidades centrais de Santa Catarina. Pela sua análise pode-se observar que a rede hierárquica do Estado é comandada por oito centros regionais, que subordinam quatro centros sub-regionais, dezenove centros locais e trinta e três centros menores.

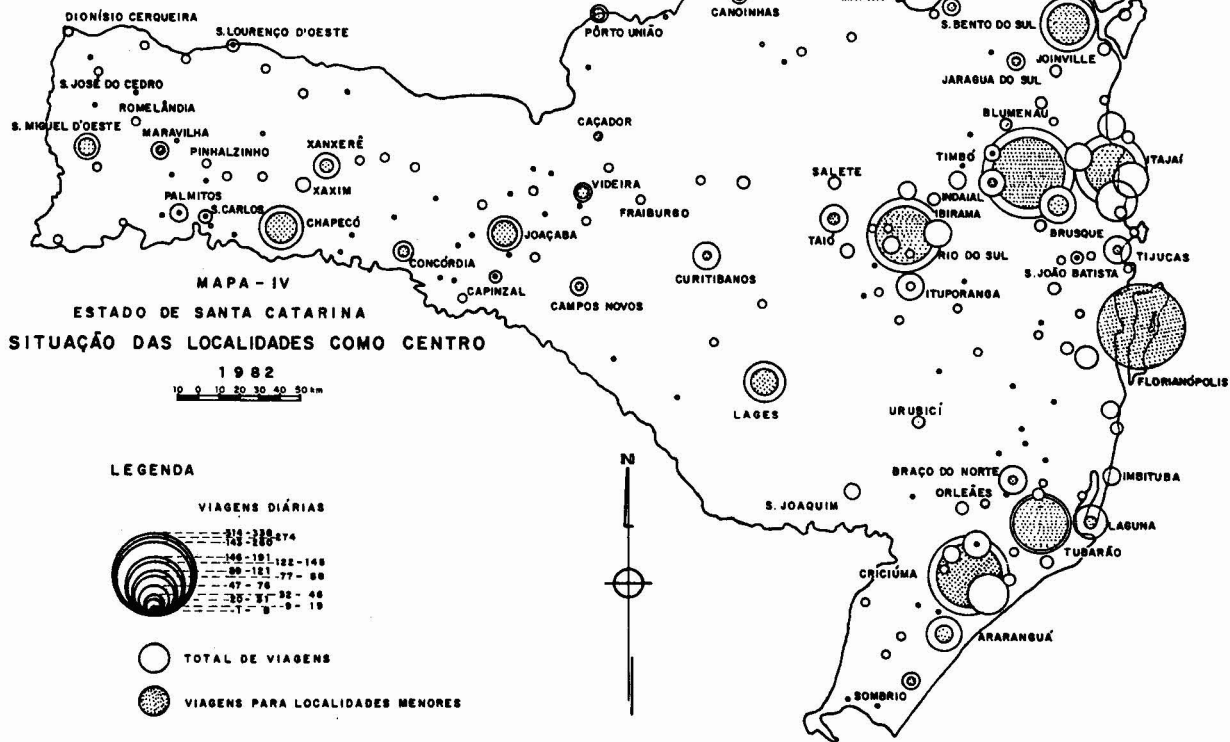
Como centros regionais destacam-se Florianópolis, Joinville, Blumenau, Lages, Criciúma, Itajaí, Tubarão e Chapecó.

Florianópolis, na posição de capital político administrativa do Estado, irradia sua atuação em todas as direções, atingindo áreas influenciadas pelos demais centros regionais. A área da Grande Florianópolis possui importantes funções comerciais e de serviços comandando "hinterlands" de 5.540 quilômetros quadrados e população de 397.320 habitantes.

A atuação de Florianópolis como centro regional vê-se limitada pela influência de Itajaí ao norte, Blumenau a noroeste, Lages a sudoeste e oeste, e Tubarão ao sul, abrangendo a área litorânea que se estende para o norte até o município de Governador Celso Ramos e para o sul até o município de Garopaba, penetrando para o interior até a altura dos municípios de Leoberto Leal, Angelina, Rancho Queimado, Anitápolis, Santa Rosa de Lima e Paulo Lopes. Com excessão da área conurbada, os núcleos que integram a região constituem-se em pequenos centros de pesca ou de produção agropecuária que abastecem a capital.

A grande Florianópolis possui um total de 362 viagens diárias, todas ligando-a a cidades de menor população, o que corresponde a 8,45% do total das viagens efetuadas no conjunto das localidades centrais. É servida por quarenta e quatro linhas de ônibus intermunicipais com média de 8,20 viagens por linha.

Antigo centro de colonização açoreana, a cidade de Florianópolis está localizada na Ilha de Santa Catarina e continente fronteiriço, com rápida expansão nas últimas décadas, apresentando



forte centralidade na área que comanda. Subordina um centro local, Santo Amaro da Imperatriz, com 5.949 habitantes, noventa e oito viagens diárias e percentuais de 21,43% para localidades menores, colocando Florianópolis na posição, também, de centro sub-regional. Santo Amaro da Imperatriz é centro voltado para o turismo, pela função terapêutica que exerce, a partir de suas fontes termais. Não subordina centros de quarta ordem e, em consequência, passa também a desempenhar funções de centro menor.

No interior do seu "hinterland" vários são os pequenos núcleos urbanos diretamente subordinados a Florianópolis caracterizando-a desta forma, também como centro menor.

A cidade de Joinville, com influência na parte norte do Estado, destaca-se como importante centro regional, comandando área de 12.640 quilômetros quadrados e 562.227 habitantes.

O espaço em questão limita-se a norte e a noroeste com o Estado do Paraná, a oeste pela influência de Lages, a sudoeste pela área comandada por Blumenau e ao sul pela influência de Itajaí, abrangendo dezoito municípios. Possui, no conjunto, economia principalmente voltada para o setor secundário, com amplo e diversificado parque industrial, além da função portuária desempenhada por São Francisco do Sul.

A ocupação de Joinville se deu a partir do século passado, com correntes migratórias provenientes da Alemanha. O núcleo inicial desenvolveu-se rapidamente, dando surgimento a uma das mais importantes cidades do sistema urbano em referência. É, isoladamente, a maior cidade do Estado, com população de 219.250 habitantes. Relaciona-se com os demais núcleos urbanos através de dezenove linhas de ônibus e 154 viagens diárias, conferindo-lhe média de 8,30 viagens por linha. Do total das viagens efetuadas pelos demais centros, Joinville participa com percentual de 3,59%. Envia 87,01% de suas viagens diárias para localidades de menor população, subordinando quatro centros locais e três centros menores;

Jaraguá do Sul, apresenta destacada importância em suas indústrias de malharias, fábrica de motores e funções comerciais, possuindo população de 32.537 habitantes, quarenta e oito viagens diárias e percentual de 37,50% para localidades menores;

São Bento do Sul, com suas importantes indústrias de mobi-

liário e madeira, possui população de 32.049 habitantes, trinta e uma viagens diárias com 38,71% das mesmas em direção a localidades menores. Subordina um centro menor, Rio Negrinho, com população de 17.985 habitantes e apresenta vinte e duas viagens diárias, das quais 8,00% são realizadas com pequenos núcleos populacionais da região;

Mafra, com destacada função de serviços no espaço que comanda, tem 26.653 habitantes, envia cinquenta viagens diárias das quais 40,00% dirigem-se a localidades menores. Subordina um centro menor, Itaiópolis, com 5.137 habitantes e apresenta nove viagens diárias e percentuais de 66,67% em direção a pequenos núcleos rurais-urbanos;

Canoinhas, importante centro de serviços e relativo desenvolvimento industrial, tem população de 26.425 habitantes, cinquenta e duas viagens diárias com 59,62% para localidades menores. Em sua área de influência aparece Papanduva, classificada como centro menor, com 4.516 habitantes, dezenove viagens diárias, das quais, 11,76% dirigem-se a localidades menores.

Os centros locais acima descritos, pela direta vinculação ao centro regional, colocam-no na categoria de centro sub-regional e, por subordinarem pequenos núcleos urbanos do sistema em que se inserem, foram também classificados como centros menores.

Joinville exerce função de centro menor de vez que subordina pequenos núcleos urbanos em sua área de atuação.

Blumenau, centro regional de grande importância no Estado, estende seu "hinterland" pelo Vale do Itajaí, tradicional região de colônias agrícolas, povoadas por elementos europeus, principalmente de etnia alemã. A região caracteriza-se, atualmente, por vida urbana regional bastante densa onde emergem diversas localidades centrais. A área comandada por Blumenau limita-se a leste pela influência de Itajaí, a norte e a noroeste pela de Joinville e a oeste e sudoeste pelas áreas influenciadas por Criciúma e Tubarão.

A cidade de Blumenau, com população de 160.988 habitantes em sua conurbação com Gaspar, possui povoamento relativamente recente quando comparada a outros centros de idêntica categoria, assumindo posição relevante no rápido desenvolvimento industrial, comercial e de serviços. Liga-se às demais áreas do Estado

por 338 viagens diárias, ou seja, 7,98% em relação à soma total das viagens realizadas pelas cidades classificadas como centros. Essas viagens são efetuadas por vinte e seis linhas de ônibus intermunicipais, correspondendo à média de 13,0 viagens por linha. Apresenta percentual de viagens para localidades menores de 80,18% subordinando dois centros sub-regionais, Brusque e Rio do Sul, quatro centros locais e quatro centros menores em área de 10.660 quilômetros quadrados onde estão instaladas 513.839 pessoas.

Brusque, localizada no baixo curso do rio Itajaí-Mirim, centro industrial têxtil por excelência, possui população de 38.337 habitantes, noventa e uma viagens diárias e percentual de 41,76% para localidades menores. Não subordina centros das demais ordens e, em consequência, desempenha funções de centro local e menor.

Rio do Sul, localizada no alto Vale do Itajaí, teve seu crescimento vinculado a tradicional indústria madeireira, evoluindo posteriormente, como importante centro comercial e de serviços que atende ampla área de influência. Com população de 34.170 habitantes, 265 viagens diárias e percentuais de 75,09% para localidades de menor população, subordina três centros locais e três centros menores:

Ibirama, colônia agrícola fundada por povoadores germânicos, atualmente com relativa importância na atividade industrial, possui 5.833 habitantes, trinta e uma viagens diárias e percentuais de 25,81% para localidades menores. Em seu "hinterland" encontra-se Presidente Getúlio, classificada como centro menor, com população de 4.713 habitantes e percentuais de 12,50%, das quarenta e oito viagens que realiza, em direção a localidades menores;

Diretamente subordinada a Rio do Sul, Ituporanga emerge como centro de terceiro nível, com 5.613 habitantes e percentual de 32,65% das dezesseis viagens totais que realiza, ligando-a a núcleos de população inferior. Não subordina centros menores, classificando-se, também, como centro de quarto nível;

Taió, com economia voltada para a pequena indústria e atividade agropastoril, possui população de 5.252 habitantes, cinquenta e seis viagens diárias, das quais, 45,45% são enviadas a localidades menores. Na área de influência de Taió encontra-se

Salete, pequeno núcleo rural-urbano, classificado como centro de quarta categoria, com 1.949 habitantes, dezoito viagens diárias e percentuais de 22,2% em direção a centros menores;

Classificado como centro de quarta categoria, diretamente subordinado ao centro sub-regional, aparece Pouso Redondo, com população de 3.242 habitantes, trinta e seis viagens diárias e percentual de 5,56% para localidades menores.

Na área de influência de Rio do Sul vários núcleos de reduzida população a ela se vinculam diretamente e, em consequência, esta cidade passa também a desempenhar função de centro menor.

Na dependência direta de Blumenau emergem Timbó, na categoria de centro local, e Indaial na categoria de centro menor, passando aquela cidade a desempenhar funções de centro sub-regional e local.

Timbó possui população de 14.582 habitantes, cinquenta e quatro viagens diárias e percentuais de 29,63% para localidades menores. Tendo-se em vista a não subordinação de centros de quarta ordem foi também classificado como centro menor;

Indaial, com população de 16.776 habitantes, numericamente bastante superior aos demais centros da mesma categoria, possui setenta viagens diárias, das quais, 8,57% dirigem-se a núcleos menores.

Lages comanda extensa região do Planalto Central, que se estende no sentido norte-sul, das fronteiras com o Paraná às fronteiras com o Rio Grande do Sul, confinada a leste e oeste pelas áreas de influência de Blumenau e Chapecó respectivamente e ao sul pelas áreas de influência de Tubarão e Criciúma abrangendo área de 25.583 quilômetros quadrados e 429.362 habitantes, caracterizando-se por apresentar economia extrativa vegetal e mineral e atividades agropastoris e industriais.

Antigo núcleo de criação de gado, Lages é hoje importante centro industrial com população de 111.192 habitantes, 117 viagens diárias, ou seja 2,73% das realizadas pelo conjunto das localidades centrais, envolvendo vinte e duas linhas de ônibus intermunicipais com média de 5,31 viagens por linha. Pelo percentual de 81,20% de suas viagens em direção a centros menores, subordina quatro centros de terceira ordem e dois centros de

quarta ordem;

Caçador com população de 25.725 habitantes, vinte e nove viagens diárias e percentuais de 55,17% para localidades menores, desempenha importantes funções comerciais e industriais. Não subordina centros menores, estando classificada, também, como centro daquela ordem;

Curitibanos possui população de 23.528 habitantes, cinquenta e cinco viagens diárias, das quais, 50,91% se destinam a localidades menores cuja economia tem por base a atividade industrial. Subordina um centro menor, Santa Cecília, com 5.636 habitantes, vinte e sete viagens diárias e percentuais de 7,41% para núcleos com população numericamente inferior;

Porto União com população 20.327 habitantes atua na região como importante centro de serviços, com trinta e uma viagens diárias das quais 45,16% se dirigem a localidades menores;

São Joaquim, com população de 12.294 habitantes, possui trinta viagens diárias e percentuais de 20,00% em direção a localidades menores. Na sua área de influência encontra-se Urubici, classificada como centro menor, com população de 4.717 habitantes, quatorze viagens diárias com percentuais de 28,57% para núcleos de população numericamente inferior.

Pela direta vinculação dos centros acima descritos ao centro regional, este passa, também, a exercer a função de centro sub-regional. Contudo, como o centro regional subordina pequenos núcleos urbanos em sua área de atuação, classifica-se, ainda, como centro menor.

Por subordinarem cidades não classificadas como centros, Caçador, Curitibanos, São Joaquim e Porto União desempenham, também, funções de centros menores.

A atuação de Criciúma como centro regional compreende a região sul do Estado, onde comanda "hinterland" com extensão de 4.611 quilômetros quadrados e 290.243 habitantes, abrangendo grande parte da bacia carbonífera do Brasil meridional, limitando-se a leste com o Oceano Atlântico, a sul, sudoeste e oeste com o Estado do Rio Grande do Sul, a noroeste pela influência de Lages e ao norte pela de Tubarão. Antigo centro de economia extrativa mineral e intensa atividade industrial, Criciúma possui população de 95.553 habitantes, tendo 304 viagens diárias que

correspondem a 7,10% das viagens efetuadas no conjunto das localidades centrais. É servida por vinte linhas de ônibus intermunicipais que lhe conferem a média de 15,20 viagens por linha. Envia 92,76% de suas viagens em direção a localidades menores, subordinando dois centros locais e três centros menores;

Araranguá, importante centro de serviços do extremo sul, possui população de 24.811 habitantes, noventa e oito viagens diárias e percentual de 36,73% para localidades menores. Subordina um centro menor, Sombrio, com população de 6.151 habitantes, vinte e três viagens diárias com percentuais de 60,87% para cidades menores;

Urussanga com 6.439 habitantes, sessenta e oito viagens diárias e percentuais de 20,59% das mesmas para localidades menores, destacando-se, na área, como importante centro de serviços.

Desempenhando funções de centros de quarto nível aparecem as cidades de Siderópolis e Lauro Müller. A primeira possui população de 6.093 habitantes, quarenta e oito viagens diárias e percentuais de 8,33% para núcleos de população inferior. A segunda com população de 4.480 habitantes, quarenta viagens diárias e percentuais de 10,00% em direção a cidades menores.

Araranguá e Urussanga, na categoria de centros locais, e Siderópolis e Lauro Müller integrando o quarto nível hierárquico, estão diretamente subordinadas a Criciúma, caracterizando-a, desta forma, também, como centro sub-regional e local. Contudo, no interior de seu "hinterland" vários são os núcleos urbanos inferiores aos de quarta ordem que se vinculam diretamente a Criciúma e em consequência, ela passa a desempenhar, ainda, a função de centro menor.

Itajaí comanda área limitada a leste pelo Oceano Atlântico, ao sul pela influência de Florianópolis, a sudeste, oeste e noroeste pela influência de Blumenau e ao norte pela de Joinville, estendendo-se ao longo do litoral, do município de Barra Velha até o município de Tijucas, penetrando para o interior até atingir os municípios de Nova Trento, São João Batista, Ilhota e Luiz Alves. Esta região caracteriza-se por apresentar economia diversificada com funções industriais, turísticas e portuária entre outras, abrangendo "hinterland" de 3.128 quilômetros qua-

drados e 238.088 habitantes.

Itajaí, importante centro portuário e de armazenamento do Estado, possui população de 88.929 habitantes em sua conurbação com Navegantes, 221 viagens diárias, 5,16% do total no conjunto das localidades centrais, efetuadas por dezesseis linhas de ônibus das quais 82,35% são enviadas a cidades com populações numericamente inferiores, subordinando um centro local, e dois centros menores:

Tijucas, com suas tradicionais indústrias de cerâmica, tem população de 9.285 habitantes, sessenta e duas viagens diárias com percentuais de 17,74% para centros menores. Subordina São João Batista, com 5.734 habitantes, vinte e cinco viagens diárias e percentuais de 32,00% para localidades menores.

Itajaí exerce também função de centro sub-regional pela direta vinculação à Tijucas. Na dependência de Itajaí aparece Barra Velha, classificada como centro de quarto nível, com população de 7.667 habitantes, treze viagens diárias com percentuais de 15,38% para núcleos de população numericamente reduzida, colocando Itajaí a desempenhar funções de centro local. Pela vinculação a pequenas cidades no interior de seu "hinterland", Itajaí atua também como centro menor.

A cidade de Tubarão, classificada na categoria de centro regional, tem seu "hinterland" compreendido entre os municípios de Imbituba e Jaguaruna a leste, penetrando para oeste até alcançar os municípios de São Martinho, Rio Fortuna, Orleães e Treze de Maio, abrangendo área de 4.126 quilômetros quadrados e 259.777 habitantes. O espaço em questão tem características econômicas principais associados às funções industrial e portuária, com base na extração e beneficiamento de matérias primas minerais encontradas no seu interior e proximidades.

Tubarão possui população de 66.536 habitantes, 200 viagens diárias e que representa 4,67% do total das realizadas pelo conjunto das localidades centrais, efetuadas por dezessete linhas de ônibus com média de 11,80 viagens por linha. Envia 80,00% de suas viagens para localidades menores, subordinando dois centros locais e dois centros menores:

Laguna com população de 28.239 habitantes, oitenta e sete viagens diárias, das quais, 25,29% dirigem-se a centros de popu-

lação numericamente inferior. Subordina Imbituba, cidade portuária especializada no transporte de carvão, classificada como centro menor, com 10.229 habitantes, trinta e oito viagens diárias e percentual de 15,79% para localidades menores;

Braço do Norte com população de 7.119 habitantes, possui cinquenta viagens diárias e percentuais de 32,00% para cidades menores;

Orleães, classificado como centro de quarto nível, possui 5.917 habitantes, dezoito viagens diárias, das quais, 22,22% são enviadas a núcleos de menor população.

Pelas vinculações existentes na área em análise Tubarão congrega funções de centro sub-regional, local e menor. Laguna e Braço do Norte, com base nos mesmos critérios, foram também classificados como centros menores:

Chepecó, centro de indústrias diversificadas e de prestação de serviços, comanda a rede hierárquica do Oeste Catarinense, com 27.147 quilômetros quadrados e 932.463 habitantes, limitada a leste pela influência de Lages. Iniciou seu povoamento a partir de núcleos populacionais oriundos do Rio Grande do Sul e, em decorrência das fronteiras com este Estado e com o Estado do Paraná, tem com eles fortes relacionamentos.

Chapecó possui população de 53.847 habitantes, 112 viagens diárias, o que representa percentual de 2,61% das viagens realizadas no total das localidades centrais, efetuadas por vinte e duas linhas de ônibus com média de 5,09 viagens por linha. Envia 85,71% de suas viagens em direção a localidades menores, subordinando dois centros sub-regionais, sete centros locais e dez centros menores:

Joaçaba, importante centro industrial da região em sua conurbação com Herval D'Oeste, salienta-se como centro sub-regional da malha urbana em referência, possuindo população de 26.860 habitantes, oitenta e sete viagens diárias com percentuais de 64,37% para localidades menores. Subordina Concórdia, Videira e Campos Novos, classificados como centros de terceira ordem, e Capinzal, Fraiburgo e Seara que integram a quarta categoria:

Videira com população de 18.347 habitantes, trinta e nove viagens diárias e percentuais de 61,64% para localidades menores. Em sua área de influência emerge um centro menor, Fraiburgo, com

população de 9.243 habitantes, dezenove viagens diárias com percentuais de 10,53% para pequenos núcleos populacionais;

Concórdia com população de 18.215 habitantes, quarenta e oito viagens diárias e percentuais de 55,56% para localidades menores, tem em sua área de influência a cidade de Seara, com população de 3.492 habitantes, dez viagens diárias, das quais, 10,00% são enviadas a cidades com menor população;

Campos Novos, com população de 12.068 habitantes, quinze viagens diárias das quais 34,88% se destinam a localidades menores, não subordina centros de quarta categoria;

Capinzal, diretamente subordinada a Joaçaba, exerce funções de centro menor, com população de 6.314 habitantes, vinte e cinco viagens diárias e percentuais de 8,00% para núcleos de reduzidas populações, coloca Joaçaba atuando como centro local;

São Miguel do Oeste, que se sobressai na região pela produção industrial, se constitui no segundo centro sub-regional da rede em estudo. Possui população de 17.957 habitantes, setenta e sete viagens diárias e percentuais de 67,53% para localidades menores. Subordina três centros locais e sete centros menores:

Maravilha, com população de 6.963 habitantes, trinta e uma viagens diárias, e percentual de 32,26% para localidades menores;

São Lourenço do Oeste, com população de 7.282 habitantes, trinta viagens diárias das quais, 53,53% são enviadas a localidades menores;

Palmitos, com população de 5.629 habitantes, trinta e cinco viagens diárias, com percentuais de 22,86% para localidades menores. Subordina um centro menor, São Carlos, com população de 3.752 habitantes, vinte e quatro viagens diárias com percentuais de 25,00% para núcleos menores.

Classificados como centros menores emergem Itapiranga com população de 3.659 habitantes, vinte e quatro viagens diárias, e percentuais de 25,00% enviadas a cidades menores; Dionísio Cerqueira, com 5.182 habitantes, vinte e duas viagens diárias das quais, 45,45% se dirigem para cidades de menor população; Descanso, com população de 1.969 habitantes, vinte e três viagens diárias com percentuais de 8,70% para núcleos de menor população; Anchieta, com população de 2.916 habitantes, doze viagens

diárias com percentuais de 50,00% para cidades menores; e São José do Cedro, com população de 4.063 habitantes, dezessete viagens diárias com percentuais de 47,06% para cidades de população numericamente inferior.

Pela emergência de centros menores diretamente vinculados a São Miguel do Oeste, essa cidade passa a se classificar, também, como centro local e menor.

Classificada como centro de terceiro nível e diretamente vinculada a Chapecó aparece Xanxerê, com população de 17.135 habitantes, cinquenta e oito viagens diárias e percentuais de 41,38% para localidades menores. Subordina um centro menor, Xaxim, com população de 5.835 habitantes, vinte e duas viagens diárias, das quais, 18,18% são realizadas em direção a cidades menores.

3. Dinamismo do sistema: Uma análise comparativa

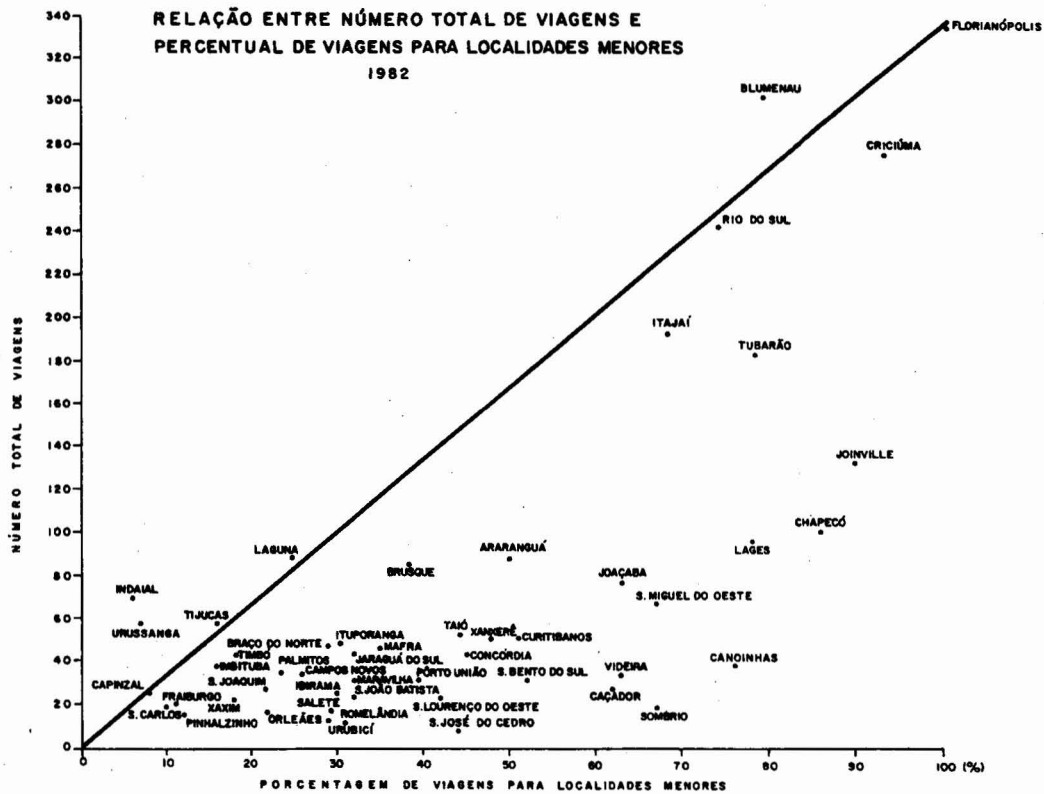
Tendo-se aplicado, em 1982, igual metodologia com idênticos critérios e mesma fonte de dados, os resultados obtidos confrontados com os de 1985 revelam grande dinamismo na rede urbana catarinense em curto espaço de tempo.

Este aspecto dinâmico pode ser apreciado na comparação dos gráficos I (1985) e II (1982) e na sobreposição dos mapas elaborados para os períodos em consideração.

De início percebe-se a emergência de quatorze novos centros entre os perfis temporais em análise, dos quais, um integrou diretamente a categoria de centro local e treze classificaram-se como centros menores, constatando-se, desta forma, acréscimo no número de linhas de ônibus, que em consequência, passaram a integrar novas localidades.

Alterações ocorreram ainda em relação aos níveis hierárquicos das cidades classificadas como localidades centrais em 1982 e seus respectivos "hinterlands". Enquanto poucos centros enfraqueceram suas áreas espaciais de influência, muitos outros passaram a exercer maior centralidade em sua área de atuação, evidenciando-se aumento nas densidades de ligações entre as cidades do sistema.

GRÁFICO II
 RELAÇÃO ENTRE NÚMERO TOTAL DE VIAGENS E
 PERCENTUAL DE VIAGENS PARA LOCALIDADES MENORES
 1982



Chamamos a atenção para o fato de que, pelos próprios critérios do método, quando em dado centro os adensamentos ocorrem, com maior proporção, em direção a centros maiores, diminuem os percentuais em relação a localidades menores, em consequência, enfraquecem a polarização. Ao contrário, se o aumento é mais significativo nas linhas que o unem a localidades menores, o percentual em relação a elas aumenta, aumentando a centralidade.

Pela comparação dos mapas IV e VII, que mostram a hierarquia e áreas espaciais de influência dos centros do sistema urbano catarinense, percebe-se a emergência de oito centros regionais em 1985 contra sete em 1982.

Para melhor compreensão da dinamicidade evidenciada no período em referência, achamos oportuno proceder-se a análise das áreas espaciais de influência de cada centro regional.

Na rede hierárquica comandada por Florianópolis significativas mudanças ocorreram. Tijucas, que em 1982 ligava-se a Florianópolis e a Itajaí com o mesmo número de viagens diárias, cuja análise de distâncias e facilidades de acesso nos levou a recorrer ao traçado da linha de indiferença, está nitidamente vinculada a Itajaí em 1985, levando, obviamente, consigo sua área espacial de influência. A cidade de São Martinho, localizada na parte sul do "hinterland" de Florianópolis em 1982, passa à dependência de Tubarão em 1985. Verifica-se, desta forma, que o centro regional em análise teve seu "hinterland" achatado nas direções norte-sul, apesar do aumento de suas linhas de ônibus em número e em densidade. Contudo, este fato propiciou o aparecimento de um centro local, Santo Amaro da Imperatriz, não classificado como localidade central no primeiro período em consideração.

As alterações que emergiram na área comandada por Joinville além de atingirem a extensão de seu "hinterland", com capturas de sua porção sul pela área comandada por Itajaí, atingiram, também, o número de localidades centrais pelo aumento evidenciado nas linhas de ônibus que circulam no interior de sua área de influência surgindo Papanduva, Itaiópolis e Rio Negrinho, classificados como centros de quarto nível hierárquico.

A área comandada por Blumenau apresenta substanciais alte-

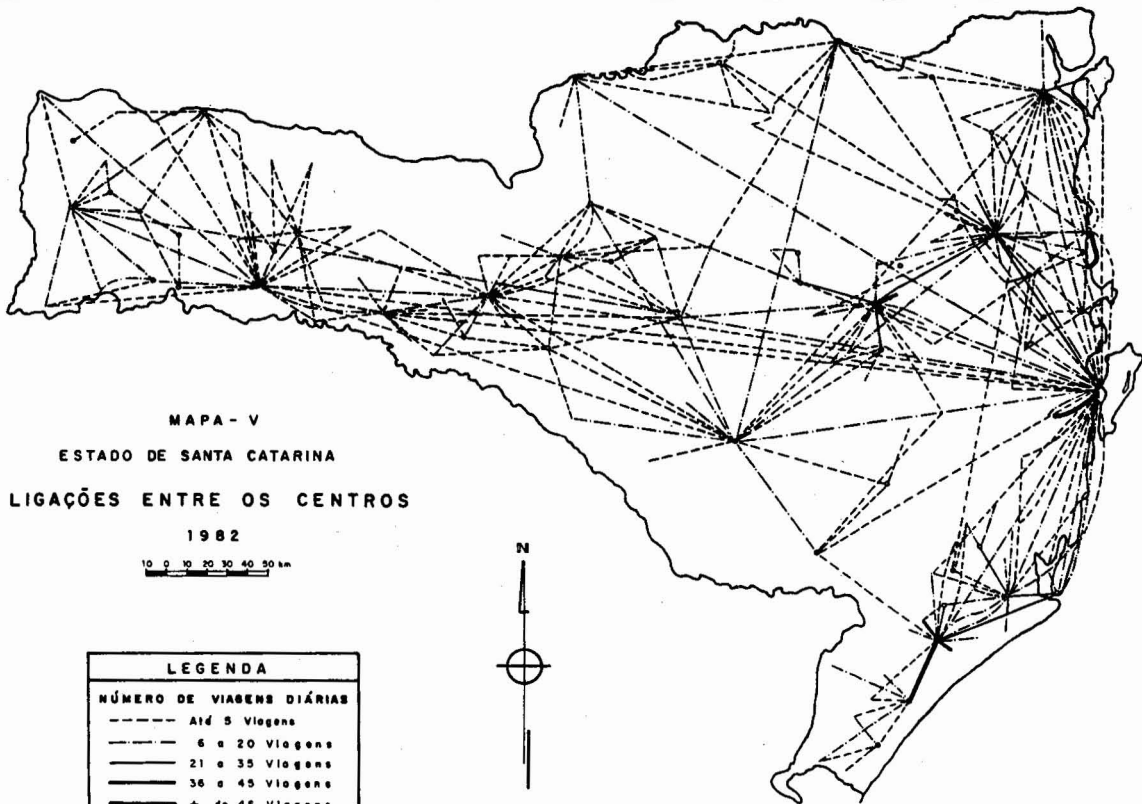
MAPA - V
ESTADO DE SANTA CATARINA
LIGAÇÕES ENTRE OS CENTROS

1982

10 0 10 20 30 40 50 km



LEGENDA	
NÚMERO DE VIAGENS DIÁRIAS	
Até 5 Viagens	--- (dashed line)
6 a 20 Viagens	- - - - (long dashed line)
21 a 35 Viagens	— (solid line)
36 a 45 Viagens	— (thick solid line)
+ de 46 Viagens	+ (plus sign)



rações. Itajaí, classificada como centro sub-regional em 1982, e subordinada a Blumenau, passa a exercer função de centro regional em 1985, restringindo, consideravelmente, a área espacial de influência daquela cidade. Em se tratando da rede hierárquica, percebe-se a emergência de dois novos centros, Pouso Redondo e Presidente Getúlio, na categoria de centros menores, além das alterações sofridas por Ibirama e Timbó, que passaram de centros de quarta para terceira ordem.

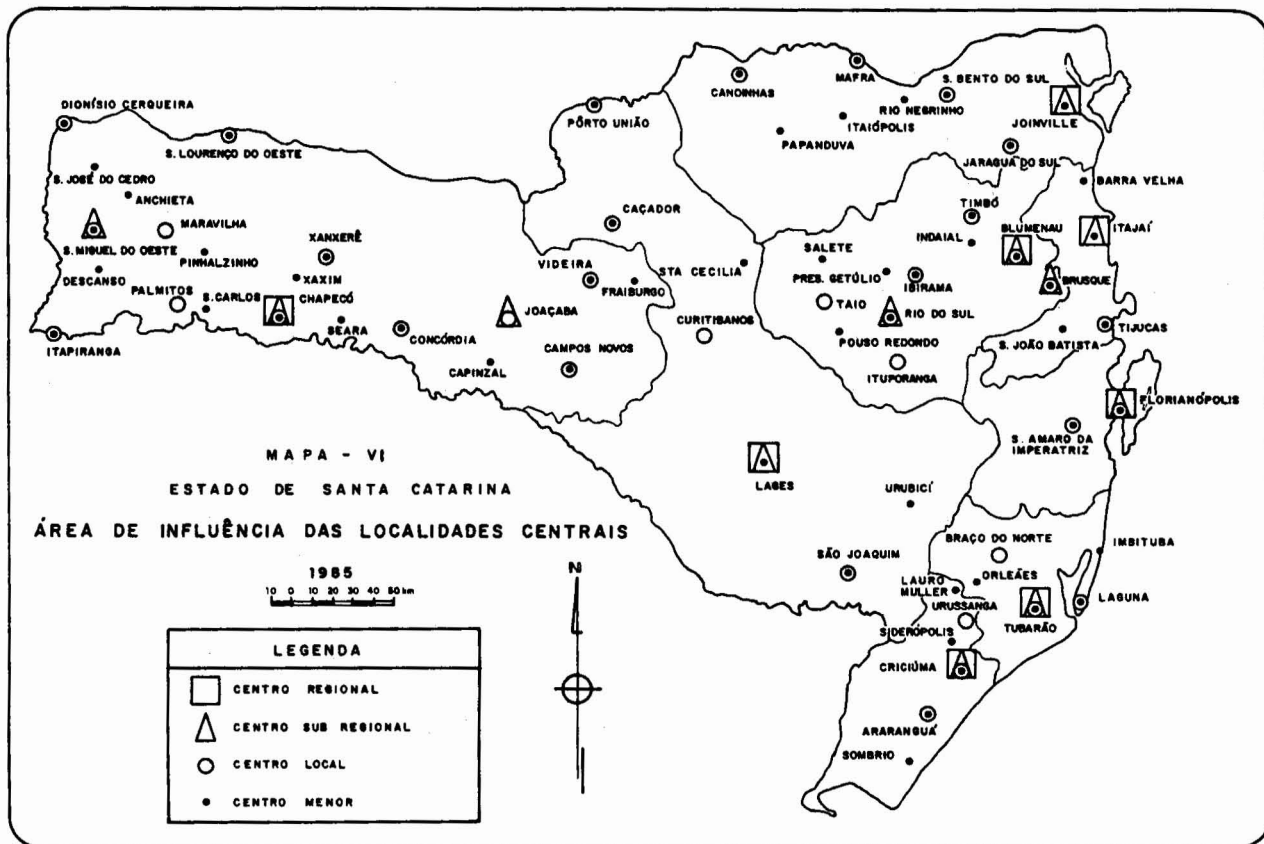
As trocas ocorridas na área comandada por Lages não incluem alterações de "hinterland" em seu contexto geral. Contudo, verifica-se acréscimo em uma localidade central, Santa Cecília, classificada como centro menor.

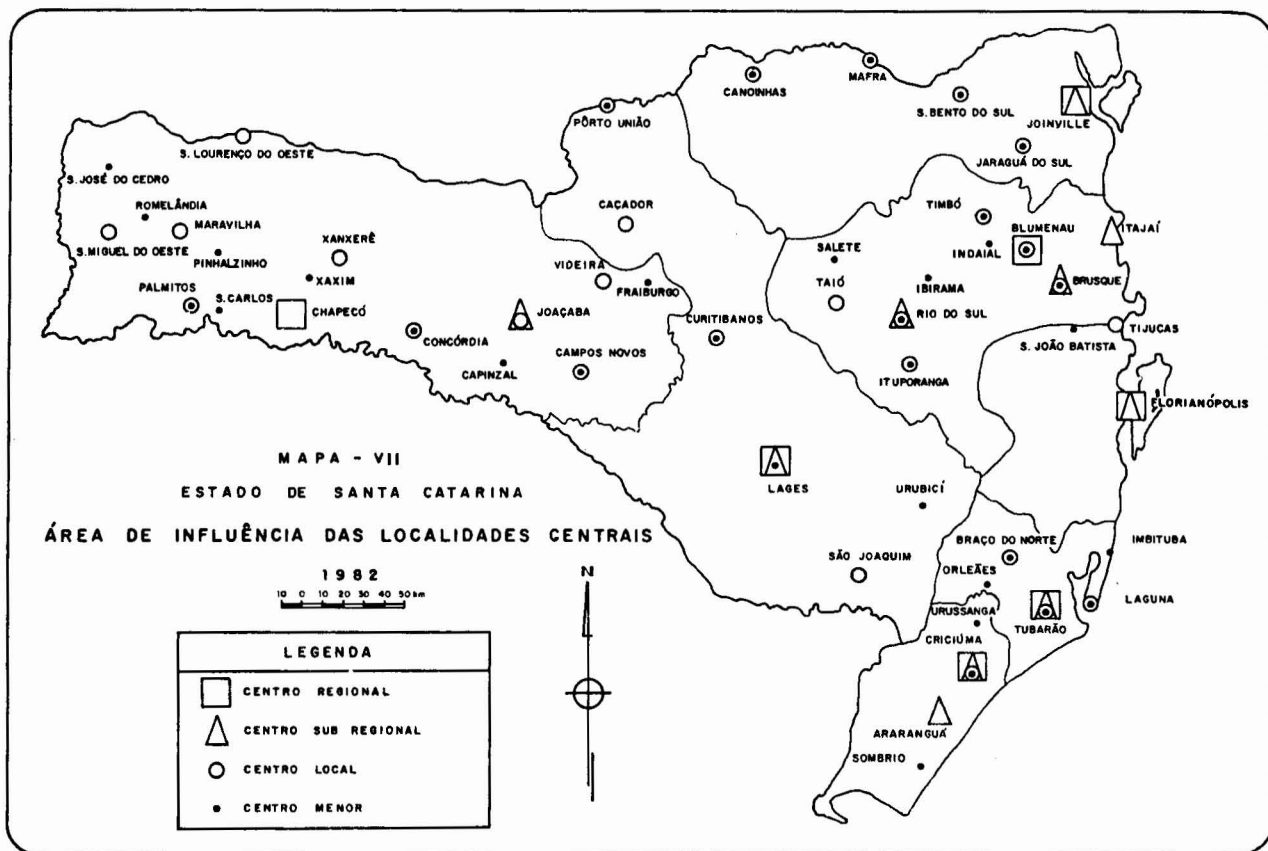
Grandes mudanças ocorreram na área comandada por Criciúma. Araranguá, pela intensificação de suas viagens em direção a localidades maiores, especialmente em relação a capital administrativa do Estado, perde sua função de centro sub-regional e passa a exercer as funções de centro local. Urussanga aumenta sua centralidade passando de centro de quarto para de terceiro nível. Apesar do acréscimo de dois centros menores, Siderópolis e Lauro Müller, Criciúma não teve alterada a extensão de seu "hinterland".

A área comandada por Tubarão sofreu acréscimo, em número e em densidade de linhas de ônibus em seu interior e fora dela, passando a integrar mais um núcleo populacional, São Martinho, que em 1982 fazia parte do "hinterland" de Florianópolis. As localidades centrais sob sua influência, contudo, não sofreram alterações numéricas nem de categorias.

Forte dinamismo foi evidenciado na área comandada por Chapecó. Romelândia, classificada como centro de quarto nível em 1982, não emergiu como localidade central em 1985, embora novos centros tenham surgido dentro daquela categoria: Itapiranga, Dionísio Cerqueira, Descanso, Anchieta e Seara. Trocas ainda ocorreram nas categorias hierárquicas já existentes no ano de 1982. São Miguel D'Oeste, classificada no primeiro período como centro local, passa a desempenhar a função de centro sub-regional em 1985.

O dinamismo acima evidenciado, que atingiu todas as áreas do Estado, leva-nos a inferir aumento e melhorias na rede rodo-





viária de Santa Catarina no período em consideração. Por outro lado, as condições sócio-econômicas das populações podem, eventualmente, terem sofrido significativas mudanças, aumentando o poder aquisitivo e, em conseqüência, pressionando as demandas de bens e serviços. Contudo, chamamos a atenção para o fato de que estas questões permanecem em aberto, esperando futuras pesquisas.

4. Considerações finais

Os estudos das hierarquias e áreas espaciais de influência constituem contribuições básicas indispensáveis para políticas de planejamento econômico, em vários níveis, em qualquer região da superfície do Planeta conforme pode-se observar a partir dos resultados contidos no presente trabalho, cuja metodologia adotada atingiu plenamente os objetivos a que nos propusemos.

Pela aplicação sistemática do método e comparação dos resultados no tempo é possível avaliar-se o grau de dinamismo das redes urbanas e inferir-se a evolução sócio-econômica. Na rede urbana catarinense pode-se constatar evolução cujas causas podem ser avaliadas a partir deste diagnóstico.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ¹CHRISTALLER, Valter. **Central Places in Southern Germany**. Trad. C. Baskin, New Jersey, Prentice Hall INC., 1966.
- ²CHRISTALLER, op. cit., pp.
- ³GREEN, F.H.W. Urban Hinterland in England and Wales an Analysis of Bus Services. **The Geographical Journal**. London, V. CXVI (1-2), 1950, pp. 64-88.
- ⁴CARRUTHERS, Ian. A Classification of Services Centers in England and Wales. **The Geographical Journal**. London, V. CXXIII (3), 1957, pp. 371-85.
- ⁵BERRY, Brian J.L. & GARRINSON, Willian L. The Funcional Bases of The Central Places Hierarchy. **Economic Geographyc**, (34), 1958, pp. 145-54.
- ⁶DACEY, Michael F. Analysis of Central Places Patters by a Nearest Neighbor Method. **Lund Studies in Geographic**, Series B (24), 1962, pp. 55-76.

- ⁷PALOMAKI, M. The Funcional Centers and Areas of South Bothnia. *Finlandia, Fennia Helsinki*, V. LXXXVIII, 1964, pp. 1-235.
- ⁸NYSTUEN, John D. A Simulation Model. Apud Hauser & Schnore, **Estudos de Urbanização**. Trad. Eunice R. Ribeiro Costa, São Paulo, Pioneira, 1975, pp. 375-76.
- ⁹LANGENBUCH, Juergem R. Organização Urbana do Estado de São Paulo analisada pela circulação de ônibus intermunicipais. **Boletim Geográfico** 219 (29) nov/dez., pp. 26-52.
- ¹⁰TEIXEIRA, Marlene P.V. A Rede Fluminense de Localidades Centrais. **Revista Brasileira de Geografia** 34 (3), 1972, pp. 172-190.
- ¹¹CORRÊA, Roberto Lobato & LOJKASEK, Vanda. Uma Definição Estatística de Geografia Urbana. **Revista Brasileira de Geografia** 33 (2) Rio de Janeiro, 1972.
- ¹²RUA, João. A Organização Urbana do Espírito Santo analisada através da circulação de ônibus intermunicipais. **Revista Brasileira de Geografia** 35 (2) Rio de Janeiro, 1973, pp.103-123.
- ¹³GREEN, op. cit., pp. 64-88.
- ¹⁴CARRUTHERS, op. cit., pp. 371-85.
- ¹⁵LANGENBUCH, op. cit., p. 32.
- ¹⁶LANGENBUCH, op. cit., p. 28.