
Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros e Cidades Médias: circulação e interações em Chapecó, Santa Catarinaⁱ

Interstate Road Transport of Passengers and Intermediate Cities: circulation and interactions in Chapecó, Santa Catarina

Transporte por Carretera Interestatal de Pasajeros y Ciudades Intermedias: circulación e interacciones em Chapecó, Santa Catarina

João Henrique Zoehler Lemos¹

RESUMO: A sociedade contemporânea se reproduz através de contínuas inter-relações e movimentos, entre diferentes áreas. Essa condição é expressa principalmente pelas cidades, nós da rede urbana, produto das relações de trabalho, consumo e do próprio movimento da população. Diante disso, no caso brasileiro, o transporte de pessoas através dos ônibus mostra-se de fundamental importância na circulação territorial. Com atenção à cidade média de Chapecó, este trabalho busca, à luz das operações do transporte rodoviário interestadual de passageiros, compreender quais são as interações regionais presentes na cidade analisada e, conjuntamente, entender como esse modal de transporte se configura. Há então, a justaposição teórico-conceitual da formação socioespacial da Região Geográfica Intermediária de Chapecó, a noção de rede urbana, além das compreensões atuais acerca do transporte de passageiros por via rodoviária. A discussão apresentada nos ajuda a compreender este meio de transporte como uma das expressões da formação socioespacial regional, além de contribuir para a análise integrada entre a rede urbana e o transporte de passageiros.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte rodoviário interestadual de passageiros. Cidades médias. Chapecó. Rede urbana. Circulação de passageiros.

ABSTRACT: *Contemporary society reproduces itself through continuous movements and relationships between different areas. This condition is expressed above all by the cities, nodes of the urban network, the product of labor relations, of consumption and the movement of the population itself. Given this, in the Brazilian case, the transportation of people by bus is of fundamental importance in the territorial circulation. Considering Chapecó, an intermediate city in the state of Santa Catarina, this paper seeks, from the operations of interstate road transport of passengers to understand what are the regional interactions present in the analyzed city and, jointly, to understand how this means of transport configures itself. The theoretical and conceptual foundation was based on the socio-spatial formation of the Chapecó Region, on the notion of urban network, in addition to current understandings about the transport of passengers by road. The discussion presented helps us to understand this mode of transport as one of several manifestations of regional socio-spatial formation, as well as contributing to the integrated analysis between the urban network and passenger transport.*

¹ Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGeo) - Universidade Federal da Fronteira Sul. Rua Maravilha, 24-E, 405, 89.809-540, Chapecó-SC. joao.zoehler@estudante.uffs.edu.br.

KEYWORDS: *Interstate road transport of passengers. Intermediate cities. Chapecó. Urban network. Movement of passengers.*

RESUMEN: *La sociedad contemporánea se reproduce través de continuas interrelaciones y movimientos, entre diferentes espacios. Esta condición está expresada sobre todo por las ciudades, puntos nodales de la red urbana, producto de las relaciones de trabajo, consumo y el movimiento de la población. De hecho, en el caso brasileño, el transporte de personas en autobuses es de fundamental relevancia en la circulación territorial. Atentándose a la ciudad intermedia de Chapecó, el presente trabajo busca, desde el análisis de las operaciones del transporte por carretera interestatal de pasajeros, entender cuáles son las interacciones en escala regional en la ciudad analizada y, conjuntamente, entender como ese modal de transporte se configura. Hay entonces, la yuxtaposición teórico-conceptual de la formación socioespacial de la Región Geográfica Intermedia de Chapecó, la noción de red urbana, también las comprensiones actuales acerca del transporte de pasajeros por carreteras. La discusión presentada nos ayuda a entender este modo de transporte como una de las expresiones de la formación socioespacial regional, además de contribuir al análisis integrado entre la red urbana y el transporte de pasajeros.*

PALABRAS-CLAVE: *Transporte por carretera interestatal de pasajeros. Ciudades intermedias. Chapecó. Red urbana. Circulación de pasajeros.*

INTRODUÇÃO

Para o entendimento das dinâmicas da urbanização contemporânea ser construído, vários percursos para a sua reflexão e teorização são possíveis. Quando se trata de uma cidade média, a multiplicidade de elementos pertinentes à análise evoca novas possibilidades. Na discussão aqui exposta, utilizamos o transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP) como elemento balizador da reflexão. Trata-se de um meio de transporte de relevância para a compreensão das interações em diferentes escalas que uma cidade como Chapecó mantém, também se relacionando com a estruturação e reprodução da rede urbana a que essa se vincula, produto-condição da articulação entre diferentes centros urbanos, de funções, portes e papéis diversos. A rede urbana tem, na circulação de pessoas, uma de suas dimensões mais relevantes (CORRÊA, 2010, 2012).

Quando analisamos o modal rodoviário de transporte coletivo, altamente dependente de uma rede de fixos (imóveis ou não) e contínuo gerador de fluxos, consideramos desde já que o mesmo possui uma extensa abrangência no território nacional. Também se mostra, na grande maioria das situações, a principal e, por vezes, única possibilidade de deslocamento por transporte coletivo regular (SANTOS, 2019a, 2019b). Portanto, no caso brasileiro, dada a primazia do modal rodoviário na circulação no território (HUERTAS, 2018), o transporte rodoviário de passageiros torna-se uma atividade de central relevância para compreendermos as inter-relações entre diferentes áreas. Ademais, especificamente o de modalidade

interestadual favorece um exame amplo dos fluxos de pessoas entre os vários estados brasileiros e, por consequência, entre as diversas regiões.

Este trabalho tem sua atenção voltada para a cidade de Chapecó, localizada na Região Geográfica Intermediária (RGINT) que leva o mesmo nome, território que possui especificidades no modo como foi reapropriado por diversos agentes, entre os quais, enfatizados para este estudo, os possuidores de temporalidades capitalistas, que principalmente a partir da década de 1950 produziram novas paisagens e relações de poder.

A justaposição de alguns elementos – entre os quais: a formação socioespacial da região de Chapecó; a situação geográfica da cidade (sobretudo em relação à rede de rodovias na região Sul); a centralidade expressa por seu papel de centro urbano de relevância regional; além de uma população significativa em contexto não metropolitano no interior do Brasil – conduz-nos ao desenvolvimento do tema pretendido. O trabalho foi construído considerando os elementos acima mencionados, analisados à luz do transporte de passageiros feito por ônibus.

A partir dos devidos recortes espaço-temporais (a região mencionada anteriormente e o tempo presente), buscamos contribuir, através deste estudo, às pesquisas temáticas envolvendo o contexto das cidades médias e o transporte de passageiros. Trata-se de um esforço de compreensão dos papéis urbanos e suas possíveis interpretações, mediante o uso do modal coletivo de transporte por via rodoviária. Também é conveniente ressaltar a relativa ausência de estudos que façam esta discussão, a partir da ciência geográfica, na região oeste de Santa Catarina, sobretudo a partir dos modais de transporte coletivo de passageiros. Neste trabalho o oeste do estado é usado em sua acepção genérica, referindo-se à sua posição geográfica, embora seja uma região com atributos geográfico-históricos que outrora lhe conferiram uma denominação de mesorregião pelo (IBGE).

Para entendermos as dinâmicas do transporte rodoviário interestadual de passageiros em uma cidade média como Chapecó, foram obtidos dados referentes às operações (quantidade de passageiros, linhas e empresas operadoras) junto ao órgão regulador, a Agência Nacional de Transportes Terrestre; foram realizados trabalhos de campo para a apreensão dos contextos de operação, além da realização de diálogos informais com usuários e trabalhadores do setor, ação importante para uma maior aproximação entre o empírico e o objeto de exploração teórica da pesquisa.

No que diz respeito ao arcabouço teórico-metodológico, entre os que nos foram mais pertinentes, destacamos o método da formação socioespacial de Santos (2012), trabalhado na perspectiva da rede urbana por Corrêa (2015). Sobre as dinâmicas contemporâneas da urbanização brasileira, o clássico de Santos (2018) faz-se presente, além dos estudos sobre cidades médias de Sposito (2007) e Corrêa (2007). A compreensão da circulação e do transporte como elementos fundamentais da produção do espaço geográfico se fundamenta

nos estudos de Arroyo (2006), Silveira (2011) e Huertas (2018). Sobre o transporte rodoviário de passageiros, como atividade de importância central no território brasileiro, temos os trabalhos de Druciaki (2009) e Santos (2019a, 2019b).

Diante disso, este trabalho buscará elucidar o modo como o TRIP se organiza e possibilita, em uma cidade como Chapecó, se articular com outros centros urbanos. Para atingir esse objetivo central, o texto está organizado em três partes. A primeira estabelece diálogos entre a formação socioespacial regional e a cidade de Chapecó a fim de compreender o processo de produção dessa cidade e as suas articulações atuais. Já a segunda visa refletir sobre as operações e os aspectos regulatórios do TRIP, além de entender como o mesmo se configura espacialmente. Ao final, a terceira traz a síntese das reflexões ao expor a análise dos fluxos de passageiros como expressões dialéticas da formação socioespacial de nosso recorte espaço-temporal, além de interações imanentes à divisão territorial do trabalho.

FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL, PAPÉIS URBANOS E CENTRALIDADES EM CHAPECÓ

Os processos de reestruturação do capitalismo afetam a totalidade da sociedade, transitando por diversas escalas, moldando novas feições regionais, apropriando-se destas e refuncionalizando-as, com o objetivo de produzir um modo de vida menos heterogêneo, mais correspondente às urgências desse modo de produção (SOJA, 1993). Não diferem, guardadas as proporções, as consequências dessas alterações no modo de produção da cidade de Chapecó, cuja formação e os seus condicionantes que se expressam atualmente nas centralidades e interações espaciais buscaremos explicar (CORRÊA, 2010).

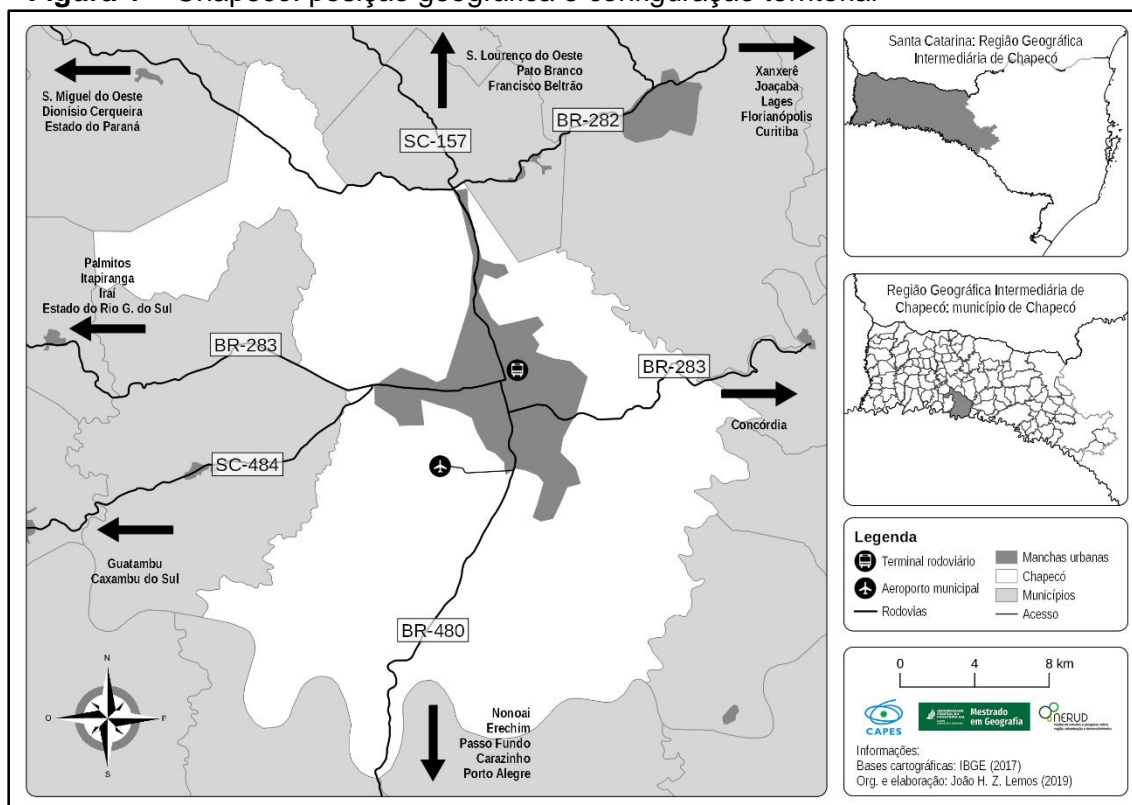
Por apresentar especificidades na sua condição atual, além de um papel específico na rede urbana em que está inserida, intermediando as cidades pequenas na sua área de influência, Chapecó pode ser considerada uma cidade média nos termos propostos por Corrêa (2007, p. 24-25). Conforme o autor, esse tipo de centro urbano se constitui como uma “[...] particular combinação de tamanho demográfico, funções urbanas e organização de seu espaço intra-urbano”, situação expressa pela articulação intensa entre investimentos de uma considerável elite local, equipamentos instalados em seu território, atividades com um certo sucesso em suas relações econômicas, além de um setor de serviços em crescente expansão nas últimas décadas.

Sposito (2007), por sua vez, traz o debate das articulações entre escalas – sobretudo envolvendo as dimensões nacional e internacional – ocorridas nas cidades médias. Essas cidades produzem interações com o global, envolvendo não apenas a sua produção mais imediata – localizada em seu território –, mas também servem como uma ponte para a região em que estão inseridas, efetivando, portanto, a intermediação já mencionada. É um papel que

se mostrou crescente em Chapecó ao longo de anos recentes, bem diverso das atividades/funções desempenhadas durante a primeira metade do século de sua fundação.

O município chapecoense (ver o mapa com a configuração territorial atual na Figura 1) foi estabelecido político-administrativamente somente em 1917, correspondendo naquele momento à maior parte da atual Região Geográfica Intermediária de Chapecó, no oeste do estado de Santa Catarina. A sede urbana possuía aproximadamente, em 1920, pouco menos de 3.000 habitantes. Os demais distritos foram constituídos posteriormente, sendo que praticamente todos foram emancipados e elevados à categoria de município nas décadas posteriores (PELUSO JÚNIOR, 1991). Esses espaços receberam uma quantidade muito significativa de migrantes, sobretudo do estado do Rio Grande do Sul, num processo comumente denominado de “colonização” (ALBA, 2002, 2008; PERTILE, 2008). As dificuldades ligadas à comunicação com outras regiões e áreas próximas eram os principais empecilhos para a circulação dos excedentes, escoados por deficitárias estradas e caminhos terrestres, além de outras deficiências infraestruturais diversas (ALBA, 2002).

Figura 1 – Chapecó: posição geográfica e configuração territorial



Fonte: organizado e elaborado pelo autor a partir de: IBGE, 2017.

Alba (2002) mostra que foi a partir da década de 1950, com a criação de indústrias processadoras de carne, que a cidade de Chapecó passou a ter maior expressividade econômica. Esse modelo agroindustrial está profundamente atrelado às características de sua

formação socioespacial, conforme observamos em Pertile (2008), tendo nos excedentes da produção capitalista em pequena escala regional um significativo impulso inicial.

Ao instalarem-se, as agroindústrias passaram a destacar-se diante das outras atividades de exploração econômica. É o caso da atividade de extração madeireira, bastante presente na ampla região oeste – que, na época, correspondia a todo o território municipal. Com as novas atividades, foram instalados vários serviços complementares, além de uma ampliada demanda por mão-de-obra e produção de mercadorias na região. Além do frigorífico Chapecó Alimentos (formado em 1952), são criadas e implantadas posteriormente outras agroindústrias especializadas no processamento de alimentos: a atual Cooperalfa (1967); a hoje denominada Aurora (1969) e a filial da Sadia (de Concórdia, SC) para o abate de aves, Sadia Avícola S. A., em 1973 (ALBA, 2002), hoje integrante da BRF.

Observamos que, entre as décadas de 1950 e 1970, Chapecó recebeu diversos investimentos oriundos do capital privado vinculados ao setor agroindustrial. Entendemos essas ações como expressões da urbanização do território brasileiro (SANTOS, 2018), que produziram um movimento interdependente. Ao mesmo tempo em que as grandes cidades aumentam sua população, uma maior demanda por alimentos é gerada. Essa demanda é atendida, em partes, pelas indústrias que se instalam em diversos espaços do território nacional. Trata-se de um movimento de escalas diversas, guiando-se pelos novos paradigmas do capitalismo no campo, como o movimento global da chamada “Revolução Verde”, sendo essa um conjunto de “novos sistemas agrícolas” (FREDERICO, 2008, p. 138), dotados de técnica aliada à ciência, guiadas por novas racionalidades produtivas.

Somado a isso, as reestruturações relativamente recentes (pós-1980) da indústria de carnes provocaram uma fragmentação nas pequenas propriedades da região (ALBA, 2008). Isso gerou um contingente populacional ainda maior de ex-produtores, desfavorecidos por diversas questões de acessar os novos requisitos técnico-científicos da produção agrícola (FREDERICO, 2008; PERTILE, 2008). Esses se direcionaram para os centros urbanos da região, como é o caso de Chapecó, que tem o seu quadro demográfico profundamente alterado (ALBA, 2002, 2008; PERTILE, 2008).

Na Tabela 1, observamos a inversão da quantidade de população nas áreas rural e urbana, além do crescimento no número de habitantes que Chapecó teve: mais de oito vezes entre 1970 e 2010. Destacamos que, mesmo em momentos de desmembramento territorial de distritos para a criação de novos municípios, Chapecó manteve a sua taxa de crescimento relativamente constante.

As agroindústrias estão relacionadas a esse fenômeno de uma dupla maneira: tanto como um fator de saída da população das áreas rurais como um fator de atração para as áreas urbanas, pois passaram a dinamizar a economia da cidade, conseqüentemente

absorvendo uma crescente mão de obra e favorecendo a implementação de uma série de complementaridades (ALBA, 2002; PERTILE, 2008).

Tabela 1 – Chapecó: evolução demográfica no período 1940-2010 e estimativa para 2019

Ano	População urbana	%	População rural	%	População total
1940	4.128	9,3	40.199	90,7	44.327
1950	9.756	10,1	86.868	89,9	96.624
1960	10.939	21,0	41.150	79,0	52.089
1970	20.452	41,0	29.413	59,0	49.865
1980	55.226	65,9	28.546	34,1	83.772
1991	96.751	78,6	26.299	21,4	123.050
2000	134.592	91,6	12.375	8,4	146.967
2010	168.113	91,6	15.417	8,4	183.530
2019*	-	-	-	-	220.367

*Estimativa populacional. **Fonte:** organizado pelo autor a partir de: IBGE, 2018, 2019.

Através da implantação e aprimoramento das infraestruturas ali existentes, especialmente ligadas às rodovias e telecomunicações, tem-se ampliado o papel de intermediação de Chapecó na sua região de influência. O processo de alteração dos papéis da cidade impactará na rede urbana em que se insere, tendo no Estado um alicerce relevante para a produção de uma nova relação de centralidade. Relaciona-se a isso a expansão generalizada de formas econômicas não materiais, envolvendo as áreas “[...] da saúde, da educação, do lazer, da informação e até mesmo das esperanças” (SANTOS, 2018, p. 41), que provocaram uma evolução no papel do setor terciário.

O complexo agroindustrial local tem uma intensa atuação na produção e circulação que dá a Chapecó a necessidade de expandir sua fluidez. Para o atendimento das demandas externas, como é em grande medida a produção agroindustrial, tendo nas exportações para outros continentes uma boa parcela de sua produção (PERTILE, 2008), são criados aparatos para a sustentação dessas atividades. Além da possibilidade de deslocamento dos produtos, propriamente, estão os agentes do sistema financeiro e bancário, centros administrativos e comerciais, bem como a própria produção de itens que permitirão a produção em sentido estrito, núcleo dessas relações, como o ramo metalmeccânico.

Hoje a cidade chapecoense aparece como um centro urbano de relevância regional, que reúne em sua área urbana serviços especializados diversos, além de atividades educacionais, médicas, financeiras etc. O crescimento de sua população, assim como a de sua região, proporcionou a ampliação das funções já existentes e a atração de novas redes de comércio e serviços. A própria conformação de uma sociedade pautada pelo consumo, emergente no território brasileiro a partir dos primeiros anos do século XXI (MAGRINI; CATALÃO, 2017), concatena-se com o papel que a cidade exerce na atualidade.

Conforme Matiello *et al.* (2016), desde o início de sua condição enquanto cidade de importância regional, Chapecó interligou-se de maneira intensa com os estados do Paraná e

do Rio Grande do Sul, representando uma centralidade entre as áreas de influência dos dois estados. É essa importância expressa por Chapecó, portanto, uma das características que se tornam relevantes para a atração de pessoas e, por conseguinte, constitui-se como fator impulsionador para a circulação de passageiros para essa região e a partir dela.

Em relação à circulação rodoviária, fundamental para o modal de transporte analisado neste trabalho, Chapecó apresenta uma particular situação geográfica: apresenta-se como um nó de rodovias importantes da região Sul do Brasil (HUERTAS, 2018). A cidade tem sua circulação rodoviária vinculada às rodovias BR-282 (ligação entre Oeste e Leste do estado catarinense), BR-283 (ligação entre as cidades localizadas próximas ao rio Uruguai no sentido Leste-Oeste a partir de Chapecó), BR-480 (ligação com os estados do Paraná e do Rio Grande do Sul), SC-484 (ligação com o município de Caxambu do Sul) e SC-157 (ligando Chapecó à cidade de Coronel Freitas). Como trataremos adiante, essa condição nodal da rede rodoviária está diretamente ligada à centralidade expressada no transporte rodoviário interestadual de passageiros.

A noção de cidade média está atrelada de maneira interdependente com a infraestrutura viária, sendo essa uma causa e consequência de sua atual situação geográfica. Arroyo (2006) auxilia na elucidação de como a circulação faz parte de diferenciações espaciais assim como as promove, gerando uma relação hierárquica entre lugares, tendo nas cidades de mesma característica que Chapecó uma intensidade superior de relações, maiores que as cidades pequenas e por ora menores que as aglomerações metropolitanas. Justamente por isso, Arroyo (2006, p. 82) menciona que as cidades médias: “[...] vinculadas à instalação de uma agricultura científica globalizada intensificam sua vida de relações, como decorrência de uma atividade econômica que as transforma em um ponto da topologia de grandes empresas, impondo novos ritmos e novas exigências a seu cotidiano”.

Essas exigências intensificam os fluxos de pessoas, mercadorias, informações e, sobretudo, capital. A tomada das cidades pela dependência de uma maior circulação tornou-se “[...] atributo fundamental, em tempos de ‘capitalismo global’, do movimento circulatório do capital” (SILVEIRA, 2011, p. 25-26), o qual representa um imperativo da condição de reprodução da mais-valia em escalas diversas. As cidades médias significam, hoje, “[...] uma ponte entre o global e o local, em vista das crescentes necessidades de intermediação e da demanda também crescente de relações” (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 281).

Diante disso, a cidade de Chapecó se mostra, no presente, como um centro de intensas articulações na rede urbana na qual está inserida (até mesmo dando nome à sua atual regionalização), estando a partir da hierarquização proposta por IBGE (2008), na quinta categoria de cidades mais influentes do país, segunda entre cidades não metropolitanas. Essa centralidade potencializa principalmente o deslocamento de pessoas, fundamental para o transporte rodoviário de passageiros de modo geral. Uma das expressões disso é a demanda

de passageiros no TRIP, que apresenta números significativos. Para entendermos as suas operações, o próximo item enfatizará as questões operacionais sob a perspectiva de sua articulação de objetos, infraestruturas e ações (SANTOS, 2014a), além das consequentes topologias dos agentes econômicos, bem como, de forma sucinta, seus aspectos regulatórios essenciais à compreensão.

CARACTERÍSTICAS NORMATIVAS E OPERACIONAIS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS

Os centros urbanos e áreas rurais mantêm interações entre si; isso é um fato posto à realidade. A rede urbana se produz e se expressa dessa maneira: através de uma série de interações espaciais oriundas da divisão territorial do trabalho, estimuladas por múltiplas razões. Essas interações “[...] devem ser vistas como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não como puros e simples deslocamentos de pessoas, mercadorias [...]” (CORRÊA, 2010, p. 280). Nesse conjunto de relações entre diferentes lugares, estão as que se constituem a partir do modal rodoviário de transporte, que é de substancial relevância para nossa área de estudo. Também cabe destacar a contínua inter-relação entre as redes urbana e rodoviária nas operações do TRIP. Essas interações não são apenas os deslocamentos em si, mas um conjunto continuamente interativo de fixos e fluxos (SANTOS, 2014b).

No TRIP, os fixos podem ser móveis ou imóveis. O ônibus, veículo utilizado para a realização da atividade, constitui-se como objeto técnico, um fixo, que se torna útil ao efetivar o movimento, portanto, tornando-se móvel. O ônibus também expressa as diversas mudanças tecnológicas do setor automotor, bem como é construído a partir de demandas e necessidades operacionais. Já os fixos imóveis configuram-se hierarquicamente, como o mais banal de todos e centralizador da atividade: o ponto de embarque/terminal de passageiros, também denominado de estação rodoviária – embora nem todas as cidades ou locais atendidos a possuam. Além da estação rodoviária, temos as agências de vendas de passagens – parte da operação que normalmente compõe-se de subcontratações, isto é, terceirizações; também ressaltamos o papel das garagens e pontos de apoio. As primeiras servem de base, fixo estritamente necessário às operações. As segundas, embora não sejam tratados aqui, complementam as necessidades mais imediatas das operações, como paradas para refeições e manutenções programadas.

Lima (2008) apresenta que é a partir do final da década de 1920 que o uso de ônibus para o transporte de passageiros começa a se afirmar como modal possível de ser disseminado, primeiramente dentro dos grandes centros urbanos brasileiros. O período pós-Segunda Guerra Mundial é considerado um marco temporal nas operações do transporte

rodoviário de um modo geral. Wright (1992, p. 12) menciona que a “[...] facilidade de importar veículos [...], o rápido crescimento da malha rodoviária municipal, estadual e federal e a decadência do parque [modal] ferroviário” se tornaram condicionantes que favoreceram a difusão do uso de veículos automotores para o transporte de pessoas. Soma-se a isso, notoriamente, o aumento generalizado da população nas cidades.

O uso do ônibus para os deslocamentos intermunicipais e inter-regionais se qualificará como o principal meio de transporte da população (SANTOS; SILVEIRA, 2008). Entre os fatores determinantes está a sua flexibilidade, isto é, a possibilidade de operar sob condições diversas que favorecem o atendimento a localidades e cidades com papéis mais restritos na rede urbana, que mesmo não possuindo um fluxo significativo de passageiros nos embarques e desembarques, são atendidas pelas operações das linhas.

O TRIP interliga dois ou mais municípios localizados em, ao menos, dois estados diferentes, cumprindo horários, tarifas e percursos pré-estabelecidos. Hoje ele é regulado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), órgão criado pela Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001 e responsável, entre outras atribuições, pela autorização das linhas regulares e seus respectivos serviços, que operam no território brasileiro e nas ligações aos países vizinhos, operadas por empresas privadas do setor. As linhas do modal são divididas em duas categorias principais: as de longa distância (com extensão superior 75 quilômetros) e as de caráter semiurbano (extensão menor que 75 quilômetros). Essa divisão serve para os serviços interestaduais e internacionais. Embora o seu uso tenha apresentado quedas contínuas nos últimos anos, conforme registra o Anuário Estatístico de Transportes 2010-2016, ainda assim esse meio de transporte mostra-se central nos deslocamentos populacionais em escalas local, regional e nacional. Os serviços regulares de ônibus interestadual transportaram, em 2010, 147,3 milhões de passageiros. O número, em 2016, mostrou-se 37,2% menor, atingindo o total de 92,5 milhões de usuários (BRASIL, 2017).

A regulamentação do TRIP sofreu alterações importantes nos últimos anos, especialmente após a publicação da Resolução nº 4.770 de 25 de junho de 2015 pela autarquia federal reguladora (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, 2015). Ela promoveu alterações no modo com que os serviços existentes e os que fossem criados posteriormente seriam regulados. A partir dessa resolução, as linhas passaram a funcionar através de regime de autorizações, não dependendo de um processo licitatório, como era até então (através de concessões e permissões). Do ponto de vista mais diretamente ligado às operações, as linhas são divididas em categorias de serviço (convencional, executivo, semileito, leito etc.), variando o nível de conforto do veículo e suas respectivas configurações internas. Há a obrigatoriedade de existir uma linha-base, de serviço convencional, podendo ser implementada uma ou mais variações na classe do serviço e no tipo de veículo.

Ao refletirmos acerca das operações do TRIP, ressaltamos a sua dimensão social, já que conforma uma rede de interações, com fluxos compostos por “[...] pessoas, mensagens, valores que a frequentam” (SANTOS, 2014a, p. 262), além de objetos continuamente interligados, dada a regularidade da operação dos serviços. Já a demanda de passageiros, pode ser gerada por vários elementos: há a relação com a formação socioespacial da região a que se vincula ou com os deslocamentos ligados ao mercado de trabalho e a consequente expressão da divisão territorial do trabalho (LEMOS, 2018; SANTOS, 2019a, 2019b); e a relação com formações distintas, mas que incluem lugares que emanam centralidades específicas, como as cidades médias e aglomerações metropolitanas (DRUCIAKI, 2009).

Para a compreensão das dimensões das operações do TRIP em território brasileiro, também é importante conhecermos alguns números relativos à frota de veículos, à quantidade de empresas e aos trabalhadores envolvidos em seu circuito de operações. As propriedades de funcionamento desse meio de transporte são constituídas, conforme informações de 2018, por números expressivos: totalizam 240 empresas de ônibus ativas; 8.730 ônibus registrados; 3.615 linhas e um total de 39.826 motoristas (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, 2018a).

Nos exemplos citados, as redes cumprem um papel fundamental: elas estão ligadas às migrações, aos papéis das cidades na rede urbana ou às redes constituídas a partir de relações de trabalho e emprego (como ocupações sazonais em áreas ligadas ao agronegócio), e até mesmo a que se organiza a partir das bases operacionais do TRIP. Todas são produto e condição, imanentes à produção do espaço geográfico, não sendo possível analisá-las de maneira fragmentária, sobretudo no contexto do atual período de intensas mudanças nas articulações entre os lugares (CORRÊA, 2015; SANTOS, 2014a).

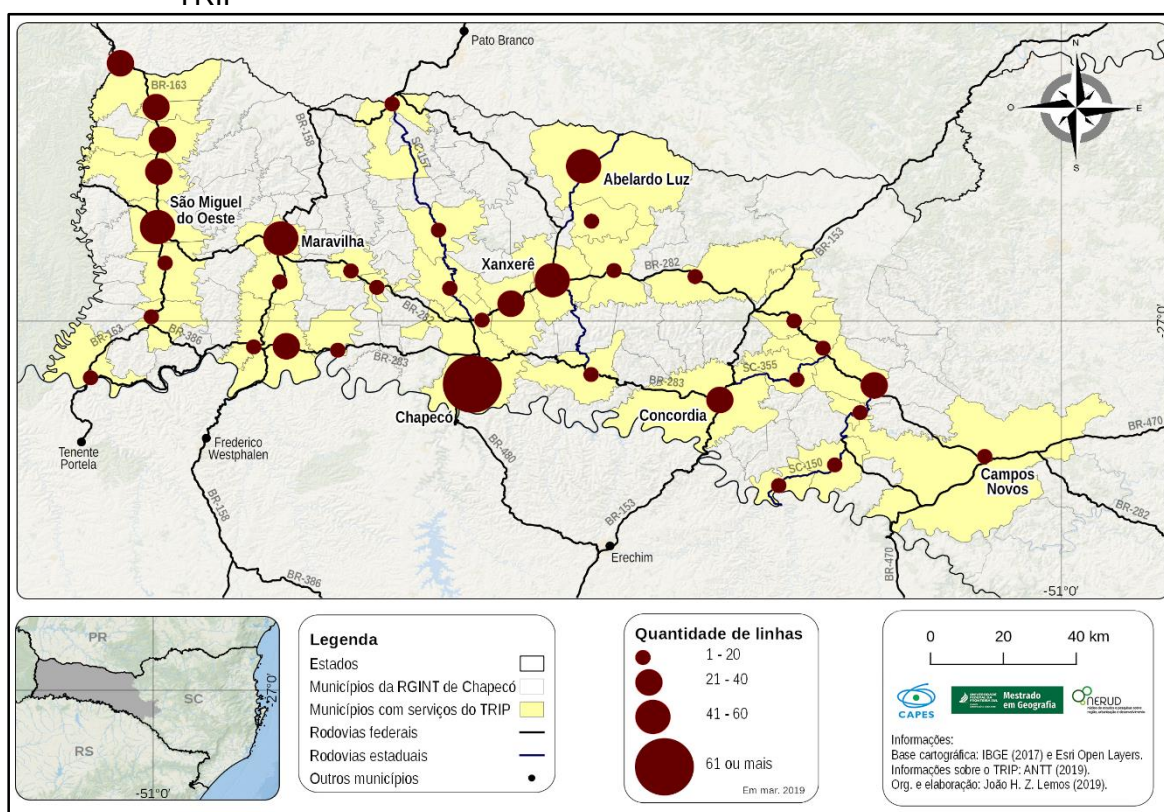
A rede urbana, síntese complexa da sobreposição de outras tantas sub-redes que dão vida e movimento ao espaço geográfico, tem em seus nós (as cidades) a efluência de centralidades, compreendida neste trabalho a partir da cidade média de Chapecó. Essas dinâmicas variavelmente intensas tendem a proporcionar uma presença de maior ou menor fluxo no TRIP, já que, na conjuntura de um centro urbano facilitador ao acesso de serviços e empregos, determinados lugares causarão um aumento nos deslocamentos regionais. A seguir, faremos uso deste modal para a elucidação das relações que tem Chapecó como origem ou destino, proporcionando o entendimento das principais inter-relações dessa cidade com as demais, bem como com outros estados e regiões do território brasileiro.

A CIRCULAÇÃO DE PASSAGEIROS DO TRIP EM CHAPECÓ

Com o objetivo de compreender os fluxos do transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP) na cidade de Chapecó, torna-se interessante observar a distribuição dos

serviços na sua Região Geográfica Intermediária. Nesse primeiro momento, destacamos que, entre as 109 cidades que compõem essa região, um total de 73 cidades não apresentam linhas e serviços neste modal de transporte, tendo apenas os 36 centros urbanos restantes ao menos um serviço atendendo a sede urbana. Na Figura 2 observamos a distribuição quantitativa das linhas, além das principais rodovias utilizadas por esse modal de transporte coletivo. A partir do mapa à frente, constatamos que há uma concentração na quantidade de linhas ao longo das rodovias BR-282 e BR-163, especialmente na primeira, na qual se localizam quatro cidades do penúltimo estrato da rede urbana regional e também Chapecó, cidade com maior quantidade de linhas nessa região.

Figura 2 – Região Geográfica Intermediária de Chapecó: distribuição dos serviços do TRIP



Fonte: organizado e elaborado pelo autor de bases cartográficas do IBGE (2017) e dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (2019a).

Embora com uma certa carência de dados, sobretudo por aparentes falhas no fornecimento de informações à agência, ação feita pelas empresas operadoras no Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros – SISDAP, Chapecó mostrou uma oscilação significativa no total de passageiros que partiram desta cidade ou chegaram até ela. No ano de 2009, os números chegaram a 556.374 passageiros; em 2014, 391.013. Já entre janeiro e setembro de 2018, o número chegou a 236.792

passageiros (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, 2009, 2014, 2018b).

Sobre as linhas em operação na cidade analisada, totalizam-se 62 serviços regulares do TRIP, distribuídos em 35 linhas-base, entre nove empresas diferentes. No Quadro 1 é possível verificarmos de forma mais detalhada quais são essas linhas. Cabe um destaque à linha entre Porto Alegre (RS) e Santarém (PA), operada pela empresa Viação Ouro e Prata, que totaliza 4.002 quilômetros de extensão, sendo uma das maiores linhas regulares do Brasil.

Entre as linhas do TRIP que tem Chapecó como ponto de parada e/ou partida, há um predomínio de ligações entre o Rio Grande do Sul e o Paraná, característica que está ligada à formação socioespacial, elemento balizador das operações de transporte de passageiros, e à inserção de Chapecó nas redes urbanas de Curitiba e Porto Alegre (IBGE, 2008). Mas apenas isso não responde à manutenção das operações na atualidade, as quais favorecem a interligação entre diversas cidades de relevância na rede urbana da região Sul.

O crescimento das diversas cidades atendidas pelas linhas, nas últimas décadas, constitui novas dinâmicas para a manutenção delas. Diferencia-se, em partes, das razões iniciais da criação dos serviços. Como visto em Lemos (2018), a motivação inicial estava ligada aos deslocamentos entre as áreas de origem e de destino dos migrantes vinculados ao processo de reocupação (colonização) das regiões oeste de Santa Catarina e sudoeste e oeste do Paraná. Embora incipiente, ainda assim era a expressão da divisão territorial do trabalho nas áreas de origem e destino. Com a expansão das dinâmicas ligadas ao contexto de reestruturação do sistema capitalista de produção, a questão demográfica também se altera. A expansão dos setores industriais e de serviços, em diversos espaços, fomenta a mobilidade em busca de trabalho e emprego, de forma direta ou indireta, que se mostram pertinentes para a manutenção das linhas do TRIP. Assim, as linhas interligam, hoje, uma ampla quantidade de cidades, as quais esboçaram um crescimento populacional significativo, bem como a diversificação das atividades econômicas.

Considerando o período entre janeiro e setembro de 2018, levantamos os destinos com maior movimento de passageiros em Chapecó. Por questões de melhor apresentação dos valores, foram unificados os dados tanto de origem quanto de destino, isto é, representando a quantificação em sua totalidade. Por isso, ao observarmos a quantidade de passageiros na ligação entre Chapecó e Erechim, por exemplo, foi contabilizada a quantidade total de passageiros entre as duas cidades. Na Figura 3, estão representadas as cidades que tiveram movimentação de passageiros com Chapecó no período mencionado. No mapa ampliado, estão os 28 destinos com movimento superior a 1.000 passageiros.

Quadro 1 – Chapecó: linhas do transporte rodoviário interestadual de passageiros

Prefixo*	Linha	Serviço*	Empresa
10-0044-00/61	Cruz Alta (RS) – Barreiras (BA)	C/E	Cantelle
19-0036-00/61	Paranaíba (MS) – Carazinho (RS)	C/E	Lopes Sul
10-9006-00	Porto Alegre (RS) – Alta Floresta (MT)	C	Nova Integração
09-0074-00/31	Curitiba (PR) – Fred. Westphalen (RS)	C/S	Ouro e Prata
09-0323-00/31	Curitiba (PR) – Santa Rosa (RS)	C/S	Ouro e Prata
16-0044-00/31	Dionísio Cerqueira (SC) – São Paulo (SP)	C/S	Ouro e Prata
10-0014-00/31	Fred. Westphalen (RS) – Piracicaba (SP)	C/S	Ouro e Prata
10-0019-00/31	Porto Alegre (RS) – Santarém (PA)	C/S	Ouro e Prata
10-0024-00	Santa Rosa (RS) – São Paulo (SP)	C	Ouro e Prata
16-0051-00/31	São Miguel do Oeste (SC) – Curitiba (PR)	C/S	Ouro e Prata
10-0042-00	Santa Maria (RS) – Barreiras (BA)	C/S	Planalto
10-0043-00	Santa Maria (RS) – Palmas (TO)	C/S	Planalto
16-9021-00	Florianópolis (BRA) – Salta (ARG)	C	Reunidas
09-0075-00	Curitiba (PR) – Sarandi (RS)	C	Tiquin
09-0076-00	Curitiba (PR) – Sarandi (RS)	C	Tiquin
10-0036-00	Nonoai (RS) – Balneário Camboriú (SC)	C	Tiquin
10-0109-00	Nonoai (RS) – Chapecó (SC)	C	Tiquin
10-0034-00/61	Sarandi (RS) – Balneário Camboriú (SC)	C/E	Tiquin
10-0035-00/61	Sarandi (RS) – Curitiba (PR)	C/E	Tiquin
10-0079-00/61	Erechim (RS) – Chapecó (SC)	C/E	Unesul
10-0087-00/61	Erechim (RS) – Pato Branco (PR)	C/E	Unesul
09-0260-00/61	Foz do Iguaçu (PR) – Caxias do Sul (RS)	C/E	Unesul
09-0307-00/61	Foz do Iguaçu (PR) – Caxias do Sul (RS)	C/E	Unesul
09-0251-00	Foz do Iguaçu (PR) – Passo Fundo (RS)	C	Unesul
09-0349-00/61	Foz do Iguaçu (PR) – Porto Alegre (RS)	C/E	Unesul
09-0261-00	Francisco Beltrão (PR) – P. Alegre (RS)	C	Unesul
09-0261-31	Francisco Beltrão (PR) – P. Alegre (RS)	S	Unesul
09-0261-41	Francisco Beltrão (PR) – P. Alegre (RS)	L	Unesul
09-0261-61	Francisco Beltrão (PR) – P. Alegre (RS)	E	Unesul
09-0258-00/61	Guaíra (PR) – Santa Maria (RS)	C/E	Unesul
10-0078-00	Nonoai (RS) – Chapecó (SC)	C	Unesul
10-0089-00/61	Passo Fundo (RS) – Pato Branco (PR)	C/E	Unesul
10-0088-00	Porto Alegre (RS) – Chapecó (SC)	C	Unesul
10-0088-31	Porto Alegre (RS) – Chapecó (SC)	S	Unesul
10-0088-41	Porto Alegre (RS) – Chapecó (SC)	L	Unesul
10-0088-61	Porto Alegre (RS) – Chapecó (SC)	E	Unesul
10-0114-00/61	Porto Alegre (RS) – Guaíra (PR)	C/E	Unesul
09-0305-00	Salto do Lontra (PR) – Porto Alegre (RS)	C	Unesul
10-0097-00	Taquara (RS) – Barracão (PR)	C	Unesul
10-0005-00	Casca (RS) – Juruena (MT)	C	Valtur
11-0004-00/61	Sinop (MT) – Passo Fundo (RS)	C/E	Valtur

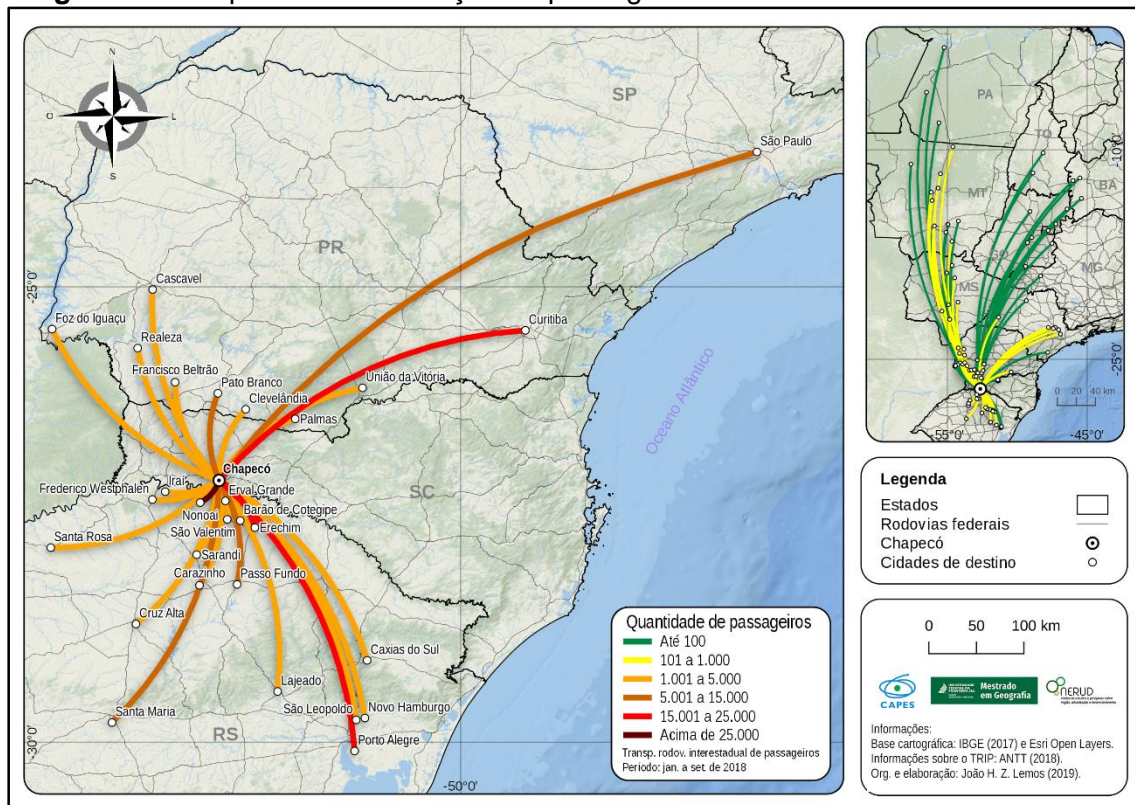
*A barra indica que a linha seguinte foi suprimida por conter a maior parte das informações iguais à que está presente. Legenda dos serviços: C = Convencional, S = Semileito, E = Executivo, L = Leito.

Fonte: organizado pelo autor a partir de Agência Nacional de Transportes Terrestres (2019a).

Entre as explicações necessárias, há a referente à primazia da cidade de Nonoai (RS) nos deslocamentos. Segundo o estudo “Região de Influência das Cidades” do IBGE (2008), Chapecó exerce influência sobre a cidade gaúcha, situação também expressa no TRIP, dada a existência de uma linha dedicada a esse curto trecho (menor linha interestadual operada na cidade), mas a intensidade de passageiros expressa no mapa da Figura 3, referente à quantidade total de 69.3566 passageiros, quase três vezes superior ao segundo destino com maior fluxo, explica-se principalmente pela reorganização do setor em 2015. Com a

Resolução nº 4.770/2015 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (2015), o transporte em escala estadual (entre cidades de um mesmo estado) não é mais possível de ser executado “dentro” das operações reguladas no âmbito dos serviços interestaduais, sob o controle da (ANTT).

Figura 3 – Chapecó: movimentação de passageiros através do TRIP no ano de 2018



Fonte: organizado e elaborado pelo autor de bases cartográficas do IBGE (2017) e dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (2018a).

Diante da nova regulação do setor, com base na Lei nº 12.996/2014 (BRASIL, 2014), esses mercados internos nos estados (como entre Passo Fundo e Nonoai, Ronda Alta e Nonoai etc.) deixaram de ser atendidos pelas linhas supramencionadas. Frente a essa situação, constatamos que o fluxo da linha entre Chapecó e Nonoai é elevado por efetuar em alguns horários, ao chegar em Nonoai, a conexão para a cidade de Passo Fundo, através de outras linhas intermunicipais da mesma empresa (Unesul) naquele estado.

Em seguida, entre as cidades com maior fluxo de passageiros, notamos Curitiba e Porto Alegre, capitais de relevância nacional, com um total de 24.021 e 22.883 passageiros respectivamente. Essas duas contêm, nas suas áreas de influência de redes urbanas, o município de Chapecó. O transporte rodoviário interestadual de passageiros mostra-se conveniente para apreender as múltiplas interações entre cidades da região Sul, como o que se pode interpretar a partir dos números mencionados, além de um significativo número de linhas e serviços operados, guardadas as proporções para essa região.

Já Erechim, cidade do Rio Grande do Sul, totaliza 19.127 passageiros transportados, sendo a última cidade desse conjunto de destinos que superaram o fluxo de 10.000 passageiros. Há uma diferença das demais por duas razões: não envolver especificidades complexas, como Nonoai, no caso da reestruturação das operações do TRIP; e não é uma metrópole, tampouco considerada uma cidade média. Erechim distancia-se 95 quilômetros de Chapecó e é centro de sua Região Geográfica Imediata (RGI). Uma evidência dessa intensidade na circulação de passageiros é a existência de uma linha específica para o atendimento desse percurso. Na sua região, mostra-se como um centro urbano importante, que concentra serviços especializados e plantas industriais importantes, o que favorece a conformação de uma ampla área de influência no norte do estado gaúcho. Sua intensa articulação com Chapecó permite-nos pensar que há uma potencial articulação com o serviço de transporte entre cidades da RGI de Erechim, pois a mesma apresenta uma alta densidade de cidades e um conjunto de articulações pelo transporte coletivo estadual.

Em seguida, são observadas diversas cidades, com distâncias maiores e menores, entre elas algumas cidades médias, conforme Castello Branco (2006) considera: Passo Fundo, Santa Maria, Caxias do Sul, Foz do Iguaçu e Cascavel. Entre as 28 cidades com maior movimento de passageiros, cinco apresentam a opção de serviço leito (Porto Alegre, Pato Branco, Francisco Beltrão, Foz do Iguaçu e Cascavel). A diversidade de serviços liga-se diretamente ao caráter estratégico de algumas linhas e suas respectivas demandas.

A seguir, na Tabela 2, as linhas do TRIP operadas em Chapecó são analisadas em sua totalidade, isto é, em quantidade de passageiros totais transportados, no mesmo período delimitado (janeiro a setembro de 2018). Seleccionamos as dez linhas com maior fluxo de passageiros, não apenas em relação a Chapecó, mas incluindo todas as seções (cidades que fazem embarques e desembarques) atendidas nas respectivas linhas. Torna-se útil, portanto, para compreendermos as dimensões gerais das operações, saber quais são as linhas de maior demanda que operam nessa cidade, consistindo no detalhamento acerca dos serviços regulares operados, que partem ou transitam pelo lugar em estudo.

O serviço entre Porto Alegre (RS) e Santarém (PA) ganha destaque entre as linhas presentes na Tabela 2 por apresentar mais de 67 mil passageiros transportados em nove meses de captura de dados. Além de ser a rota mais longa deste recorte, totalizando 4.002 quilômetros, possui 395 seções, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (2019a, 2019b), articulando diversas cidades pequenas e médias e capitais do território brasileiro. Há, sobretudo, a interligação entre diversas cidades ligadas ao agronegócio, especialmente no estado de Mato Grosso, como Rondonópolis, Sorriso, Sinop, Lucas do Rio Verde e Guarantã do Norte. Na RGINT de Chapecó, essa linha realiza paradas em Chapecó, Quilombo e São Lourenço do Oeste (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, 2019a).

Tabela 2 – Chapecó: dez linhas com maior movimento de passageiros

Ordem	Passageiros*	Linha	Prefixos	Empresa
1ª	67.060	Porto Alegre – Santarém	10-0019-00/31	Ouro e Prata
2ª	57.333	Nonoai – Chapecó	10-0078-00	Unesul
3ª	31.202	Passo Fundo – Pato Branco	10-0089-00/61	Unesul
4ª	26.424	Foz do Iguaçu – Caxias do Sul	09-0260-00/61	Unesul
5ª	23.110	Francisco Beltrão – Porto Alegre	09-0261-00/61	Unesul
6ª	22.099	Foz do Iguaçu – Caxias do Sul	09-0307-00/61	Unesul
7ª	21.226	Guaíra – Santa Maria	09-0258-00/61	Unesul
8ª	21.022	Erechim – Pato Branco	10-0087-00/61	Unesul
9ª	19.646	Frederico Westphalen – Piracicaba	10-0014-00/31	Ouro e Prata
10ª	19.556	Curitiba – Santa Rosa	09-0323-00/31	Ouro e Prata

*Período de jan. a set. de 2018.

Fonte: organizado pelo autor a partir de: Agência Nacional de Transportes Terrestres (2018a).

As linhas que ligam a capital e o interior do Rio Grande do Sul ao interior do Paraná ocupam algumas colocações desse levantamento parcial. Em maior número, a empresa Unesul dispõe de diversas linhas, sobretudo com destino ao oeste do Paraná, tendo em todas elas, como ponto de seção, a cidade de Cascavel, importante centro regional, perpassado por intensos fluxos do agronegócio no Sul do Brasil (HUERTAS, 2018; REOLON, 2007). Outras ligações a serem mencionadas referem-se às que vão até São Paulo e Curitiba. Destacamos que, durante o período de levantamento de dados, Chapecó conectava-se à metrópole paulistana através de três horários diários, e à capital paranaense, Curitiba, através de cinco.

Os serviços que ligam Chapecó a Curitiba mostram um acréscimo de duas linhas nos últimos quatro anos. Trata-se das linhas que partem de Santa Rosa (iniciada em 2017) e de Sarandi. Isso demonstra uma significativa importância nas interações entre a maior cidade da região oeste do estado de Santa Catarina e a capital do Paraná, expressão da formação socioespacial (SANTOS, 2012) e da atual configuração dos papéis e funções da rede urbana da região Sul do Brasil (IBGE, 2008). As linhas de Frederico Westphalen, Santa Rosa e São Miguel do Oeste para lá são operadas no período noturno. Isso permite que sejam realizadas conexões para outros lugares, por via rodoviária ou especialmente aérea, no momento de chegada dos passageiros no aeroporto internacional que atende a Região Metropolitana de Curitiba.

Nestas palavras finais, destacamos o papel das permanências da formação socioespacial (SANTOS, 2012) na dinamização da circulação de passageiros. O arranjo já estabelecido, produto-produção das redes urbanas passíveis de análise, é um dos elementos balizadores dos fluxos de pessoas. As interações entre diferentes áreas da região Sul através das dinâmicas de atração populacional e das migrações, especialmente as ocorridas durante o século XX, conforme Saquet (2010) explorou, auxiliam-nos na identificação e na exploração das possíveis razões de serem constituídos alguns dos diversos serviços regulares de transporte por ônibus que abordamos aqui.

Além dessa correspondência aos processos migratórios mais antigos, os serviços que interligam as regiões Sul, Nordeste, Norte e Centro-Oeste do Brasil, por meio de linhas notadamente longas e de operação complexa (ultrapassam em alguns casos 48 horas de viagem) também podem ser entendidas como manifestações da mobilidade populacional no território brasileiro. O cerrado brasileiro, ao receber de maneira mais intensa migrantes, no momento da expansão das atividades do agronegócio a partir da década de 1980, mostra-se representado pelas operações do TRIP. Uma grande massa populacional, originada principalmente no Sul, que implantou novas territorialidades e modos de produção conflitantes (HAESBAERT, 1997), atrela-se à constituição de linhas de ônibus, como as que ligam Santa Maria e Cruz Alta à cidade baiana de Barreiras (SANTOS, 2019b).

Em cada uma dessas linhas, há um elevado número de cidades atendidas. Isso evidencia a potencialidade de integração territorial exercida por esse modal de transporte coletivo de passageiros. Em uma mesma operação de uma linha de ônibus, isto é, um serviço regular entre os anteriormente mencionados, podemos observar o atendimento de uma série de cidades de portes variados. Das cidades pequenas do norte gaúcho às cidades médias, passando pelas capitais estaduais e metrópoles brasileiras, as articulações efetivam-se pelas operações do TRIP. Isso permite analisar a rede urbana à luz de um dinâmico meio de transporte, essencial ao contexto brasileiro, sendo ainda hoje central nos deslocamentos populacionais, em suas diversas modalidades.

Por fim, outra questão de relevância para ser pontuada aqui é a concentração nas operações: são poucos os grupos econômicos que detêm o controle acionário das maiores empresas de transporte, se levarmos em consideração a quantidade de linhas operadas em que recai nossa análise. A quantidade de linhas concentradas em alguns grupos, notadamente as empresas Ouro e Prata e Unesul, demonstra a tendência de formação de oligopólios nas operações do TRIP. Trata-se de um processo não tão recente, mas que na última década se intensificou. Essas duas empresas mantêm relações corporativas significativas: desde 2016, as empresas Ouro e Prata e Planalto assumiram o controle da maior parte da Unesul, configurando uma ampliação de concentrações nas operações de linhas de ônibus (GRUPO..., 2016). Trata-se, pois, de outro tema para ser aprofundado.

CONCLUSÕES

A temática do transporte rodoviário de passageiros por ônibus, em modalidade interestadual, permitiu uma leitura das interações espaciais em um diálogo entre escalas diversas: o local, tomando neste caso a cidade média de Chapecó; a escala regional, quando pensamos nos fluxos mais intensos como observado na Figura 3; ou nacional, ao pensarmos

nos deslocamentos que partem e ou transitam por Chapecó, mas que se destinam às áreas mais distantes.

Com o intuito de elucidar os processos de manutenção dos serviços do TRIP, é relevante entender as linhas de ônibus e suas operações como possibilidades para a efetivação da mobilidade da população em relação às atividades de trabalho e emprego. Na divisão territorial do trabalho contemporânea, os fluxos de mão-de-obra tornam-se ainda mais intensos, com um crescente intercâmbio entre regiões diversas. Diante desse contexto, e conforme Santos (2019b) abordou, o transporte de passageiros por ônibus se caracteriza como um importante meio para a realização desses deslocamentos, tornando-se dinâmico, o que reorganiza constantemente a sua potencial demanda e os fluxos efetivados.

Além disso, o transporte rodoviário interestadual de passageiros se configura como um produto-produtor de centralidades, em nível regional, ao favorecer a acessibilidade aos diversos centros urbanos, como o que analisamos aqui. Nesse sentido, como visto em Matiello *et al.* (2016), a cidade de Chapecó se mostra como uma importante centralidade na rede urbana do Sul do Brasil. Essa condição também se expressa na intensidade dos fluxos de passageiros, o que se concretiza no conjunto de linhas em operação na cidade.

Corrêa (2015) já sinalizava o papel das permanências ligadas à formação socioespacial nas redes urbanas, sobretudo nas mais complexas. Entre essas questões, está a estruturação de uma maior hierarquia entre os centros urbanos. Podemos, a partir da interpretação dos fluxos do TRIP, apreender a intensidade existente na circulação de passageiros, como o resultado concreto dessas relações entre cidades, essência da estruturação da rede urbana. Há em Chapecó, nas linhas e nos principais movimentos de passageiros do modal analisado, a reprodução dessas dinâmicas de movimento de pessoas entre áreas-espaço temporalmente vinculadas, seja em função da reapropriação do território (colonização) inicial, seja devido às migrações posteriores e outros fatores geográficos.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Consulta às empresas autorizatórias**. Brasília, DF: ANTT, 2019b. Disponível em: <http://bit.ly/2lesQc3>. Acesso em: 22 fev. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Consulta às linhas que fazem seção em uma localidade**. Brasília, DF: ANTT, 2019a. Disponível em: <http://bit.ly/2QEoheM>. Acesso em: 15 mar. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Estatísticas e estudos rodoviários**: dados operacionais. Brasília, DF: ANTT, 2009. Disponível em: <http://bit.ly/2ZenEeP>. Acesso em: 1 fev. 2019.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Estatísticas e estudos rodoviários**: dados operacionais. Brasília, DF: ANTT, 2014. Disponível em: <http://bit.ly/33UrSfg>. Acesso em: 1 fev. 2019.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Estatísticas e estudos rodoviários**: dados operacionais. Brasília, DF: ANTT, 2018a. Disponível em: <http://bit.ly/2Wg5A7y>. Acesso em: 1 fev. 2019.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Estatísticas e estudos rodoviários**: resumo do setor. Brasília, DF: ANTT, 2018b. Disponível em: <http://bit.ly/2JRjLci>. Acesso em: 5 mar. 2019.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015**. Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. Brasília, DF: ANTT, 2015. Disponível em: <http://bit.ly/2Wdbguc>. Acesso em: 20 nov. 2018.
- ALBA, R. Apontamentos sobre a geografia do oeste de Santa Catarina. *In*: ALBA, R. (org.). **Estudos de geografia agrária do oeste catarinense**. Chapecó: Argos, 2008. p. 19-46.
- ALBA, R. **Espaço urbano**: os agentes da produção em Chapecó. Chapecó: Argos, 2002.
- ARROYO, M. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. *In*: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (org.). **Cidades médias**: produção do espaço. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 71-85.
- BRASIL. **Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014**. Altera as Leis nºs [...] 10.233, de 5 de junho de 2001; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República Disponível em: <http://bit.ly/2WUCJVL>. Acesso em: 24 fev. 2019.
- BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Empresa de Planejamento e Logística. **Anuário estatístico de transportes 2010-2016**. Brasília: MTPA, 2017.
- CASTELLO BRANCO, M. L. Cidades Médias no Brasil. *In*: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (org.). **Cidades médias**: produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 245-277.
- CORRÊA, R. L. Construindo o conceito de cidade média. *In*: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33.
- CORRÊA, R. L. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.
- CORRÊA, R. L. Interações espaciais. *In*: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (org.). **Explorações geográficas**: percursos no fim de século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. p. 279-318.
- CORRÊA, R. L. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, p. 199-218, 2012.
- DRUCIAKI, V. P. **As (des)articulações de Guarapuava com Maringá e Londrina**: uma análise a partir da rede de transporte rodoviário de passageiros. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2009.
- FREDERICO, S. Modernização da agricultura e regulação territorial nos fronts agrícolas brasileiros. **Espaço e Geografia**, Brasília, DF, v. 11, n. 2, p. 135-155, 2008.
- GRUPO Ouro e Prata compra Unesul e Belmiro Zaffari anuncia saída da empresa. **Atmosfera**, Erechim, RS, 18 ago. 2016. Publicidade. Disponível em: <https://atmosferaonline.com.br/grupo-ouro-e-prata-compra-unesul-e-belmiro-zaffari-anuncia-saida-da-empresa>. Acesso em: 25 fev. 2019.

- HAESBAERT, R. **Des-territorialização e identidade**: a rede gaúcha no Nordeste. Niterói: EDUFF, 1997.
- HUERTAS, D. **Território e circulação**: transporte rodoviário de carga no Brasil. São Paulo: Unifesp, 2018.
- IBGE. **Base cartográfica contínua na escala 1:250.000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: http://geoftp.ibge.gov.br/cartas_e_mapas/bases_cartograficas_continuas/bc250/versao2017/shapefile/2017. Acesso em: 17 nov. 2018.
- IBGE. **Estimativas da população**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html>. Acesso em: 2 out. 2019.
- IBGE. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- IBGE. Sistema IBGE de Recuperação Automática. **Séries de dados temporais para o Censo Demográfico (1970, 1980, 1991, 2000 e 2010)**. Disponível em: <http://sidra.ibge.gov.br>. Acesso em: 17 nov. 2018.
- LEMOS, J. H. Z. Espaço geográfico, fluxos e migrações: contribuições para o debate a partir do transporte rodoviário de passageiros. *In*: ENCONTRO ESTADUAL DE GEOGRAFIA, 35., 2018, Erechim, RS. **Anais** [...]. Erechim: AGB SL; Porto Alegre: UFFS, 2018. p. 1-12. Disponível em: <http://portaleventos.uffs.edu.br/index.php/EEG>. Acesso em: 1 out. 2019.
- LIMA, N. **Viagem ao ônibus brasileiro**. Rio de Janeiro: Arte Ensaio, 2008.
- MAGRINI, M. A.; CATALÃO, I. Del derecho al consumo al derecho a la ciudad: contradicciones y convergencias. **EURE**, Santiago, v. 43, n. 130, p. 25-46, 2017.
- MATIELLO, A. M.; VILLELA, A. L. V.; FUJITA, C.; OTSUSCHI, C.; ALBA, R. S. Chapecó/SC: o agronegócio, o setor terciário em expansão e a crescente desigualdade socioespacial. *In*: SPOSITO, M. E. B.; MAIA, D. S. (org.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional**: Dourados e Chapecó. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016. p. 171-319.
- PELUSO JÚNIOR, V. A. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC, 1991.
- PERTILE, N. **Formação do espaço agroindustrial em Santa Catarina**: o processo de produção de carnes no Oeste Catarinense. 2008. Tese (Doutorado em Geografia) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.
- REOLON, C. A. **A aglomeração urbana da soja**: Cascavel e Toledo no contexto de metropolização na Mesorregião Oeste Paranaense. 2007. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) - Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade do Oeste do Paraná, Toledo, 2007.
- SANTOS, B. C. **Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros entre o interior sulista e a fronteira agrícola**. 2019. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019b.
- SANTOS, B. C. Divisão territorial do trabalho, rede urbana e transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil. **Revista Transporte y Territorio**, Buenos Aires, n. 20, p. 135-164, enero /jun., 2019a.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2014a.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Edusp, 2018.
- SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2012.

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

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 11. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SAQUET, M. O(s) tempo(s) e o(s) território(s) da imigração no Sul do Brasil. *In*: SPOSITO, E. S.; BOMTEMPO, D. C.; SOUSA, A. A. (org.). **Geografia e migração: movimentos, territórios e territorialidade**. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 109-124.

SILVEIRA, M. R. Geografia da circulação, transportes e logística: construção histórica e perspectivas. *In*: SILVEIRA, M. R. (org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Expressão Popular, 2011. p. 21-68.

SOJA, E. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SPOSITO, M. E. B. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. *In*: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 233-253.

WRIGHT, C. **Transporte rodoviário de ônibus**. Brasília: IPEA, 1992.

Recebido: dezembro de 2019.

Aceito: abril de 2020.

¹ Este trabalho resulta de estudos e reflexões feitas no âmbito da pesquisa de mestrado do autor, com bolsa da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), desenvolvida sob orientação do Prof. Dr. Igor Catalão. Ambos estão vinculados ao Núcleo de estudos e pesquisas sobre região, urbanização e desenvolvimento (nerud).