

**AEROSHOPPING: A REESTRUTURAÇÃO DOS TERMINAIS AEROPORTUÁRIOS
NO BRASIL**

***AEROSHOPPING: LA REESTRUCTURACIÓN DE LAS TERMINALES
AEROPORTUARIAS EN BRASIL***

AEROSHOPPING: THE RESTRUCTURING OF AIRPORT TERMINALS IN BRAZIL



Lucas AZEREDO RODRIGUES¹
e-mail: lucas.azeredo.rodrigues@gmail.com



Márcio Rogério SILVEIRA²
e-mail: marcio.gedri@gmail.com

Como referenciar este artigo:

AZEREDO RODRIGUES, Lucas; SILVEIRA, Márcio Rogério. Aeroshopping: a reestruturação dos terminais aeroportuários no Brasil. **Revista Geografia em Atos**, Presidente Prudente, v. 10, n. 00, e026012, 2026. e-ISSN: 1984-1647. DOI: 10.35416/2026.11393.



| Submetido em: 10/02/2026
| Revisões requeridas em: 20/04/2026
| Aprovado em: 12/06/2026
| Publicado em: 05/08/2026

Editores: Prof. Dr. Nécio Turra Neto
Profa. Me. Karina Malachias Domingos dos Santos

¹ Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis – SC. Doutor em Geografia e Professor da Educação Básica do Município de Camboriú/SC.

² Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis – SC. Professor do Departamento de Geociências e do Programa de Pós-graduação em Geografia.

RESUMO: Após o início das concessões aeroportuárias no Brasil, em 2011, os aeroportos passaram a desempenhar papel estratégico na organização territorial do setor aéreo. A entrada de novos agentes, especialmente operadores estrangeiros, introduziu novas formas de exploração dos serviços nas hinterlândias aeroportuárias, ampliando a competitividade e intensificando a distribuição desigual dos voos. Este estudo analisa as estratégias adotadas por agentes públicos e privados que contribuíram para a centralização de capital e a concentração dos fluxos aéreos, bem como seus impactos no território brasileiro. Parte-se do entendimento de que a concentração de voos em hubs integra um processo mais amplo de reestruturação da aviação regional, reduzindo a oferta de destinos. Além disso, a participação de capital estrangeiro nas concessões evidencia a diminuição da capacidade de investimento e da atuação estatal em setores estratégicos. Conclui-se que a reestruturação do setor aéreo reforça a centralização dos fluxos, a concentração de capital e a seletividade territorial, redefinindo o papel estratégico dos aeroportos.

PALAVRAS-CHAVE: Aviação Comercial. Estratégias Logísticas. Competitividade Territorial. Geografia dos Transportes. Aeroportos.

RESUMEN: *Tras el inicio de las concesiones aeroportuarias en Brasil, en 2011, los aeropuertos pasaron a desempeñar un papel estratégico en la organización territorial del sector aéreo. La incorporación de nuevos actores, especialmente operadores extranjeros, introdujo nuevas formas de gestión de los servicios en los hinterlands aeroportuarios, ampliando la competitividad e intensificando la distribución desigual de los vuelos. Este estudio analiza las estrategias adoptadas por actores públicos y privados que contribuyeron a la centralización del capital y a la concentración de los flujos aéreos, así como sus impactos en el territorio brasileño. Se parte del supuesto de que la concentración de vuelos en aeropuertos hub forma parte de un proceso más amplio de reestructuración de la aviación regional, reduciendo la oferta de destinos. Además, la participación de capital extranjero en las concesiones evidencia la disminución de la capacidad de inversión y del papel del Estado en sectores estratégicos, reforzando la centralización de los flujos, la concentración del capital y la selectividad territorial.*

PALABRAS CLAVE: *Aviación comercial. Estrategias logísticas. Competitividad territorial. Geografía del transporte. Aeropuertos.*

ABSTRACT: *Following the introduction of airport concessions in Brazil in 2011, airports assumed a strategic role in the territorial organization of the air transport sector. The entry of new actors, particularly foreign operators, introduced new forms of service management within airport hinterlands, increasing competitiveness while intensifying the unequal distribution of flights. This study analyzes the strategies adopted by public and private stakeholders that contributed to capital centralization and the concentration of air traffic flows, as well as their impacts on Brazilian territory. It argues that the concentration of flights in hub airports is part of a broader process of regional aviation restructuring, reducing the number of destinations served. Moreover, the participation of foreign capital in airport concessions reflects the declining investment capacity and reduced role of the State in strategic sectors. The findings indicate that this restructuring reinforces the centralization of flows, capital concentration, and territorial selectivity, redefining the strategic role of airports.*

KEYWORDS: *Commercial Aviation. Logistics Strategies. Territorial Competitiveness. Transportation Geography. Airports.*

Introdução

Após o início do processo de concessão aeroportuária no Brasil a partir de 2011, os terminais passaram a adquirir um caráter cada vez mais comercial, impulsionado pela exploração de atividades não-aeronáuticas. Característico de infraestruturas sob controle da iniciativa privada, esse processo de multifuncionalização tem se consolidado como uma estratégia de ampliação da acumulação de capital por parte das empresas concessionárias — muitas delas controladas por grupos estrangeiros, inclusive com participação estatal em seus países de origem —, com destaque para a expansão dos serviços voltados ao consumo, gastronomia e lazer.

Ainda em 2001, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) lançou o projeto Aeroshopping no Aeroporto Internacional de Porto Alegre. A iniciativa visava ampliar as áreas comerciais no interior do terminal, antecipando uma tendência que se tornaria mais evidente com a concessão de aeroportos. Com a entrada de grandes operadores internacionais no setor, a lógica de transformação dos terminais em centros comerciais se intensificou, passando a ser orientada por uma busca sistemática por receitas não relacionadas à operação aérea.

Silveira (2025, p. 20) observa que “o Estado adota e incorpora modelos de gestão empresariais baseados em lógicas intercapitalistas de concorrência e competitividade para conduzir a fluidez territorial”. Para o autor, embora a logística estatal devesse ter maior protagonismo na gestão das infraestruturas, a participação do capital privado nas decisões do planejamento territorial ampliou-se significativamente nas últimas décadas. Isso se expressa de maneira contundente na substituição de empresas públicas por concessionárias privadas, que atuam sob uma lógica de rentabilidade e racionalização corporativa do espaço.

Paulo Gala (2025) explicita de forma precisa essa dinâmica ao demonstrar que o processo de concessões não se limitou a uma simples transferência de ativos do Estado para o mercado, mas configurou um movimento de efetiva “desnacionalização”. Trata-se, em grande medida, da substituição do controle estatal brasileiro pelo controle de Estados estrangeiros, como exemplifica o caso da AENA, empresa espanhola de capital misto, responsável pela concessão de 17 aeroportos estratégicos no Brasil. A mesma situação vale para a Zurich Airport Brasil (operação de 10 aeroportos em todo o mundo e 4 no Brasil). Situações dessa natureza são menos recorrentes em países capitalistas centrais, que frequentemente dispõem de mecanismos institucionais voltados à soberania econômica e ao controle estratégico das infraestruturas. No caso brasileiro, observa-se uma limitada adoção de instrumentos, por meio

das concessões à iniciativa privada, que mantêm um significativo nível de soberania e de efeito multiplicador interno da economia.

Esse quadro se aprofundou recentemente quando o grupo CCR, por meio da sua divisão aeroportuária, negociou um conjunto de concessões que abrangem cerca de 20 aeroportos na América Latina, sendo 17 no Brasil, pelo montante de R\$ 11,5 bilhões, com o grupo ASUR (Grupo Aeroportuário del Sureste), sediado no México. A estrutura acionária do ASUR é composta majoritariamente por grandes fundos de investimento e investidores institucionais, evidenciando o caráter altamente financeirizado desse controle. O resultado é que uma parcela significativa da infraestrutura aeroportuária nacional passou a ser gerida por grupos privados estrangeiros, frequentemente associados a capital estatal externo, o que produz repercussões geoeconômicas e geopolíticas relevantes e contribui para o enfraquecimento da soberania nacional brasileira.

A lógica predominante passou a ser a maximização dos lucros corporativos, articulando receitas provenientes do mercado acionário, do setor imobiliário, do marketing territorial e das tarifas aeroportuárias, combinadas à captura de subsídios públicos concedidos pelos entes federativos em diferentes escalas. Esse arranjo tem como desdobramento central a remessa de elevados volumes de capital para o exterior, o que insere os aeroshoppings e demais atividades comerciais aeroportuárias como componentes estratégicos desse modelo de acumulação.

Os aeroportos integram um sistema técnico-científico-informacional que contribui decisivamente para a circulação de pessoas, mercadorias e capitais, afetando diretamente a dinâmica regional. Segundo Santos (2014; 2017), os sistemas de engenharia compõem uma rede de fixos que alimenta os fluxos, e é por meio dessa interação que o território se organiza, sendo constantemente modificado pelas estratégias capitalistas de uso e apropriação do espaço. Essa lógica de fluidez e competitividade também impulsiona o investimento em infraestrutura como mecanismo de valorização territorial que, por conseguinte, é capturada por agentes estrangeiros públicos e privados.

O presente artigo se insere no campo da Geografia da Circulação, Transporte e Logística (Silveira, 2011), mobilizando uma perspectiva do meio técnico-científico-informacional (Santos, 2014; 2017), a noção de redes, fluxos e organização do espaço, bem como a perspectiva de hinterlândia trabalhada por Corrêa (1987) e as discussões sobre competitividade territorial presentes em Silveira (2020). A partir desse referencial, os aeroportos são compreendidos como pontos estratégicos na articulação dos fluxos e fixos, em um contexto no qual a recente reestruturação expressa novas formas de uso corporativo do território.

A liberalização do setor aéreo e a internacionalização da gestão aeroportuária, formalizada a partir de 2017 com a permissão para que empresas estrangeiras detenham até 100% do capital em concessões aeroportuárias no Brasil, intensificaram esse processo. A lógica de concentração de voos e investimentos em grandes *hubs*³ favorece aeroportos com maior capacidade de atrair passageiros e gerar receitas acessórias, consolidando-se como nós estratégicos na rede urbana e logística nacional. Os principais aeroportos, especialmente os das cidades médias e capitais de menor porte, como Florianópolis, passaram a constituir o principal foco dessa nova forma de acumulação de capital, dinâmica pouco recorrente durante a gestão da INFRAERO. Trata-se, contudo, de uma estratégia que poderia ser conduzida também por meio de uma empresa pública, desde que vinculada a um projeto nacional de desenvolvimento e acompanhada de mecanismos institucionais de proteção aos interesses estratégicos.

Esses grandes terminais aeroportuários exercem influência sobre extensas áreas, atuando como polos irradiadores de fluxos e serviços para suas respectivas regiões de influência. As redes de relações estabelecidas entre regiões são capazes de gerar uma multiplicidade de ramificações, reestruturando os territórios conforme novas dinâmicas se impõem (Arroyo, 2015). A autora ressalta que as estruturas voltadas à circulação se tornam centrais no processo de ordenamento espacial, reafirmando a relevância da infraestrutura na definição das hierarquias regionais.

Destarte, é necessário compreender que um aeroporto não serve exclusivamente ao município onde está localizado, mas a uma região ampla. O IBGE (2021), por exemplo, define as áreas de influência dos aeroportos com base no deslocamento de usuários de diferentes municípios em busca do serviço aéreo. Dado o número limitado de terminais com voos regulares no Brasil, é comum que os passageiros realizem longos deslocamentos terrestres.

A presença de múltiplos serviços associados à operação aérea — como alimentação, hospedagem, comércio, transporte terrestre, logística e manutenção — reforça a ideia de que os aeroportos estão inseridos em uma *hinterlândia* aeroportuária, ou seja, uma área de influência funcional e econômica. Corrêa (1987, p. 86) define *hinterlândia* como uma “área subordinada economicamente a um centro urbano”, conceito amplamente utilizado para portos, mas aplicável também aos aeroportos, dada sua centralidade logística e capacidade de articulação regional.

No contexto atual, o impulso pela lógica mercadológica tem intensificado a expansão de atividades comerciais nos terminais. Os grandes *hubs* aeroportuários, com infraestrutura

³ Aeroportos centro de operações das companhias aéreas.

moderna e alto volume de passageiros, tornam-se os espaços mais atrativos para o desenvolvimento do aeroshopping, justamente porque o potencial de consumo está diretamente relacionado à quantidade de usuários em trânsito. Esses aeroportos operam como nós estratégicos da malha aérea nacional, exigindo uma ação coordenada entre logística estatal e gestão corporativa para concentrar voos e conexões, oferecendo aos passageiros uma maior variedade de origens e destinos em apenas uma localidade.

A hipótese central deste trabalho é que os aeroportos concedidos à iniciativa privada, em grande medida controlados por grupos estrangeiros, passaram a orientar uma reestruturação dos seus terminais com o objetivo de ampliar as receitas oriundas de atividades comerciais e de serviços (marketing, imobiliário, lazer e cultural, entre outros), especialmente naqueles localizados em pontos estratégicos da hierarquia aeroportuária brasileira. O objetivo, portanto, é analisar as principais estratégias de apropriação territorial adotadas pelas concessionárias aeroportuárias e seus impactos sobre o espaço.

Do ponto de vista metodológico, a pesquisa possui um caráter qualitativo, com apoio de dados quantitativos. Inicialmente, foi realizada uma revisão bibliográfica e teórica acerca da temática sobre a reestruturação aeroportuária e a geografia dos transportes. Em seguida, procedeu-se à análise de dados disponibilizados por órgãos oficiais, como a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), com ênfase na distribuição dos fluxos aéreos. Complementarmente, foram realizados trabalhos de campo, com observação direta dos espaços aeroportuários, registros fotográficos, anotações sistematizadas e entrevistas, permitindo compreender a organização das áreas comerciais e as estratégias de uso do espaço. A análise foi orientada pela interpretação geográfica do território como resultado da interação entre os fluxos e fixos e as repercussões orientadas para um modelo de competitividade territorial neoliberal.

Este artigo está organizado em quatro partes: 1) A transformação dos aeroportos em espaços multifuncionais, com os conceitos de airport city e aerotrópole; 2) O papel da reestruturação dos aeroportos concedidos à iniciativa privada e a lógica de concentração de investimentos; 3) A configuração do aeroshopping como um elemento da competitividade territorial; 4) Os aeroportos e o seu papel nas hinterlândias e dinâmicas urbanas no contexto em que estão inseridos.

A transformação dos aeroportos em espaços multifuncionais

Desde os primórdios da aviação comercial, os aeroportos sempre desempenharam uma função essencial: servir como pontos de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias. Contudo, com os avanços tecnológicos, a reestruturação das redes logísticas e o crescimento expressivo do volume de passageiros, os terminais passaram a demandar uma diversificação significativa de serviços e funções, passando a se inserir de forma mais complexa nas dinâmicas de produção e circulação do território.

Kasarda (2007) observa que, nas últimas décadas, não apenas os terminais aeroportuários, mas também suas áreas adjacentes, têm se tornado espaços atrativos ao varejo e aos negócios, muitas vezes rivalizando com os tradicionais centros comerciais urbanos. Em Florianópolis, a concessão do aeroporto ao grupo Zurich conferiu à concessionária o controle do aeroshopping e de uma extensa porção de terras destinadas à implantação de estacionamentos, hotéis e outras atividades de interesse econômico do grupo. Esse arranjo produz um ambiente de concorrência assimétrica em relação aos agentes locais e favorece a remessa de dividendos para o exterior, aprofundando os mecanismos de extração de excedentes associados à financeirização da infraestrutura aeroportuária e à produção de formas de competitividade territorial desigual. Segundo Kasarda (2007), esses ambientes são propícios à formação de uma infraestrutura voltada à geração de conglomerados empresariais e tecnológicos, articulados diretamente à operação aeroportuária.

Esse modelo, denominado *airport city*, refere-se à constituição de áreas especializadas em logística, comércio e serviços de alta densidade, situadas no entorno imediato dos aeroportos e fomentadas por sua própria gestão. Conforme Guller e Guller (2002), trata-se de uma estratégia frequentemente adotada em países com alto volume de passageiros e boa capilaridade aérea, como os Estados Unidos, onde os aeroportos operam como verdadeiros nós de desenvolvimento urbano e econômico.

Entre as características centrais desse modelo, destacam-se a busca por novas fontes de receita — sobretudo por meio de atividades não-aeronáuticas —, a oferta de ampla infraestrutura de mobilidade e acessibilidade, a presença de numerosos portões de embarque e desembarque e um ambiente favorável à instalação de empresas e serviços. Tais atributos intensificam a competitividade territorial, tornando esses terminais mais atraentes à circulação de capital e à lógica da financeirização do espaço.

Kasarda (2007) amplia essa concepção ao introduzir o conceito de aerotrópole, em que os clusters empresariais ligados ao aeroporto extrapolam suas imediações, expandindo-se em

uma lógica semelhante à das metrópoles tradicionais. Nesse modelo, o terminal atua como núcleo central a partir do qual se irradiam zonas de influência comercial, industrial, residencial e logística. A conectividade, nesse contexto, é o elemento-chave que impulsiona as interações espaciais, contribuindo para a formação de novas dinâmicas regionais em torno dos aeroportos e consolidando-os como estruturas fundamentais do território.

Existem duas formas principais de obtenção de receitas nos aeroportos: as aeronáuticas, oriundas diretamente das operações aéreas — como tarifas de pouso, embarque e conexões — e as não-aeronáuticas, provenientes de atividades comerciais diversas, como aluguéis de lojas, restaurantes, estacionamento, publicidade, áreas VIP, entre outros. Segundo Shin e Roh (2021), ao analisarem dados de 411 aeroportos em escala global, as receitas não-aeronáuticas chegaram a representar 59% do total no Oriente Médio, 40% na Ásia, 28% na América Latina e apenas 16% na Europa. Apesar de os dados não refletirem o cenário pós-pandêmico, é possível perceber padrões de consumo distintos entre as regiões, o que evidencia estratégias diferenciadas de exploração comercial.

No caso brasileiro, os dados de 2024 apresentados na Tabela 1 revelam a relevância crescente das receitas não-aeronáuticas, especialmente nos terminais concedidos à iniciativa privada. No Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP), principal *hub* do país, as “outras receitas” superam R\$ 1,7 bilhão, valor superior ao arrecadado com atividades aeronáuticas (R\$ 1,1 bilhão), evidenciando um modelo fortemente apoiado na multifuncionalidade comercial. Situação semelhante é observada no Aeroporto do Galeão (RJ), onde mais de 50% da receita líquida provém de fontes não ligadas diretamente à aviação. Em Salvador (BA), esse percentual se aproxima dos 40%, enquanto em Florianópolis (SC), aeroporto de porte médio, cerca de um terço da receita total deriva de atividades comerciais e de carga, o que reforça a centralidade da lógica do aeroshopping mesmo fora dos grandes centros.

Tabela 1 – Receita Operacional Líquida em 2024 (em R\$ milhares)

Receita Operacional Líquida	Florianópolis/SC	Galeão/RJ	Salvador/BA	Guarulhos/SP
Aeroportuária	165.991	337.9	191.801	1.135.115
Carga	30.133	299.8	17.937	894.934
Comercial e TI	84.063	461.2	109.002	S/D
Outras Receitas	9.822	36.2	8.792	1.720.472*

Fonte: ANAC (2025). *Referente a receitas não tarifárias.

A participação crescente das receitas não aeronáuticas na estrutura financeira dos aeroportos reforça, no Brasil, a adoção de um modelo alinhado às estratégias internacionais de

mercantilização dos terminais. Esse modelo insere os aeroportos em uma lógica de competitividade que ultrapassa a mera concorrência intercapitalista, passando a operar segundo parâmetros de competitividade territorial, nos quais a extroversão do lucro corporativo se articula à apropriação de subsídios, financiamentos e investimentos públicos. Após o início das concessões, as concessionárias passaram a ser pressionadas a ampliar suas fontes de receita, o que resultou na reestruturação física dos terminais com foco nas áreas comerciais. Exemplos concretos dessa tendência incluem a construção de novos terminais em Florianópolis e Vitória, além das reformas profundas realizadas em Salvador, Galeão e Curitiba. Há, portanto, uma acumulação por despossessão (Harvey, 2005), por meio de processos sistemáticos de transferência de ativos, recursos e direitos coletivos ou públicos para a esfera privada (em complemento às formas “normais” de acumulação baseadas na exploração do trabalho assalariado, acionadas sobretudo em contextos de crise de sobreacumulação).

Neste novo estágio, os aeroportos deixam de ser meros pontos de embarque e desembarque e passam a funcionar como espaços de permanência e consumo. Essa reconfiguração sustenta-se em dois pilares principais: a lógica do consumo e o tempo de permanência do passageiro. A primeira está relacionada a uma tendência global de estímulo à experiência de compra e lazer em ambientes de fluxo intenso. A segunda refere-se a fatores operacionais, como a imprevisibilidade nos deslocamentos urbanos até os terminais e a crescente antecipação da chegada dos passageiros. Nesse contexto, o tempo ocioso nos aeroportos é cada vez mais convertido em tempo de consumo, fortalecendo o papel estratégico das áreas comerciais na dinâmica aeroportuária.

Observa-se uma intensificação da competição entre concessionárias aeroportuárias pela atração de novos voos e passageiros, o que amplia as possibilidades de obtenção de receitas não-aeronáuticas. Nesse sentido, verifica-se uma tendência de priorização de segmentos com maior poder aquisitivo, ampliando a rentabilidade dos serviços oferecidos tanto nos terminais quanto em suas hinterlândias.

Para Kasarda (2007), o conceito de *airport city* define-se como um aeroporto estruturado como centro comercial e logístico interligado diretamente à infraestrutura urbana e às atividades de seu entorno. Kasarda e Chen (2020) aprofundam esse entendimento ao destacar que tais infraestruturas também se articulam com centros de convenções, eventos, shoppings e zonas de serviços especializados, incorporando, no âmbito do *city marketing*, a lógica das chamadas *smart cities*. Esse tipo de estrutura, já consolidado em hubs internacionais como Dallas/Fort Worth (EUA) e Schiphol (Amsterdã), amplia a capilaridade da infraestrutura aeroportuária e

reforça seu papel como catalisador de atividades nas hinterlândias aeroportuárias, ou seja, como expressão do território enquanto fonte de recursos para a acumulação corporativa.

A consolidação desse conceito resulta na aerotrópole, definida por Kasarda e Lindsay (2011) como um modelo urbano no qual o aeroporto atua como núcleo logístico e econômico, gerando uma série de ramificações funcionais em seu entorno. Para os autores, trata-se de uma forma de organização metropolitana orientada por fluxos globais, na qual o aeroporto é capaz de atrair novos investimentos e dinâmicas econômicas para sua hinterlândia.

No contexto brasileiro, ainda não se observa a consolidação plena de modelos de cidade-aeroporto ou aerotrópole, em grande medida devido à limitada articulação entre o planejamento estatal e estratégias corporativas de uso do território. As limitações de acessibilidade aos terminais e a precariedade da infraestrutura urbana nos entornos dos grandes hubs comprometem a elevação desses aeroportos a tais categorias.

No entanto, destaca-se o caso do Aeroporto de Florianópolis, sob gestão da Zurich Airport Brasil, como um exemplo emblemático de tentativa de aproximação entre aeroporto e cidade. O novo terminal inaugurado em 2019 — que custou R\$ 620 milhões e contou com financiamento de R\$ 376 milhões do BNDES (BNDES, 2018) — foi projetado com uma proposta de maior integração urbana, incorporando espaços gastronômicos, áreas para eventos, ambientes de convivência e um padrão de acessibilidade semelhante ao dos principais shoppings da cidade. A lógica funcional do Floripa Airport aproxima-se não apenas do modelo de aeroshopping, mas também de uma cidade-aeroporto em desenvolvimento.

Fatores como as dificuldades de mobilidade urbana, a ausência de planejamento territorial e a concentração de voos em poucos hubs limitam o desenvolvimento de infraestruturas aeroportuárias mais conectadas à malha urbana e regional. Por outro lado, tais estruturas exercem papel central na competitividade territorial do setor aéreo, tornando-se pontos de atração para investimentos e novas rotas, o que fomenta a circulação de pessoas, mercadorias e capitais, ao mesmo tempo em que tende a reforçar desigualdades regionais ao concentrar fluxos e investimentos em locais pontuais do território.

A realidade brasileira: concessões, reestruturação e a nova centralidade dos terminais

Iniciado em 2011, o processo de concessões aeroportuárias no Brasil transformou de forma significativa a organização das infraestruturas do setor aéreo em escala nacional. Com a entrada da iniciativa privada, os aeroportos passaram a operar sob a lógica da rentabilidade, o

que exigiu profundas reestruturações em suas estruturas operacionais e comerciais. Além da ampliação física dos terminais, houve a reorganização das áreas destinadas ao comércio e ao lazer, com o objetivo de prolongar o tempo de permanência dos passageiros e ampliar as receitas não-aeronáuticas.

A política de concessões favoreceu a concentração de investimentos em grandes terminais, sobretudo na região Sudeste, onde se consolidam importantes hubs — como São Paulo (Congonhas e Guarulhos), Campinas, Rio de Janeiro (Galeão) e Belo Horizonte (Confins). Dados da ANAC (2025) indicam que, até setembro de 2025, os dez aeroportos mais movimentados do país receberam 66% do fluxo doméstico e 97% do fluxo internacional de passageiros no país. Essa elevada concentração espacial reforça as desigualdades regionais e evidencia a centralização dos fluxos aéreos em poucos nós da rede, reduzindo a competitividade de outros terminais e limitando o desenvolvimento regional ao longo da sua área de influência.

A diferenciação espacial acerca da distribuição dos aeroportos com voos regulares, exposta em Rodrigues (2024), evidencia vazios aeroportuários, nos quais usuários precisam deslocar-se por distâncias consideráveis via terrestre para ter acesso aos serviços aéreos. Nesse contexto, observa-se uma reconfiguração do papel da INFRAERO, que passa a concentrar sua atuação na gestão e reorganização dos aeroportos regionais de menor porte.

Figura 1 – Concessões Aeroportuárias do Governo Federal (2011-2023)



Fonte: ANAC (2025).

Em novembro de 2025, o Programa de Ampliação e Desenvolvimento de Aeroportos Regionais (AmpliAR), do Governo Federal, realizou a primeira rodada de concessão, com o intuito de estender as concessões vigentes com a inclusão de novos aeroportos na rede. De um total de 19 aeroportos, a concessionária Aeroporto de Guarulhos arrematou doze aeroportos, a Fraport um, e seis não tiveram lances.

Observa-se uma contradição na atual configuração institucional do setor, uma vez que a INFRAERO atualmente possui apenas o Aeroporto Santos Dumont de grande referência, em comparação com os demais aeroportos sob sua gestão. Ao mesmo tempo, aeroportos da mesma tipologia estão sendo arrematados por empresas estrangeiras. Embora, em sua maioria, sejam aeroportos de administração estadual ou municipal, as concessionárias se beneficiam não apenas pela gestão, mas também pela extensão de seus contratos vigentes. Isto é, a GRU

Airport, ao adquirir a concessão desses aeroportos regionais, terá contrapartidas e reequilíbrio de contrato do maior aeroporto do país, Guarulhos (MPor, 2025), o que reforça a lógica de concentração de ativos e de poder operacional nas mãos de poucos agentes.

Além de concentrar boa parte dos fluxos aéreos nacionais, os grandes aeroportos (*hubs*) vêm se consolidando como espaços de consumo e lazer. Inspirados em modelos internacionais de “boulevards comerciais”, exemplos como o Boulevard 14/32, no Aeroporto de Florianópolis, e o Bossa Nova Mall, no Santos Dumont (Rio de Janeiro), ilustram essa tendência. Esses espaços abrigam shows e uma série de atividades, atraindo um público que consome produtos (alimentação, roupas, dentre outros) e serviços (estacionamento, entre outros). A expansão das lojas *duty free* para áreas de embarque doméstico, posicionadas estrategicamente após os controles de segurança, intensifica a exposição dos passageiros a circuitos de consumo. A presença de marcas globais, serviços públicos e até estabelecimentos voltados à estética reforça a multifuncionalização dos terminais aeroportuários.

Trabalhos de campo realizados entre 2019 e 2024 evidenciam a ampliação de serviços comerciais que extrapolam as necessidades do embarque e desembarque. De um lado, as concessionárias buscam ampliar as receitas não aeronáuticas; de outro, observa-se um perfil de usuário cada vez mais propenso a incorporar práticas de consumo durante as viagens.

Essa dinâmica revela uma refuncionalização dos aeroportos brasileiros, que passam a se constituir como novos polos de lazer e consumo. No entanto, os preços praticados dentro dos terminais ainda se mantêm superiores aos do comércio externo, o que restringe o acesso das camadas médias e populares — e contribui para a reprodução de formas de segregação socioespacial nesses espaços.

Alguns aeroportos, como o de Florianópolis, têm se transformado em polos de centralidade comercial e cultural, atraindo inclusive não viajantes por meio de eventos e ações de incentivo ao consumo local. Nos grandes *hubs*, como Guarulhos, Salvador, Confins e Galeão, a ampliação de serviços também aparece como estratégia competitiva, tanto na tarifação para companhias aéreas quanto na oferta de experiências diferenciadas aos usuários.

A reflexão sobre a organização territorial dos aeroportos deve considerar seu papel como infraestruturas regionais e os efeitos sobre suas áreas de influência. Em Rodrigues (2024), destaca-se a centralidade regional imposta pelos agentes do setor aéreo — corporativos e estatais —, cuja lógica de concentração de capital e fluxos reforça a hierarquia do sistema *hub*

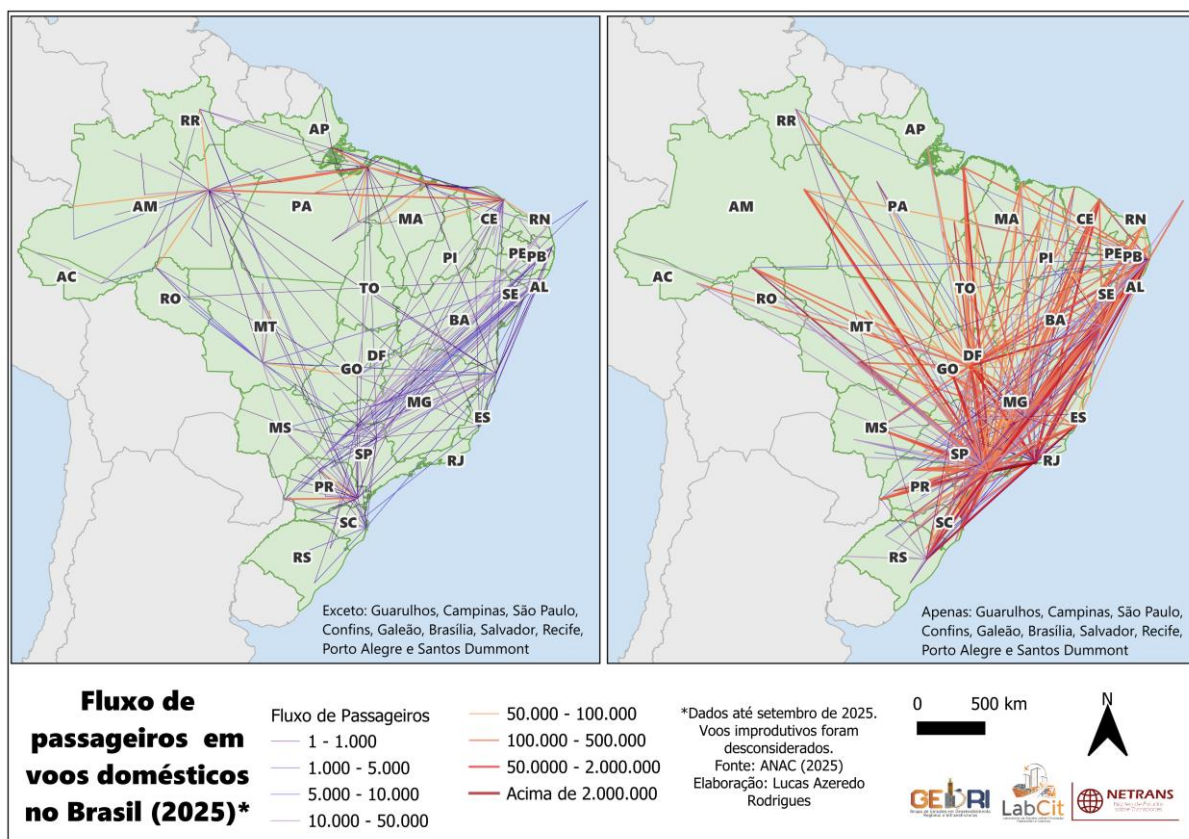
*and spoke*⁴ no Brasil, contribuindo para o enfraquecimento da aviação regional (figura 2). De acordo com Silveira e Rodrigues (2021), o desmonte da aviação regional no início do século XXI alterou significativamente a estrutura dos fluxos aéreos, reduzindo as conexões diretas entre cidades fora do eixo dinâmico e reforçando a dependência dos grandes hubs nacionais.

Essa lógica torna-se evidente na distribuição dos fluxos apresentados na figura 2, na qual se observa uma forte concentração de conexões nos principais *hubs*, em contraste com a baixa densidade de voos *point-to-point* entre cidades fora desses eixos. Tal configuração evidencia uma rede aérea altamente hierarquizada e seletiva.

Nesse contexto, o aumento dos fluxos de passageiros, aliado à crescente centralidade das receitas não aeronáuticas, consolida-se como um dos pilares do modelo de acumulação das concessionárias aeroportuárias — dinâmica também observada em hubs internacionais. A predominância de operadoras sob controle estrangeiro indica, até certo ponto, uma transferência de poder decisório sobre infraestruturas estratégicas do território nacional para corporações transnacionais. Esse processo pode ser interpretado como parte das dinâmicas contemporâneas de uso corporativo do território, nas quais a lógica da acumulação se sobrepõe às necessidades de integração territorial mais ampla.

⁴ “O sistema de *hubbing* no Brasil tem sido crucial para a organização e eficiência das operações das companhias aéreas, centralizando voos em determinados aeroportos principais, o que reduz custos operacionais e melhora a conectividade entre destinos. No entanto, essa centralização também pode levar à superlotação dos aeroportos centrais e aumentar a vulnerabilidade das operações a eventos disruptivos, como fechamentos temporários devido a condições climáticas adversas ou problemas técnicos” (Rodrigues, 2024, p. 365).

Figura 2 – Mapa comparativo do fluxo de passageiros nos dez aeroportos mais movimentados do Brasil em 2025 (até setembro)



Fonte: Elaborado pelos autores (2025).

O sistema aéreo brasileiro expressa contradições inerentes ao desenvolvimento capitalista contemporâneo. Observa-se a coexistência de duas dinâmicas complementares: de um lado, a modernização técnica concentrada nos grandes complexos aeroportuários, que se configuram como nós estratégicos de atração de fluxos; de outro, a persistência de desigualdades na oferta de serviços aéreos, que contribuem para redefinir — e, em muitos casos, reforçar — as centralidades e assimetrias regionais no território brasileiro. Nesse contexto, a expansão das atividades vinculadas ao aeroshopping consolida-se como elemento central das estratégias de acumulação das concessionárias, articulando o uso corporativo do território à intensificação da exploração econômica dos fluxos e das áreas de influência aeroportuária.

Aeroshopping como estratégia corporativa e territorial

A terminologia aeroshopping se refere à transformação dos aeroportos em áreas de consumo e lazer, isto é, indo além da sua função social de ser um ponto de embarque e desembarque. A partir dos trabalhos de Graham (2013) e Ison *et al.* (2011), surgem duas

situações distintas decorrentes da reestruturação aeroportuária: a demanda por ampliar a acumulação, com foco na diversificação de receitas, e a reconfiguração dos terminais como pontos de atividades comerciais.

O aeroshopping funciona como um centro de consumo, o que atrai públicos para além dos passageiros. Há uma articulação espacial intencional voltada ao direcionamento dos fluxos para áreas estratégicas da infraestrutura. Guiados pela perspectiva consumista, os usuários, sobretudo em conexões, acabam se deslocando pelo complexo, tendo em vista o tempo de intervalo entre voos. Nesse percurso, acabam sendo atraídos por vitrines semelhantes às de shoppings, e, por conseguinte, geram receitas para os estabelecimentos. Por outro lado, houve também uma readequação dos terminais para o recebimento de novas infraestruturas que objetivam alimentar o circuito comercial. Os grandes corredores e a presença de marcas de alcance global atraem usuários, sobretudo aqueles com alto poder aquisitivo, que estão em trânsito.

Puls (2015) aponta que a estratégia das concessões aeroportuárias de longa data perpassa cinco elementos: forças competitivas entre aeroportos; implicações financeiras e operacionais da gestão aeroportuária; qualidade do serviço; comportamento do perfil consumidor; portfólio da prestação de serviços (figura 3). Em seus estudos de caso (Aeroportos de Zurique e Basileia), demonstrou uma importância significativa do balanço comercial a partir da ampliação dos serviços comerciais no aeroporto. Tal situação elencada pelo autor é reforçada a partir de entrevistas, nas quais usuários destacam a oferta de serviços atrelados ao varejo e ao lazer.

Puls e Lentz (2018) ainda destacam que os estudos realizados pelas concessionárias sobre o perfil de passageiros, assim como seus respectivos interesses, facilitaram a expansão de setores não-aeronáuticos e, por conseguinte, favoreceram a implementação de atividades de lazer e compras. Karagkouni (2005) aponta que os passageiros possuem uma tendência a gastar, inclusive em função do tempo livre nos terminais. O autor ainda reforça que o conforto e a comodidade possuem um peso significativo no consumo do usuário, indicando que a presença de varejistas está relacionada aos ambientes de circulação e de usufruto espontâneo.

As principais operadoras aeroportuárias globais, como a VINCI, AENA e Zurich, incorporam práticas padronizadas internacionalmente, atreladas a um ambiente extremamente competitivo — vide a realidade europeia. Estudos como Freathy e O'Connell (1999) já apontavam que a lógica corporativa seria introduzida no setor aéreo a partir das concessões, e que tal situação reforça a demanda por remodelar as práticas de gestão em prol da redução de

custos e da maximização de lucros, com foco em desempenho e comércio⁵. Esse processo produz impactos diretos na organização territorial, ao subordinar o uso dessas infraestruturas à lógica da acumulação e da competitividade territorial.

Figura 3 – Estrutura das estratégias das concessionárias aeroportuárias



Fonte: Puls (2015, p. 16).

Portanto, é notória a lógica da financeirização a partir da exploração de serviços nos complexos aeroportuários, numa perspectiva de intensificar a maximização de lucros com receitas não-aeronáuticas. Tal situação é visível quando se observa a estrutura das empresas concessionárias atuantes no Brasil. As constantes reorganizações dos espaços nos aeroportos reforçam essa lógica de rentabilidade. A partir do momento em que existe um redirecionamento de estabelecimentos dentro do aeroporto, sobretudo no que se refere às lojas âncoras, a circulação de passageiros no terminal em busca de serviços favorece novas formas de atratividade para o usuário. Tal situação se aplica tanto no lado ar quanto no lado terra.

⁵ Situação que os autores definem como “*private, innovative and high-performing airports*”.

A partir dessas transformações, emergem impactos territoriais que extrapolam o sítio aeroportuário, atingindo toda a sua área de influência⁶. Em um primeiro momento, destaca-se a lógica de seletividade, tendo em vista que as formas de acessibilidade aos aeroportos no Brasil não são favoráveis ao deslocamento em massa; portanto, aqueles que desejam usufruir dos serviços, muitas vezes, utilizam veículos próprios (Rodrigues, 2023). Outra situação é a hierarquização dos aeroportos, sob o prisma de que os hubs no Brasil impõem um nível de importância a partir da concentração de fluxos e centralização de investimentos. Por fim, observa-se a continuidade desse processo, isto é, a dependência estrutural desses grandes centros de operação.

A ampliação da oferta de serviços e a abertura de atividades ao público externo transformam os aeroportos em polos concentradores de atividades comerciais, contribuindo para a redefinição de suas hinterlândias. Essas áreas passam a atrair fluxos regionais não apenas pela função aeroportuária, mas também pela oferta de eventos, comércio e serviços. Nesse processo, o aeroporto passa a atuar como elemento ativo na produção da centralidade urbana e regional.

No caso de Florianópolis, a elevação da cidade à categoria de metrópole no estudo REGIC (IBGE) reforça o aumento de sua polarização regional. Ainda que não seja o município mais populoso ou com maior PIB do estado, a presença do principal hub aeroportuário e sua inserção em uma região conurbada ampliam sua centralidade. Situação semelhante pode ser observada em aeroportos como Confins (MG) e Vitória (ES), localizados em regiões metropolitanas em expansão.

Os impactos sobre as dinâmicas urbanas e territoriais são visíveis quando se observa o redirecionamento de fluxos de equipamentos urbanos em direção aos aeroportos. Se, por um lado, há atração de um perfil mais elitizado, por outro, também se configura como uma competição indireta com os shoppings, uma vez que parte das precificações — em terminais típicos de aeroshoppings — apresenta níveis semelhantes aos praticados nos centros comerciais tradicionais.

Essa dinâmica contribui para a reprodução de processos de segregação socioespacial, uma vez que o acesso aos serviços e espaços de consumo permanece restrito a determinados grupos sociais. Ao mesmo tempo, observa-se a intensificação da valorização imobiliária nas

⁶ Importante destacar que o caso brasileiro se difere de outros, como os EUA e a Europa, pois, a oferta e distribuição de aeroportos é extremamente desigual. No Brasil, a competitividade entre os aeroportos se torna uma questão regional, tendo em vista a estrutura organizacional da aviação no país. Tal situação exige que, embora tenhamos readequações para distinguir tais realidades.

áreas do entorno aeroportuário, impulsionada pela atração de atividades complementares, como hotelaria, logística e serviços corporativos. Esse processo reforça a função do aeroporto como indutor de valorização territorial, frequentemente associado à especulação imobiliária.

Em um cenário de crescimento da demanda por serviços aeroportuários, intensificam-se também as pressões sobre a infraestrutura urbana, especialmente no que se refere à mobilidade. A ampliação dos fluxos viários, a sobrecarga do transporte público e as limitações de acesso configuram-se como entraves à integração entre aeroporto e cidade, evidenciando a ausência de um planejamento territorial articulado.

Os aeroshoppings, ao se consolidarem como espaços atrativos sob a lógica comercial, contribuem para a atração de novas rotas — especialmente por meio de estratégias de *airline marketing* —, reforçando a centralidade dos grandes *hubs* na rede aérea nacional. Esse processo, ao mesmo tempo em que dinamiza a circulação, também aprofunda as assimetrias territoriais, ao concentrar fluxos, investimentos e oportunidades em áreas específicas do território.

Observa-se a existência de pressões políticas exercidas pelas concessionárias dessas infraestruturas sobre o poder público, visando à ampliação de acessos e investimentos. Exemplos incluem a expansão da Linha 13–Jade até o Aeroporto de Guarulhos, propostas de integração hidroviária no Galeão, investimentos viários em Florianópolis e revisões de planos diretores em municípios aeroportuários. Tais ações evidenciam que o aeroshopping não apenas redefine o perfil do usuário — ampliando-o para além do passageiro —, mas também reconfigura as formas de acesso, uso e apropriação dessas infraestruturas no território.

Considerações Finais

A lógica de conversão das infraestruturas aeroportuárias no Brasil — sobretudo aquelas com maior centralidade na rede urbana — em aeroshoppings encontra-se em curso. Esse processo tem promovido reestruturações significativas na aviação comercial, associadas à financeirização do setor e à ampliação das estratégias de maximização de receitas. As concessões aeroportuárias, iniciadas na década passada, aceleraram a multifuncionalização dos terminais, impulsionadas pela entrada de operadores estrangeiros que já incorporavam essas práticas. Esses agentes passaram a influenciar o redirecionamento dos fluxos e as formas de uso do sítio aeroportuário, contribuindo para a transformação dos aeroportos em espaços de consumo e serviços, aproximando-os do modelo de *airport city*. No entanto, no contexto

brasileiro, esse processo ocorre de forma parcial e seletiva, configurando-se mais como uma estratégia de acumulação territorial do que como um modelo plenamente integrado de desenvolvimento urbano-aeroporto.

A transformação dos aeroportos em centros comerciais reconfigura os padrões de circulação e contribui para a reorganização das centralidades urbanas. Seus efeitos manifestam-se não apenas na hinterlândia imediata, mas também em escalas regionais mais amplas, influenciando as áreas de captação de passageiros. Em nível local, observa-se a indução de investimentos no entorno dos aeroportos, frequentemente associada à valorização fundiária e a processos de especulação imobiliária.

A centralização de investimentos e a concentração de voos em poucos aeroportos reforçam as desigualdades na oferta de serviços aéreos no Brasil (Rodrigues, 2024). O sistema *hub and spoke* intensifica a competitividade entre aeroportos e amplia a interdependência em relação a um número restrito de infraestruturas, resultando em uma rede aérea mais hierarquizada e seletiva, com impactos diretos sobre a integração territorial.

A incorporação de práticas típicas de *shopping centers* no interior dos aeroportos reforça a seletividade desses espaços, tanto em função da acessibilidade quanto dos custos dos serviços ofertados. Os aeroshoppings consolidam-se como espaços de disputa por atividades comerciais e fluxos de consumo, ao mesmo tempo em que ampliam a pressão sobre a infraestrutura urbana, especialmente no que se refere à mobilidade e ao acesso.

Do ponto de vista institucional, os resultados observados indicam a necessidade de maior articulação entre Estado e agentes privados na condução dessas infraestruturas, sobretudo considerando seu caráter estratégico para a integração territorial. A atual configuração, marcada pela forte presença de operadores internacionais, evidencia limites na capacidade de coordenação estatal e levanta questões sobre a governança e o controle de ativos essenciais. Nesse cenário, a trajetória recente da INFRAERO — com redução de sua participação direta na gestão dos principais aeroportos — ilustra a reconfiguração do papel do Estado no setor.

O aeroshopping expressa uma das principais transformações do aeroporto contemporâneo: a consolidação de uma infraestrutura multifuncional, orientada pela lógica do consumo e da acumulação, mas ainda marcada por seletividade e desigualdade de acesso. A expansão desse modelo contribui para o redirecionamento de fluxos, a redefinição de centralidades e a reorganização das hierarquias territoriais, gerando impactos urbanos e regionais que, em muitos casos, tendem a aprofundar as assimetrias já existentes.

A predominância do sistema de *hubs* pode ampliar distâncias, tempos de deslocamento e custos de viagem em determinados trechos, sobretudo diante da fragilidade da aviação regional. A limitada integração intermodal — envolvendo sistemas ferroviários, rodoviários e hidroviários — reforça esses entraves, evidenciando a necessidade de políticas públicas voltadas à articulação dos diferentes modais de transporte.

O caso brasileiro revela, simultaneamente, as potencialidades e as contradições desse modelo: de um lado, a modernização e a ampliação das atividades comerciais nos aeroportos; de outro, a persistência e, em alguns casos, o aprofundamento das desigualdades territoriais, resultantes da forma como esses processos são conduzidos. Nesse sentido, o aeroshopping não apenas deixa de ocupar uma posição secundária na organização do setor aéreo, mas afirma-se como elemento central no uso corporativo do território, subordinado às lógicas globais de acumulação.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). Dados e Estatísticas. **Gov.Br**, [s.d]. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas>. Acesso em: 03 fev. 2026.
- ARROYO, Maria M. Circuitos espaciais produtivos e círculos de cooperação: uma contribuição à análise da rede urbana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [S. l.], v. 17, n. 2, p. 11-28, 2015.
- BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO (BNDES). BNDES aprova R\$ 376 milhões à Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis. **BNDES**, Rio de Janeiro, 3 dez. 2018. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/bndes-aprova-r376-milhoes-a-concessionaria-do-aeroporto-internacional-de-florianopolis>. Acesso em: 03 fev. 2026.
- BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Aeroporto Internacional de Guarulhos tem novo plano de investimentos no valor de R\$ 2,5 bilhões. **Gov.Br**, 11 dez. 2025. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20251212005328/https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/12/aeroporto-internacional-de-guarulhos-tem-novo-plano-de-investimentos-no-valor-de-r-2-5-bilhoes>. Acesso em: 5 ago. 2026.
- CORRÊA, Roberto L. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1987.
- FREATHY, Paul; O'CONNELL, Fergus. Planning for profit: commercial strategies at airports. **Journal of Air Transport Management**, [S. l.], v. 32, n. 6, p. 587-597, 1999.
- GALA, Paulo. Quem realmente controla a energia, os aeroportos e os portos do Brasil? A verdade surpreendente sobre a “privatização” no país. **PauloGala.com.br**, 14 dez. 2025. Disponível em: <https://www.paulogala.com.br/quem-realmente-controla-a-energia-os-aeroportos-e-os-portos-do-brasil-a-verdade-surpreendente-sobre-a-privatizacao-no-pais/>. Acesso em: 29 dez. 2025.
- GRAHAM, Anne. **Managing airports: an international perspective**. 4. ed. London: Routledge, 2013.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Redes e fluxos do território: ligações aéreas (2019-2020)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101899.pdf>. Acesso em: 5 ago. 2026.
- ISON, Stephen; FRANCIS, Graham; HUMPHREYS, Iona; RYE, Tom. Airport retail: a study of airport shopping centers. **International Journal of Retail & Distribution Management**, [S. l.], v. 39, n. 6, p. 416-430, 2011.
- HARVEY, David. **O novo imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2005.
- KARAGKOUNI, Aristi. Airport Retail Market Power: A Performance Assessment Framework on Business Success and Regional Retail Market Characteristics. **Encyclopedia**, [S. l.], v. 5, n. 2, p. 66, 2025. DOI: 10.3390/encyclopedia5020066.

KASARDA, John D. Airport cities and the aerotropolis: new planning models. **Airport Management**, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 1-23, 2007.

KASARDA, John D.; LINDSAY, Greg. **Aerotropolis: The Way We'll Live Next**. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2011.

PULS, René. **Retail Concessions at European Airports: Commercial Strategies to Improve Non-Aeronautical Revenue from Leisure Travelers**. 2015. 131p. Thesis (Doctor of Business Administration) – Walden University, Minneapolis, 2015. Disponível em: <https://scholarworks.waldenu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3021&context=dissertations>. Acesso em: 10 dez. 2025.

PULS, René; LENTZ, Cheryl. Retail concessions at European airports: Commercial strategies to improve non-aeronautical revenue from leisure travelers. **Journal of Airport Management**, [S. l.], v. 12, n. 1, p. 1-17, 2018. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2018.04.010.

RODRIGUES, Lucas A. Transporte aéreo de passageiros no Brasil: acessibilidade e intermodalidade. In: XX AIR TRANSPORTATION SYMPOSIUM, 2023, Joinville. **Anais [...]**. Joinville: UFSC, 2023. p. 223-232.

RODRIGUES, Lucas Azeredo. **Transporte aéreo de passageiros no Brasil: dinâmicas regionais e estratégias logísticas**. Orientador: Márcio Rogério Silveira. 2024. 398 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2024.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2017

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Edusp, 2014.

SHIN, Taejin; ROH, Taewoo. Impact of non-aeronautical revenues on airport landing charge in global airports. **Transportation Research Record**, [S. l.], v. 2675, n. 10, p. 667-677, 2021. DOI: 10.1177/03611981211012423.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério. (org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-68.

SILVEIRA, Márcio Rogério. A competitividade territorial: alguns elementos para discussão. **Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFGD**, Dourados, v. 12, n. 24, p. 1-20, 2020. DOI: 10.30612/el.v11i21.12048.

SILVEIRA, Márcio R. Fluidez, transporte e logística como elementos fundamentais para a competitividade territorial. **Textos para Discussão Labcit/Gedri**, [S. l.], v. 6, p. 16-39, 2025. Disponível em: <https://labcit.ufsc.br/files/2025/03/td-v6-n1-art01.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2025.

SILVEIRA, Márcio R.; RODRIGUES, Lucas A. Reestruturação do transporte aéreo de passageiros em Santa Catarina: da aviação regional para o sistema de hub. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, v. 24, n. 3, p. 444-467, 2021. 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2020.173405.

CRediT Author Statement

- ☐ **Reconhecimentos:** Os autores agradecem às instituições responsáveis pela produção e disponibilização das bases de dados, documentos e informações utilizados na pesquisa.
 - ☐ **Financiamento:** Esta pesquisa contou com auxílio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), por intermédio do projeto “Sistemas de transportes e logística e seus papéis frente à competitividade territorial no Brasil nas duas primeiras décadas do século XXI”, da chamada CNPq/MCTI/FNDCT nº18/2021.
 - ☐ **Conflitos de interesse:** Os autores declaram não haver conflito de interesses.
 - ☐ **Aprovação ética:** Por utilizar exclusivamente dados secundários, documentos institucionais e informações de acesso público, sem participação direta de seres humanos ou utilização de dados pessoais identificáveis, o estudo não necessitou de submissão a Comitê de Ética em Pesquisa.
 - ☐ **Disponibilidade de dados e material:** Os dados utilizados na pesquisa são provenientes de bases públicas e encontram-se referenciados ao longo do manuscrito. As tabelas, sistematizações e demais materiais produzidos pelos autores podem ser disponibilizados mediante solicitação.
 - ☐ **Contribuições dos autores:** Lucas Azeredo Rodrigues contribuiu para a concepção da pesquisa, definição do referencial teórico e metodológico, levantamento e análise dos dados, elaboração das representações gráficas e cartográficas e redação do manuscrito. Márcio Rogério Silveira contribuiu para a concepção e o desenvolvimento da pesquisa, discussão dos resultados, revisão crítica e aprimoramento do texto. Ambos os autores participaram da revisão da versão final e aprovaram o manuscrito submetido para publicação.
-