UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL
CAMPUS CHAPECÓ

CURSO DE GEOGRAFIA

JOÃO HENRIQUE ZÖEHLER LEMOS

Papéis urbanos e transporte rodoviário interestadual de passageiros:
interações e diferenças em Chapecó e São Miguel do Oeste

CHAPECÓ
2019

JOÃO HENRIQUE ZÖEHLER LEMOS

Papéis urbanos e transporte rodoviário interestadual de passageiros:
interações e diferenças em Chapecó e São Miguel do Oeste

Trabalho de Conclusão de Curso de graduação apresentado ao curso de Geografia da Universidade Federal da Fronteira Sul, *Campus* Chapecó, como requisito parcial para a obtenção do título de Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Igor Catalão

CHAPECÓ

2019

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Bibliotecas da Universidade Federal da Fronteira Sul - UFFS

Lemos, João Henrique Zöehler
Papéis urbanos e transporte rodoviário interestadual de passageiros: interações e diferenças em Chapecó e São Miguel do Oeste / João Henrique Zöehler Lemos. -- 2019.
133 f.:il.

Orientador: Doutor Igor de França Catalão.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal da Fronteira Sul, Curso de Geografia - Licenciatura, Chapecó, SC, 2019.

1. Transporte rodoviário interestadual de passageiros. 2. Cidades e transportes. 3. Cidades médias. 4. Cidades pequenas. 5. Chapecó e São Miguel do Oeste. I. Catalão, Igor de França, orient. II. Universidade Federal da Fronteira Sul. III. Título.

Elaborada pelo sistema de Geração Automática de Ficha de Identificação da Obra pela UFFS com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

JOÃO HENRIQUE ZÖEHLER LEMOS

Papéis urbanos e transporte rodoviário interestadual de passageiros: interações e diferenças em Chapecó e São Miguel do Oeste

Trabalho de Conclusão de Curso de graduação apresentado ao curso de Geografia da Universidade Federal da Fronteira Sul, *Campus* Chapecó, como requisito parcial para a obtenção do título de Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Igor Catalão

Este trabalho de conclusão de curso foi defendido e aprovado pela banca em: 26/06/19.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Igor de França Catalão (UFFS/*Campus* Chapecó)

Profª Drª Juçara Spinelli (UFFS/*Campus* Erechim)

Prof. Dr. Ricardo Alberto Scherma (UFFS/*Campus* Chapecó)

AGRADECIMENTOS

Agradecer é um ato que envolve, sobretudo, reflexão, já que o equívoco de esquecer algum nome e, consequentemente, alguém importante, é algo bastante possível. De qualquer maneira, vou tentar ser o mais justo possível. É uma caminhada que se encerra, esta da graduação, embora seja simultaneamente a abertura para outras possibilidades, de vivências, estudos e amadurecimentos.

Tenho a agradecer, em primeiro lugar, à minha mãe, Sandra, pelo apoio incondicional, palavras de incentivo, suporte em qualquer situação e adversidade e, acima de tudo, por suportar as distâncias geradas nesses mais de quatro anos de graduação. À Bruna, minha companheira, sou eternamente grato pelo carinho, paciência e claro, as longas horas de conversas e debates relacionados à política, cultura, posicionamentos etc. Sem dúvidas, meus dias foram muito mais felizes com a sua companhia. À Marinêz e ao Nilson, mais que "sogra e sogro", minha segunda família em solo catarinense, fica aqui a gratidão. À Camila e ao Marcelo, agradeço também pelo apoio e palavras de incentivo nesses tantos anos. À Tânia e ao João, meus sinceros agradecimentos pelas também muito importantes e significativas falas de apoio e carinho. Ao meu avô, Arno Zöehler, geógrafo (vernacular, já diria Paul Claval) por vivência de mundo, uma pessoa incrivelmente adorável e que tenho muito orgulho de ter presente, minha admiração.

Aos colegas do curso de Geografia da UFFS de Chapecó, sobretudo da turma 2015/1, sou bastante grato pelas discussões, amizades e parcerias diversas nesses momentos tão significativos em nossas vidas. Foram anos bastante intensos, principalmente de companheirismo e amadurecimento – pessoal e intelectual. Mais especificamente, entre alguns dos amigos mais próximos, sou bastante agradecido pelas companhias, as quais espero ultrapassarem esse ciclo de formação inicial, então os, menciono: Ademar, Cauã, Débora, Evandro, Fabiane, Gabriel, Gerson, Janaína, Joel, Lucas, Murilo, Nadialine, Rayneken, Shara, Soleandro, Tatiane, Vinícius e Vitor. Para a Sara e para o Eliezer, sou grato pelas longas horas de conversas e amizade, é uma alegria enorme tê-los conhecido. Para o geógrafo e quase Mestre, Bruno, "transporteiro" como o mesmo nos denomina, também sou grato por conhecê-lo, sem dúvidas as longas conversas foram de singular contribuição. O diálogo mantido sobre a temática do transporte rodoviário de passageiros é essencial, assunto que é tão caro à ciência geográfica e que tanto nos agrada. Às amigas Gabriela, Angélica, e ao Marcos e Igor, agradeço a convivência e as conversas sempre alegres e construtivas.

Destaco esta parte dos agradecimentos aos professores que transitaram nessa caminhada, tanto da educação básica quanto na superior. À Gisele, pela generosidade e extrema humildade; ao Ederson pelas reflexões e diálogos estabelecidos durante o curso; ao professor Ricardo, o qual também felizmente participou da banca de defesa deste trabalho e trouxe valorosas contribuições, pelo conhecimento repassado e disposição em discutir uma geografia mais justa, além de propiciar espaços abertos para reflexões; à professora Lídia, pela sua postura crítica e sempre aberta à discussões extremamente pertinentes; aos professores William Zanete e Willian Simões, pela sempre presente possibilidade de diálogo e provocação por uma formação de qualidade, instigando a criticidade aos discentes do curso. Ao professor Andrey, também agradeço por suas reflexões e sempre incentivar-nos à leitura dos clássicos, além da qualidade de seu trabalho docente. À professora Samira, pelas valiosas contribuições e conversas, principalmente no Grupo de Estudos sobre História e Meio Ambiente. Sou grato também à professora Juçara, por aceitar participar da banca de defesa deste trabalho e por contribuir de maneira relevante através de críticas e apontamentos.

Ao professor Marlon, pela relevante contribuição em minha formação, sempre disposto a colaborar com discussões mais específicas, temas diferenciados e, por não hesitar em compartilhar seu vasto conhecimento. Sem dúvidas, este trabalho tem muito de suas aulas e discussões realizadas nos diversos espaços acadêmicos. À professora Adriana, fica o agradecimento, pela sua extrema paciência, por coordenar de maneira impecável o Programa de Residência Pedagógica e, guiar-nos nessa caminhada, além de suas inquietações enquanto cidadã e formadora de professores-pesquisadores.

Ao professor Igor Catalão, como não poderia deixar de ser, dedico estas palavras aos quase três anos de percurso acadêmico, pela amizade e parceria, seu rigor intelectual e seus posicionamentos (em diversas questões). Sou profundamente grato por suas contribuições, sua ética (como humano e como profissional) e por ter, principalmente, proporcionado uma abertura bastante importante no meu percurso intelectual. Desde a pesquisa de iniciação científica, orientações em outros estudos e neste trabalho de conclusão de curso. Muito obrigado!

Também fico bastante contente em ver o Núcleo de estudos e pesquisas sobre região, urbanização e desenvolvimento (nerud) estar em crescimento. Através de sua proposta, trouxe importantes discussões e reflexões em minha formação. Ao professor Reginaldo (Régis), também sou agradecido pelas suas contribuições e sempre pertinentes reflexões sobre temas diversos da ciência geográfica, especialmente a *socionatureza*.

Para os diversos professores com que dialoguei durante a trajetória formativa, agradeço, principalmente ao corpo docente das escolas EEB Tancredo Neves, Lourdes Lago, Olga Fin Travi e, mais recentemente, Cel. Lara Ribas. Menciono os professores Ivano (pelas discussões geográficas e políticas, suas inquietações e posicionamentos) Mário, Itacir, Elisabete, Cátia, Luiz Lavratti, Fabiano Velho e Pedro Schneider: agradeço as oportunidades de diálogo e compartilhamento de conhecimentos, sem os quais, minha formação com certeza ficaria empobrecida.

À comunidade de admiradores e apreciadores do transporte rodoviário de passageiros por ônibus, que de alguma maneira, registram e preservam a memória deste modal de transporte, cujos colecionadores e apreciadores de modo geral, foram de significativa importância para o subsídio de algumas das informações utilizadas, além de contribuírem criticamente com algumas reflexões aqui feitas. Entre as contribuições, destacam-se as relativas aos acervos documental e fotográfico que auxiliaram na construção geo-histórica aqui exposta.

Em relação às instituições, sou profundamente grato ao espaço de convivência e produção do conhecimento que a Universidade Federal da Fronteira Sul – UFFS me proporcionou. Mais objetivamente, através do *campus* Chapecó, o qual se tornou, na última década, uma das relevantes expressões da importância em existir o ensino superior público, gratuito, de qualidade e inclusivo (sobretudo numa região tão carente em incentivo acadêmico como a que estou). Também agradeço pela concessão dos auxílios socioeconômicos para a minha permanência nos estudos, tão importantes em parte do percurso da graduação.

À Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Estado de Santa Catarina – FAPESC, agradeço pela bolsa de Iniciação Científica concedida entre 2017 e 2018, investimento social tão significativo e que, no contexto atual, padece de posicionamentos mais efetivos de nossos governantes – por sua defesa e manutenção. Por fim, à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, sou grato pelo auxílio financeiro na realização do Programa de Residência Pedagógica, executado na cidade de Guatambu, entre 2018 e 2019.

[...] toda teoria é crítica, porque não é fixa, não é imóvel, não é eterna. E o que faz uma teoria? Sua tarefa essencial é propor questões à realidade. Os conceitos são questões postas à realidade. Quando quero conhecer a realidade, eu apresento questões que são historicamente datadas, e é esse processo de análise que também constitui a crítica do presente e das respectivas ideias [...].

Toda teoria é, pois, embrião de uma utopia. Quando se exclui a utopia, nós nos empobrecemos imediatamente. O próprio ofício de teorizar pressupõe uma utopia. As épocas que subestimam a utopia são épocas de empobrecimento intelectual, ético e estético. O processo de teorização é largamente especulativo e bebe profundamente no aleatório. E é preciso jogar-se para a frente, o que pode parecer suicida. Mas, do contrário, ficamos paralisados pelo pragmatismo [...] (SANTOS, 2009, p. 47-48).

LEMOS, João Henrique Zöehler. *Papéis urbanos e transporte rodoviário interestadual de passageiros:* interações e diferenças em Chapecó e São Miguel do Oeste. 2019. 133 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Geografia) – Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó, 2019.

RESUMO

Partimos da compreensão de que a sociedade contemporânea se configura através de inter-relações entre lugares, com fluxos progressivamente mais intensos nos dias de hoje. Esta condição é expressa principalmente pelas cidades, que são os nós da rede urbana, produto-produção das relações de trabalho, consumo e movimento da população. A delimitação territorial deste trabalho inclui duas cidades: Chapecó – compreendida a partir da noção de cidade média – e São Miguel do Oeste – entendida como uma cidade pequena –, as quais estão inseridas na Região Geográfica Intermediária de Chapecó. A realização da pesquisa que deu origem a este trabalho teve, como objetivo principal, compreender os papéis e as centralidades expressas por essas duas cidades, inseridas num contexto de significativa divisão interurbana do trabalho, expressão, entre outros fatores, de sua formação socioespacial, alicerçada em uma densa rede de cidades. Diante disso, fazemos uso das operações do transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP), modal coletivo de transporte de pessoas que possui importância central no caso brasileiro, dadas as condições socioespaciais que o modal rodoviário tem. Os eixos norteadores da discussão envolvem: os processos de urbanização recente em áreas de reapropriação territorial através de políticas governamentais; a relação entre cidades médias e pequenas; a justaposição das redes urbana e rodoviária; e, principalmente, a compreensão de que o TRIP é um modal de transporte que expressa os papéis da formação socioespacial de determinada região. Neste caso, o modo como se engendraram os fluxos de pessoas e configuraram o atual território em análise se expressam até o presente nos serviços operados nesse meio de transporte. Além disso, a justaposição das redes rodoviária e urbana também se constitui como elementos importantes para o entendimento dos fluxos do TRIP. Dessa forma, os deslocamentos populacionais de caráter interestadual, tendo o ônibus como meio de transporte, foram utilizados como dimensão para a compreensão dos papéis das cidades pesquisadas.

Palavras-chave: Transporte rodoviário interestadual de passageiros. Cidades e transportes. Cidades médias. Cidades pequenas. Chapecó e São Miguel do Oeste.

LEMOS, João Henrique Zöehler. *Papeles urbanos y transporte por carretera interestatal de pasajeros:* interacciones y diferencias en Chapecó y São Miguel do Oeste. 2019. 133 hojas. Trabajo de Conclusión de Curso (Graduación en Geografía) – Universidad Federal de la Fronteira Sul, Chapecó, 2019.

RESUMEN

Partimos de la comprensión de que la sociedad contemporánea se configura a través de interrelaciones entre lugares, con flujos progresivamente más intensos en los días de hoy. Esa condición es expresa principalmente por las ciudades, que son los puntos nodales de la red urbana, producto – producción de las relaciones de trabajo, consumo y movimiento da población. La delimitación territorial de este trabajo incluí dos ciudades: Chapecó – comprendida desde la noción de ciudad media – y São Miguel do Oeste – entendida como una ciudad pequeña –, las cuales están inseridas en la Región Geográfica Intermediaria de Chapecó. La realización de la pesquisa que originó este trabajo, tuve, como objetivo principal, comprender los papeles y las centralidades expresas por esas dos ciudades, inseridas en un contexto de significativa división interurbana del trabajo, expresión, entre otros factores, de su formación socioespacial, basada en una densa red de ciudades. Ante eso, hacemos uso de las operaciones del transporte por carretera interestatal de pasajeros, medio de transporte colectivo de personas que posee importancia central en el caso brasileño, dadas las condiciones socioespaciales que el modal de la carretera tener. Los ejes directores de la discusión envuelven: los procesos de urbanización reciente en áreas de reapropiación territorial a través de políticas gubernamentales; la relación entre ciudades medias y pequeñas; la yuxtaposición de las redes urbanas y por carretera; y, principalmente, la comprensión de que el transporte por carretera interestatal de pasajeros es un modal de trasporte que expresa los papeles de la formación socioespacial de determinada región. En ese caso, el modo como se criaran los flujos de personas y configuraran el actual territorio en análisis se expresan hasta el presente en los servicios operados en ese medio de transporte. Además de eso, la yuxtaposición de las redes por carretera y urbana también se constituye como elementos importantes para la comprensión de los flujos de este medio de transporte.. De esa forma, los desplazamientos de la población de carácter interestatal, tiendo el autobús como medio de transporte, fueran utilizados como dimensión para la comprensión de los papeles de las ciudades pesquisadas.

Palabras clave: Transporte por carretera interestatal de pasajeros. Ciudades y trasportes. Ciudades medias. Ciudades pequeñas. Chapecó y São Miguel do Oeste.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Santa Catarina: áreas em disputa no oeste do estado (séculos XIX-XX) 25
Figura 2 – Retratos das operações do TRIP no oeste catarinense 67
Figura 3 – Materiais de divulgação das empresas Cantelle, Valtur e Eucatur 74
Figura 4 – Materiais de divulgação das empresas Helios, Lopes Sul e Lopestur..... 77
Figura 5 – Folder publicitário indicando a absorção de linhas que pertenciam à Reunidas.. 80
Figura 6 – Atuação das empresas de ônibus operadoras no recorte da pesquisa..... 87
Figura 7 – Chapecó: três primeiros terminais rodoviários de ônibus 90
Figura 8 – Chapecó: operações no Terminal Rodoviário Municipal..... 91
Figura 9 - São Miguel do Oeste: operações no Terminal Rodoviário Municipal..... 93
Figura 10 – Chapecó: operações com veículos de dois pisos e material de divulgação 106

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Santa Catarina: Regiões Geográficas Intermediárias 21
Mapa 2 – Chapecó: planta municipal do início da década de 1940 32
Mapa 3 – Chapecó: Capital Regional B e sua área de influência..... 36
Mapa 4 – Chapecó: configuração espacial urbana e principais centralidades..... 38
Mapa 5 – São Miguel do Oeste: evolução da ocupação das áreas urbanas 43
Mapa 6 – S. M. Oeste: configuração espacial urbana e principais centralidades..... 46
Mapa 7 – Santa Catarina: plano rodoviário estadual de 1939 50
Mapa 8 – RGINT de Chapecó: distribuição populacional e principais rodovias 53
Mapa 9 – RGINT de Chapecó: distribuição dos serviços do TRIP..... 94
Mapa 10 – Chapecó: percurso detalhado das linhas do TRIP 100
Mapa 11 – São Miguel do Oeste: percurso detalhado das linhas do TRIP 104
Mapa 12 – Chapecó: 25 ligações do TRIP com maior movimento em 2018..... 112
Mapa 13 – S. M. Oeste: 25 ligações do TRIP com maior movimento em 2018..... 115

LISTA DE GRÁFICOS, TABELAS E QUADROS

Gráfico 1 – Oeste Catarinense: distribuição populacional no período 1940-2010 29
Gráfico 2 – Brasil: comparativo entre os modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros 59
Gráfico 3 – Chapecó e São Miguel do Oeste: passageiros do TRIP 2005-2014 108
Gráfico 4 – Chapecó: 25 ligações do TRIP com maior movimento em 2018 109
Gráfico 5 – S. M. Oeste: 25 ligações do TRIP com maior movimento em 2018 113

Tabela 1 – Chapecó: população residente em 1920 31
Tabela 2 – Chapecó: evolução demográfica no período 1940-2010 e estimativa atual 33
Tabela 3 – S. M. Oeste: evolução demográfica no período 1940-2010 e estimativa atual ... 42
Tabela 4 – Chapecó e São Miguel do Oeste: síntese das empresas operadoras do TRIP 85
Tabela 5 – Quantidade de linhas do TRIP em cidades médias da região Sul do Brasil 99
Tabela 6 – Chapecó: passageiros com origem e destino em Curitiba e Porto Alegre 110
Tabela 7 – Síntese das ligações a partir de Chapecó e São Miguel do Oeste 116

Quadro 1 – Rodovias federais que atendem a RGINT de Chapecó 54
Quadro 2 – Resumo do transporte rodoviário de passageiros regulado pela ANTT 60
Quadro 3 – Chapecó e São Miguel do Oeste – empresas operadoras do TRIP 69
Quadro 4 – Atividades dos grupos econômicos que atualmente controlam a Unesul 82
Quadro 5 – Chapecó – linhas do transporte rodoviário interestadual de passageiros 97
Quadro 6 – S. M. Oeste – linhas do transporte rodoviário interestadual de passageiros 101
Quadro 7 – Chapecó e S. M. Oeste – linhas com maior movimento de passageiros 117

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
DAER	Departamento Autônomo de Estradas e Rodagens
DER	Departamento de Estradas e Rodagens
DETER	Departamento de Transportes e Terminais
EFSPRG	Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
RGI	Região Geográfica Imediata
RGINT	Região Geográfica Intermediária
SISDAP	Sis. de Controle de Dados dos Serviços de Transp. Rodov. de Passageiros
SMO	São Miguel do Oeste
TRIP	Transporte rodoviário interestadual de passageiros

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 15

2 DEBATES URBANOS E REGIONAIS EM CHAPECÓ E SÃO MIGUEL DO OESTE 20

2.1 FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DA REGIÃO GEOGRÁFICA INTERMEDIÁRIA DE CHAPECÓ 22

2.2 CHAPECÓ, CIDADE MÉDIA E SEU PAPEL REGIONAL 30

2.3 SÃO MIGUEL DO OESTE, CIDADE PEQUENA E SEU PAPEL REGIONAL 40

2.4 O SISTEMA DE MOVIMENTO RODOVIÁRIO NA REGIÃO 47

3 O TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS (TRIP) E SUAS DINÂMICAS EM CHAPECÓ E SÃO MIGUEL DO OESTE 56

3.1 CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS E NORMATIVAS DO TRIP 60

3.1.1 As redes e o transporte rodoviário de passageiros 63

3.1.2 Constituição das operações do TRIP no oeste de Santa Catarina 65

3.2 AGENTES ECONÔMICOS DO TRIP NAS CIDADES PESQUISADAS 69

3.3 OS TERMINAIS RODOVIÁRIOS E SUA IMPORTÂNCIA OPERACIONAL 88

4 FLUXOS DE PASSAGEIROS EM CHAPECÓ E SÃO MIGUEL DO OESTE 94

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS: PARA PENSAR NOS PAPÉIS URBANOS ATRAVÉS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS 120

REFERÊNCIAS 125

1. INTRODUÇÃO

As pessoas e por consequência as cidades, produto das aglomerações humanas, articulam-se de maneiras diversas, produzindo uma rede de interações complexas, permitindo uma também variada forma de interpretação desses fenômenos. No caso brasileiro, pela primazia do modal rodoviário na circulação de pessoas e mercadorias, o transporte rodoviário de passageiros torna-se uma expressão de relevância para compreendermos as inter-relações entre as regiões. Mais do que isso, especificamente o de modalidade interestadual proporciona um exame amplo dos fluxos de pessoas entre os estados brasileiros, consequentemente, entre as diversas regiões. Nesse contexto, o transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP) e as suas características flexíveis o tornam uma possibilidade de maior integração territorial.

A pesquisa, cuja síntese de resultados apresentamos agora, centrou-se nas cidades de Chapecó e São Miguel do Oeste, localizadas na Região Geográfica Intermediária de Chapecó[1]. A partir dessa delimitação territorial, este trabalho tem como objetivo principal, elucidar e consequentemente compreender o modo como o transporte rodoviário interestadual de passageiros se organiza e possibilita, em duas cidades de tamanhos, funções e papéis diferentes, articulações significativas com outros centros urbanos, regionais e nacionais. A região na qual as cidades analisadas inserem-se possui especificidades no modo como foi reapropriada por diversos agentes, entre os quais, enfatizados para este estudo, os possuidores de temporalidades capitalistas que, principalmente a partir da metade do século XX, produziram novas paisagens e relações de poder no amplo território original do município de Xapecó (grafia dada no ato de sua criação em 1917).

Considerando as observações e constatações prévias, como a quantidade de serviços operados no transporte rodoviário interestadual de passageiros nas duas cidades escolhidas, a situação-problema desta pesquisa foi formulada: as eventuais relações entre a configuração das operações do transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP) e a situação geográfica de cidades de diferentes portes e papéis. O processo de construção da justificativa parte da justaposição de algumas noções já consagradas nos debates da ciência geográfica: cidades médias, cidades pequenas, rede urbana, mobilidade populacional, transporte rodoviário de passageiros, circulação, migração, acessibilidade etc.

[1] Conforme regionalização do IBGE (2017), a área que abrange as cidades que correspondem à nossa pesquisa, Chapecó e São Miguel do Oeste, agora faz parte da Região Geográfica Intermediária de Chapecó. Antes, esta área correspondia a uma parcela da Mesorregião Oeste Catarinense. Ver Mapa 1 na página 24.

A partir dos devidos recortes espaciotemporais (a região mencionada anteriormente e tomando o presente como marco temporal), pretendemos suprimir uma lacuna ainda existente nos estudos temáticos da região em análise. No caso aqui exposto, trata-se dos papéis urbanos e suas interpretações mediante o uso do modal coletivo de transporte por via rodoviária. Cabe ressaltar também a ausência de estudos que analisam os transportes e a circulação, ao menos de modo geral, na região oeste de Santa Catarina. Os debates acerca do espaço urbano também se mostram insuficientes em São Miguel do Oeste.

O processo de escolha das cidades constituiu-se por levantamentos prévios a respeito dos serviços do TRIP operados nas cidades da RGINT de Chapecó. A cidade de São Miguel do Oeste, tomada como um dos locais para a pesquisa, foi escolhida por estar localizada em um entroncamento rodoviário de bastante relevância – BR-282 e BR-163 –, além de também ter importantes linhas de ônibus que realizam paradas na cidade. Os serviços existentes em São Miguel do Oeste são bastante diversificados dos vistos em Chapecó, por exemplo, atendendo cidades de destino de importância para a interpretação desenvolvida aqui.

Já Chapecó, além de ser o maior centro urbano da Região Geográfica Intermediária que recebe o mesmo nome, possui a maior quantidade de linhas operantes nessa mesma delimitação territorial. Dadas as suas características, funções e papéis, que produzem centralidades diversas sobre principalmente suas áreas de influência, tende a apresentar uma quantidade de passageiros relevante, além de ser uma cidade média, noção que contribui para o enriquecimento do debate do transporte coletivo, campo de pesquisa ainda passível de ser ainda mais explorado.

Para a elaboração da compreensão deste tema, destacamos as bases teórico-conceituais utilizadas. Primeiramente, a categoria de análise proposta por Santos (2012a), a da “formação socioespacial” (cf. grafia proposta por Catalão [2011]), fundamental para o entendimento do presente e do longo processo de produção e reestruturação do espaço regional. Ela auxilia, a partir da apreensão das especificidades, que conforme as palavras do autor são “invólucros [geo]históricos” (SANTOS, 2012a, p. 25), no entendimento dos diferentes momentos e as consequentemente desiguais (no sentido de diferente, diferencial) reconfigurações por que esse território passou. Neste mesmo sentido, a compreensão da formação socioespacial em escala regional toma como base o trabalho de Corrêa (2015), ao tratar das complexidades relacionais entre rede urbana e formação espacial. A partir dos diversos contextos brasileiros, o autor oferece uma importante contribuição no debate regional a partir da categoria já mencionada anteriormente.

A compreensão da rede urbana, como expressão imaterial, ativa e dialética, resultante das interações multiescalares entre cidades, possibilita a divisão territorial do trabalho e, especialmente, é o importante ponto de partida para apreender os porquês das ligações através do modal de transporte aqui analisado. Identificar os papéis de determinadas cidades em contextos diversos (regional, estadual, nacional etc.) é algo que remete diretamente ao transporte, ao fluxo, à circulação, seja ela de pessoas, mercadorias, informações ou de outras qualidades. Com isso, tendo como base teórica as noções de rede urbana, tratadas por autores como Corrêa (2005; 2012; 2015), Santos e Silveira (2008) e Santos (2014); cidades médias, a partir das concepções de Arroyo (2006), Castello Branco (2006), Catelan (2013), Corrêa (2007) e Sposito (2007); e cidades pequenas, a partir dos estudos de Endlich (2009), Fresca (2010), Jurado da Silva (2011) e Fujita (2015), possibilitou a construção de uma leitura que buscou abranger as diversas dimensões de investigação do contexto de urbanização em áreas distantes de grandes centros metropolitanos, como é o oeste do estado catarinense.

Ao identificarmos a circulação de passageiros em escala regional (de modalidade interestadual) como objeto central deste estudo, consideramos que a reflexão acerca da "Geografia da Circulação, dos Transportes e da Logística" de Silveira (2011) reiterou o papel ativo das interações espaciais, como imperativo da produção do espaço geográfico. O autor entende que circulação aparece como um conceito mais amplo, de maior abrangência que as noções convencionais de transporte e logística. Através disso, o autor conjuga, num todo, os elementos que formam os sistemas de transporte, não apenas como banais meios ou vias, infraestruturas, mas também compreendendo os sujeitos envolvidos nos processos. Mostra que "a circulação redunda no ato e nas consequências de transportar como parte integrante da evolução humana e das transformações espaciais" (SILVEIRA, 2011, p. 11), o que viabiliza a compreensão de que tanto as infraestruturas quanto os sujeitos são importantes para os estudos.

Pensando especificamente sobre os estudos que envolvem o transporte rodoviário de passageiros por ônibus e o espaço geográfico, existem estudos noutras escalas e recortes espaciotemporais de análise. É interessante mencionarmos alguns dos principais estudos, bastante úteis e significativos aqui, para o andamento da pesquisa e as possíveis reflexões posteriores, permanentemente passíveis de novas complementações e renovações nos diálogos aqui estabelecidos.

Temos o já clássico e considerado um dos primeiros trabalhos de cunho geográfico sobre o tema dos transportes no território brasileiro, que é o de Silva (1949), no qual o autor analisa a expansão dos modais disponíveis naquele momento e seus impactos, sobretudo nas áreas mais

distantes dos grandes centros urbanos nacionais. Pompilio (1987) analisa a hierarquia dos centros urbanos catarinenses a partir da possibilidade de ligação do transporte rodoviário de passageiros em escala estadual.

Já Almeida (2000; 2006) contribui para entendermos os processos de concentração e oligopolização do transporte rodoviário interestadual brasileiro, notadamente após a década de 1970 e meados de 1980, momentos de início das fusões e incorporações de diversas companhias. Druciaki (2009; 2014) discute o transporte rodoviário de passageiros no estado do Paraná, analisando as articulações entre diferentes regiões. Por fim, Santos (2015) vai debater as relações entre a formação socioespacial do norte paranaense e as ligações existentes com a capital do estado paulista, atrelando isso às diversas fases da expansão capitalista da cafeicultura em ambos os territórios.

Sobre as etapas de elaboração do trabalho, ele foi construído a partir de diferentes fontes, primárias e secundárias, que permitiram o entendimento da realidade aqui tratada. Ressalta-se, de antemão, a dificuldade no acesso e junção de algumas informações importantes, neste caso os dados disponibilizados pelo órgão regulador do transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Num primeiro momento, a bibliografia selecionada foi sistematizada, pertinente à pesquisa, com ênfase nos debates ligados às cidades, ao processo de urbanização, à formação socioespacial, às interações espaciais, ao modal rodoviário de transporte e ao transporte rodoviário de passageiros. Em seguida, através de sítios eletrônicos, foram recolhidos os dados necessários para a constituição dos quadros, tabelas e gráficos aqui disponíveis. Embora tenhamos encontrado dificuldade na manipulação dos dados do órgão regulador, a quantidade de informações é bastante significativa e proveitosa. O principal elemento produtor de dificuldades vem, justamente, de quem sofre a regulação: as empresas operadoras. Há em diversos momentos a ausência completa de dados referentes às operações do modal analisado, lacunas produzidas pelas próprias operadoras, o que foi mais bem compreendido a partir da realização de diálogos com agentes da fiscalização do órgão regulador nos trabalhos de campo. Até a delimitação temporal dos dados das linhas, nas cidades analisadas, foram buscadas diversas alternativas, restando apenas a delimitação que poderá ser observada ao longo desta síntese da pesquisa, um pouco restritiva, mas não menos relevante.

Também se pontuam as realizações de trabalhos de campo, em Chapecó e em São Miguel do Oeste, com o intuito de observar os terminais rodoviários utilizados, as operações das linhas e o movimento de passageiros, além de favorecer diálogos com passageiros e

trabalhadores do setor. Não foram realizadas entrevistas da maneira convencional, pois os pontos de vista dos sujeitos não eram objeto de análise e não faríamos uma exploração sistemática das informações obtidas. Ao contrário, durante os trabalhos de campo realizados, os principais elementos pontuados pelos sujeitos que possibilitaram diálogo foram registrados e passaram por reflexão posterior, no sentido de auxiliar a responder às perguntas da pesquisa.

Desta maneira, o trabalho está estruturado da seguinte forma: após este item de caráter introdutório, o segundo tem por objetivo estabelecer os diálogos entre a Região Geográfica Intermediária de Chapecó e as cidades nela localizadas, através da compreensão da formação socioespacial, do entendimento de Chapecó a partir da noção de cidade média, das percepções da representação de São Miguel do Oeste enquanto cidade pequena e, servindo para subsidiar os próximos itens, há uma discussão acerca da rede rodoviária regional, compreendido como um "sistema de movimento rodoviário" (CONTEL, 2008).

No terceiro item, consideramos o transporte rodoviário interestadual de passageiros – TRIP – em sua totalidade, construindo uma abordagem que ressalte as características principais de sua regulação, além de possibilitar o entendimento de como foram iniciadas as operações nas áreas estudadas. Os agentes econômicos recebem uma análise com algum detalhe, por serem de grande relevância não somente para este trabalho, mas também visando entender os modos como as operadoras se organizam, suas topologias e especificidades. Após isso, há uma breve discussão em relação à importância dos terminais rodoviários como nós da rede de operação do TRIP.

No quarto item, há a síntese das reflexões no momento em que se analisam os fluxos de passageiros nas cidades – uma média e outra pequena. É reiterada, em diversos momentos, a importância do papel ativo das "rugosidades" no espaço geográfico (SANTOS, 2012b), tendo na mobilidade da população local e regional uma das diversas expressões da formação socioespacial à qual está vinculada. O papel da dialética interação entre as redes urbana e rodoviária é ressaltado, expressando fluxos de intensidades e qualidades diversas, como será visto a partir de Chapecó e São Miguel do Oeste.

No último item, realizamos apontamentos referentes às principais reflexões obtidas a partir do desenvolvimento deste trabalho, sua relevância enquanto um estudo de temática diferente e relativamente nova, na região em que se insere, bem como possibilidades para estudos futuros e novas reflexões.

2. DEBATES URBANOS E REGIONAIS EM CHAPECÓ E SÃO MIGUEL DO OESTE

Atentamo-nos à atual Região Geográfica Intermediária (RGINT) de Chapecó, com ênfase nas cidades de Chapecó e São Miguel do Oeste. A primeira, conforme as noções de Castello Branco (2006), Corrêa (2007) e Sposito (2007), é considerada uma cidade média. Nessa condição, possui elementos que, dadas as combinações que se manifestam no presente, produzem uma maior intensidade de interações e fazem de Chapecó uma cidade influente na rede urbana em que se insere. A segunda é entendida sob a noção de cidade pequena, através dos estudos de Endlich (2009), Fresca (2010) e Jurado da Silva (2011), pois é de menor porte em sua combinação de população e posição na rede urbana, além de ser polarizada por Chapecó. Não obstante, tem elementos que tornam suas relações complexas, indo para além das necessidades básicas de sustentação do modo de vida imediato. As duas cidades estão inseridas num contexto de uma rede urbana densa, expressão do modo de reapropriação do espaço e produção de um território segmentado principalmente por minifúndios.

Para discutirmos os arranjos de interações nas e das cidades desta pesquisa, é necessário compreendermos os processos que modificaram e produziram essa região. Para tanto, o conceito proposto por Santos (2012a), o da "formação socioespacial", é de grande importância para este debate. Ele nos auxiliará no entendimento das ações que engendraram as bases das atuais relações entre áreas, antes vilas e povoados, hoje centros urbanos dinâmicos e, mais do que em qualquer momento anterior, interligados à economia global.

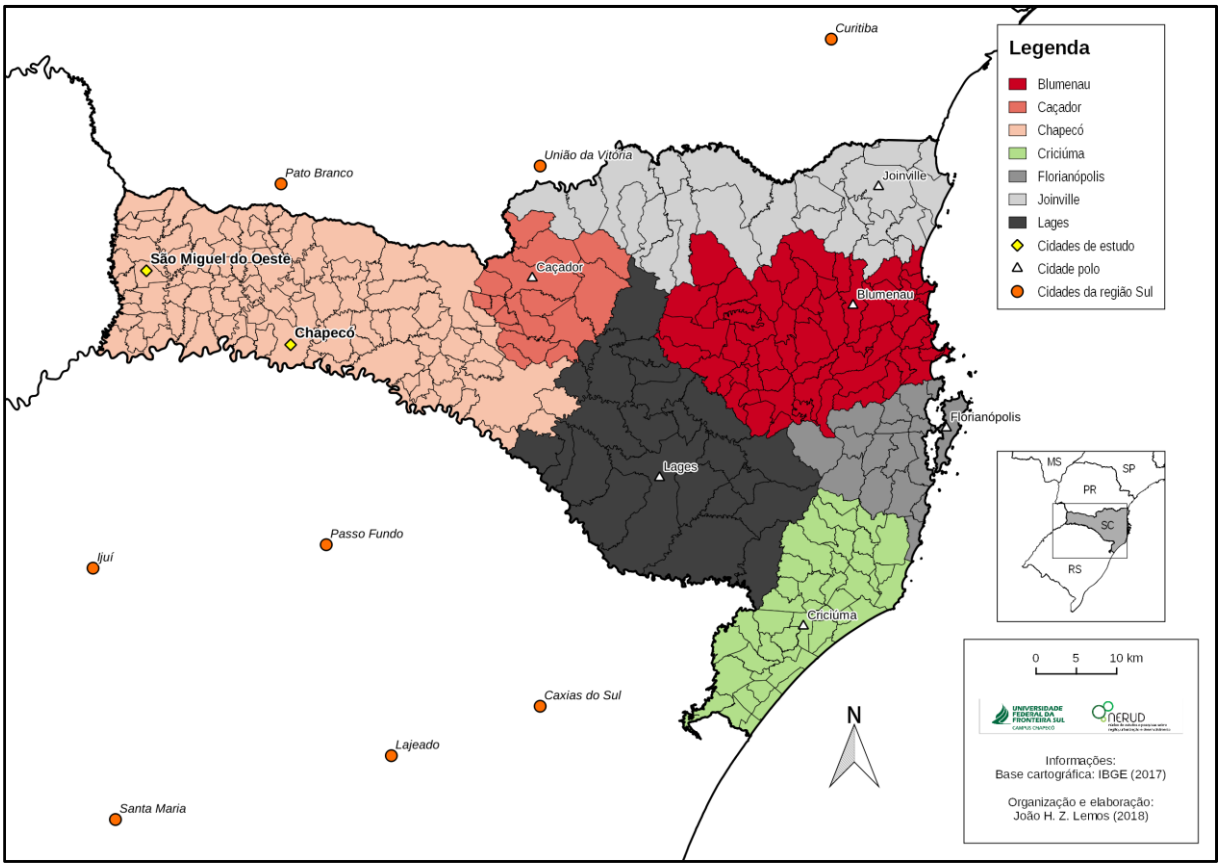
Ao realizarmos uma digressão da compreensão ampliada da totalidade para a apreensão dos níveis regional e local, notamos que cada área específica possui especificidades, isto é, "não há uma 'sociedade em geral', mas que uma sociedade existe sempre sob um invólucro histórico determinado" (SANTOS, 2012a, p. 25). Embora estejam atreladas ao todo, as particularidades dão sentido e papel ao lugar.

Como enfocamos numa escala regional, consideramos que a permanência de formas e aspectos pretéritos é característica fundamental da produção de cidades e suas inter-relações, as quais constituem a rede urbana. Para tanto, as mudanças que os agentes econômicos hegemônicos impõem, mesmo que demandem uma readequação das funções que os centros urbanos exercem, a condição já estabelecida, "por menor que seja, apresenta formas dotadas de grande fixidez" (CORRÊA, 2015, p. 280). Nesse sentido, destacamos que o território que

corresponde ao oeste de Santa Catarina foi refuncionalizado e reapropriado, em diversos momentos, por agentes diversos, de maneira transescalar, do local ao global, até o presente.

A densidade de cidades se expressa principalmente na quantidade de municípios com até 5.000 habitantes, conforme observaremos mais à frente. Neste capítulo, entenderemos as bases da formação dessa região e os papéis e centralidades emanadas por Chapecó e São Miguel do Oeste. No Mapa 1, a seguir, estão cartografadas as RGINTs do estado de Santa Catarina. É importante mencionar que as duas cidades também são polos de suas respectivas Regiões Geográficas Imediatas (RGIs) que é algo importante principalmente ao considerarmos São Miguel do Oeste como uma cidade pequena com complexidades na sua articulação com outras cidades imediatamente próximas.

Mapa 1 – Santa Catarina: Regiões Geográficas Intermediárias



Fonte: Elaborado pelo autor.

Esse capítulo se dividirá em quatro itens: no primeiro, trataremos do panorama geral da formação socioespacial da Região Geográfica Intermediária de Chapecó, atentando-nos à

produção de elementos que configuram os atuais nexos de interações entre cidades e nessas próprias; no segundo e no terceiro, aprofundaremos nossa análise nas duas cidades principais da pesquisa: Chapecó e São Miguel do Oeste, para identificarmos as interações e atividades, presentes em seus respectivos territórios, que engendram as articulações e geram a polarização referente a cada um desses centros. No quarto e último, está construída uma discussão da composição geo-histórica e atual disposição das rodovias no oeste de Santa Catarina, e quais foram os processos socioespaciais que conduziram à dinâmica atual.

2.1. FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DA REGIÃO GEOGRÁFICA INTERMEDIÁRIA DE CHAPECÓ

Para assimilarmos os elementos que hoje, cristalizados, dão significados e papéis à rede de cidades da Região Geográfica Intermediária de Chapecó, pontuaremos a seguir alguns eventos geográfico-históricos e elementos que interagiram nesta região. Nossa área de pesquisa localiza-se na região Sul do Brasil, no estado de Santa Catarina, fazendo parte da nova delimitação regional do IBGE (2017). É importante destacar que o trânsito de múltiplos grupos populacionais já existia ali há centenas de anos. A exemplo, temos as relações com os países vizinhos, como a Argentina, através da exportação de erva-mate; venda e tropeadas de gado e muares com o Sudeste; além de outras atividades, que ali estavam presentes antes que o Estado passasse a demonstrar maiores ambições em repovoá-lo sob uma perspectiva etnocêntrica.

Carbonera, Onghero e Lino (2017) contribuem para o entendimento das características do povoamento pré-colonial na região, que atraía um contingente significativo de indígenas, principalmente de grupos Kaingang e Xokleng. A manutenção das florestas na região está relacionada à presença desses povos, além de eles estarem associados à utilização de matérias-primas abundantes para a sua sobrevivência. A presença de povos indígenas sobrepõe-se com as áreas apropriadas pela população luso-brasileira, também chamada de população cabocla, as quais se miscigenaram e construíram o quadro demográfico regional.

Especialmente a partir do século XIX, a constituição de novos caminhos utilizados por tropeiros modificará as relações nas áreas campestres do Brasil meridional. O oeste do estado catarinense significou uma nova possibilidade de ligação do Sudeste com as áreas missioneiras no Rio Grande do Sul, através dos “Campos de Palmas” e áreas do planalto catarinense, conforme detalhado em Ferrari (2011) e Brandt (2012).

Sob o caráter moderno-capitalista de produção do espaço local-regional, essa área compreende um amplo território que foi alvo de dezenas de conflitos e disputas. Partimos da promulgação da Lei de Terras de 1850, onde a terra passou a ter um valor estritamente de troca, sendo mercantilizada (RADIN, 2009). As relações até então praticadas pelas comunidades hoje tradicionais, constituídas por indígenas, caboclos e seus descendentes, foi profundamente modificada.

Uma nova forma de apropriação do espaço, agora um território que passa a representar um meio para a acumulação de capital, mesmo que de modo primitivo, causará violentas alterações. Moraes (2008, p. 65) menciona que "a colonização envolve conquista, e esta se objetivava na submissão das populações encontradas, na apropriação dos lugares, e na subordinação dos poderes eventualmente defrontados". Embora o autor faça uma relação mais geral com as práticas de reapropriação dos países ibéricos no sul do continente americano, a violência também se expressará na tomada do oeste catarinense pelos novos sujeitos, "modernos e em busca do progresso" (PETROLI, 2008; RADIN, 2009). Para entendermos como este território foi produzido e reconfigurado, abordaremos a seguir alguns momentos importantes da geo-história do oeste de Santa Catarina. Com isso, conseguiremos compreender algumas ações primárias que dão base à sua formação socioespacial.

No contexto dos novos aspectos legais sob os quais questão fundiária se constituía, o Oeste Catarinense[2] começou a despontar interesses pela jovem república brasileira. Toda a ampla área que compreende o oeste do estado de Santa Catarina participou de um longo litígio, sendo as duas principais ocasiões entre o final do século XIX e primeiro quartel do século XX. Flores e Serpa (1999), ao tratarem do "Sertão de Santa Catarina", trazem que essa área apresentava uma relativa desintegração com o restante do estado catarinense – e por consequência com o Brasil –, dadas as dificuldades de comunicação com a faixa litorânea, onde se localizavam as áreas de controle territorial e de onde emanavam as normas e leis, ou seja, Florianópolis, a capital estadual. Essas áreas já estavam marcadas por intensos conflitos desde o período colonial, como as disputas existentes nas definições do Tratado de Madrid (1750) e da Questão de Palmas ou *Misiones* (1895).

Em meio às pendências relativas às fronteiras na porção meridional do continente americano, a Questão de Palmas (ou *Misiones*) dizia respeito ao conflito não bélico entre

[2] Ressalte-se que a atual região que estudamos era denominada no estudo do IBGE (1990) como "Mesorregião Oeste Catarinense", que, além da atual RGINT de Chapecó, incluía também parte da atual RGINT de Caçador. Alternaremos, aqui, entre a expressão atual para a delimitação regional e o termo contraído, "Oeste Catarinense".

Argentina e Brasil. Estava em jogo a delimitação das fronteiras na região Sul, área que sempre foi alvo de confrontos e de uma importância ímpar nas questões geopolíticas do território nacional. A área que o país vizinho pretendia absorver é a que está contida entre os rios Iguaçu, Jangada, Chapecó e Peperi-Guaçu, e essa também era conhecida como os "Campos de Palmas". Heinsfeld (2014) mostra que foi de grande importância a decisão favorável ao Brasil pelo então presidente dos Estados Unidos da América, Grover Cleveland, em 1895. Ficaria para o Brasil, então, a área em litígio, a qual passaria por uma nova disputa a partir de 1896, dessa vez envolvendo o estado vizinho do norte, o Paraná.

Ainda no segundo quartel do século XIX, o Estado brasileiro demonstrava interesse em promover a ocupação das áreas até então desabitadas, isto é, desabitadas a partir de uma visão etnocêntrica, desconsiderando a população que ali já se encontrava, vistos como sujeitos que não atendiam os requisitos para um povoamento em "tempo de capital" (ALBA, 2008). Outro elemento a ser analisado é a construção estratégica de uma ferrovia atravessando o estado catarinense e interligando o Rio Grande do Sul ao Sudeste, através da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande – EFSPRG. Esta ferrovia acabou por ser um dos fatores para a eclosão deste conflito armado que vitimou centenas de vidas, tanto por parte das forças militares governamentais quanto da população ali instalada.

A máxima expressão dessa disputa envolvendo as fronteiras no Sul do Brasil ocorreu nas primeiras décadas do século XX, na chamada "Guerra do Contestado". Cabe ressaltar os recursos que estavam prontos para serem explorados, como é o caso da madeira, pela ampla presença de madeiras-de-lei, como o pinheiro brasileiro (*araucária angustifólia*), bem como de erva-mate (*ilex paraguariensis*) e a possibilidade de uso dos campos para a pecuária, embora esses usos já fossem realizados há mais de um século (VALENTINI, 2016). Na Figura 1, é possível observar as duas áreas que participaram mais recentemente de conflitos envolvendo a delimitação dos limites político-administrativos no Sul do Brasil.

Com a construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande temos a atuação da *Brasil Railway Company*, empresa norte-americana encarregada pelos trabalhos, a qual produziu alterações nas dinâmicas econômicas, políticas e culturais, ao longo do vale do rio do Peixe e áreas próximas (VALENTINI, 2016). A construção da ferrovia trouxe um contingente volumoso de novos sujeitos para esta área, que se instalaram em terras ocupadas até então pela população cabocla. Com a decisão pela construção da ferrovia, o modo de vida se alterou drasticamente, pois havia a presença de toda a equipe vinculada à obra, forças de segurança, entre outras. Isso colocou em risco a possibilidade de permanência nas terras devolutas de Santa

Catarina. A população ali existente estava dissociada do regime de posse de terras, sem ligação consistente e em alguns casos inexistente com interações capitalistas (VALENTINI, 2016).

Figura 1 – Santa Catarina - áreas em disputa no oeste do estado (séculos XIX-XX)

Fonte: Adaptado de Piazza e Hübner (2003, p. 188).

A partir de 1911, ocorrem as primeiras expulsões das terras dos caboclos, estas sendo apropriadas – sob aval do Estado – pela subsidiária da *Brasil Railway*, a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, e redistribuídas a outras várias companhias colonizadoras, que comercializarão posteriormente as terras aos migrantes de ascendência europeia recente. Os motivos do conflito confundem-se: há o enfrentamento entre as tropas ligadas ao governo federal, pela disputa das demarcações político-administrativas dos dois estados (Paraná e Santa Catarina) e entre o Estado nacional e a população cabocla, esta em notável desvantagem (VALENTINI, 2016).

O conflito termina em 1916, com o acordo que estabelece a demarcação das fronteiras, bem como aloca os caboclos que não foram violentamente eliminados no conflito nas novas áreas coloniais que surgem. Ao cessar a Guerra do Contestado, são criados quatro municípios

no estado catarinense, através da Lei Estadual nº 1.147 de 25 de agosto de 1917, sendo eles: Chapecó, Mafra, Porto União e Cruzeiro (hoje Joaçaba). É dado início à produção do que poderia ser considerado, meio século mais tarde, uma rede de cidades na parte mais ocidental de Santa Catarina (PELUSO JÚNIOR, 1991).

O processo de colonização oficial atinge grandes áreas, sob uma "política de concessão de terras, empreendida pelo Governo catarinense, [que] visou a ocupação do estado até a fronteira com a Argentina" (PERTILE, 2008, p. 59), tendo como objetivo maior a apropriação dessa ampla faixa de terra por populações consideradas ideais para o modo de produção capitalista. Chegando aos limites do rio Peperi-Guaçu. A partir daí, começa o processo de implantação de núcleos populacionais, que dariam origem em momentos posteriores às vilas e cidades.

Diversas empresas colonizadoras ficaram encarregadas da venda de lotes de terra nesta ampla região[3], tendo como principais compradores migrantes de ascendência europeia mais recente, já instalados nas chamadas "Colônias Velhas" do Rio Grande do Sul (RADIN, 2009). As ações de venda das áreas de terra, essas que tinham em média até 25 hectares, produzirão uma estrutura fundiária assentada na pequena propriedade rural e de cunho familiar (ALBA, 2008; PERTILE, 2008). Tratando de forma concisa os movimentos migratórios de sujeitos com ascendência europeia no Sul do Brasil, Saquet (2010) menciona a expansão das áreas coloniais ao noroeste e norte do Rio Grande do Sul e oeste de Santa Catarina, entre o final do século XIX e primeira metade do século XX. É no momento em que chegaram os migrantes, nessa região do estado, que o modo de produção capitalista passou a se reafirmar, dados os valores e modos de vida incorporados nos sujeitos que passariam a produzir novas territorialidades.

Corrêa (2015) emprega o conceito de "formação espacial" para considerar os múltiplos processos, formas e funções que expressam espaço-temporalmente a diferenciação entre áreas. O autor afirma que "uma rede urbana pode exibir características associadas aos diversos momentos da formação em que está inscrita" (CORRÊA, 2015, p. 280), o que é compreensível, sobretudo, através do papel que as rugosidades desempenham no trabalho humano. A reocupação do oeste de Santa Catarina partirá de contextos já estruturados. Ou seja, a configuração territorial ligada ao minifúndio, já constituída, não irá se desfazer, pois, "ao

[3] Eis algumas das colonizadoras que atuaram na produção de novas territorialidades na nossa região de estudo: Empresa Colonizadora Bertaso S. A.; Mosele, Eberle, Ahrons e Cia.; Empresa Chapecó-Pepery Ltda.; *Volksverein für deutschen Katholiken*; Empresa Construtora e Colonizadora Oeste Catarinense Ltda.; Cia. Territorial Sul Brasil; Barth, Benetti e Cia Ltda.; Empresa Luce, Rosa e Cia Ltda., entre outras. Em Werle (2001), Radin (2009), Werlang (2006) e Vicenzi (2008) é possível observar detalhadamente a atuação de algumas delas.

contrário, alguns processos se adaptam às formas preexistentes" (SANTOS, 2012a p. 172), produzindo interações com essas, que no caso de nossa área de pesquisa, favoreceu a produção de povoados e vilas, que expressarão mais adiante uma rede com numerosas cidades.

Essa densidade de, num primeiro momento, núcleos urbanos com populações menores, é característica da formação socioespacial alicerçada na pequena propriedade rural, da qual emanará a produção de cidades locais para o atendimento de necessidades imediatas. Além do Oeste Catarinense, o Sudoeste Paranaense e o Noroeste Sul-Rio-Grandense terão modos de produção, circulação e consumo semelhantes, conforme aponta Corrêa (2005; 2015).

A circulação regional era, nesse momento (a partir da década de 1920), deficitária na maior parte do oeste catarinense. Uma exceção era a área que corresponde ao vale do rio do Peixe, especificamente no recém-criado município de Cruzeiro. Por ali estava instalada a EFSPRG, a qual operava desde 1910 (PELUSO JÚNIOR, 1991) e que beneficiava as áreas próximas da ferrovia pela troca facilitada de produtos agrícolas e manufaturados por outros, especialmente com a região Sudeste (PERTILE, 2008). Ao compararmos as duas cidades mais ocidentais de Santa Catarina, ao lado de Chapecó, a atual Joaçaba destacava-se, exprimindo maior centralidade na primeira metade do século XX (RADIN, 2009).

No início da dinâmica de reocupação oficial do território, Peluso Júnior (1991) menciona a ausência de uma maneira eficiente de escoar a produção no "grande Chapecó" (literalmente, já que, em sua criação, o município possuía 13.719 km² de área total), no qual observamos a "ausência de povoados [em maior quantidade], ainda que houvesse aglomerações diversas, mas sem os serviços típicos para o atendimento da população rural" (PELUSO JÚNIOR, 1991, p. 293).

Se as áreas próximas a Joaçaba estavam vinculadas à primazia técnica que a estrada de ferro representava, no lugar que corresponde agora à área urbana de Chapecó, os deslocamentos eram dispendiosos, com estradas de terra que eram intransitáveis em partes do ano (PERTILE, 2008; CHITOLINA, 2015). Mais ao sul, o rio Uruguai representava uma importante via de circulação fluvial entre Santa Catarina e o Rio Grande do Sul (PELUSO JÚNIOR, 1991; LEMOS, 2017). Inúmeros núcleos populacionais iam se constituindo ao longo da calha deste rio, sendo posteriormente emancipados e elevados à categoria de município.

Pertile (2008) mostra que, mesmo diante de diversas emancipações ocorridas em Chapecó e Joaçaba, a partir da década de 1930, essas duas cidades ainda representavam um papel polarizador no oeste do estado. As principais atividades econômicas da região no início

do século XX eram o cultivo e extração de erva-mate, a extração de madeira das ainda abundantes Florestas Estacional Decidual e Ombrófila Mista e, dadas as condições fundiárias e agricultura de pequena escala, o comércio de suínos, grãos e cereais, que mais à frente constituiriam as bases para o complexo agroindustrial que se desenvolveria.

Com essas atividades primárias praticadas na região que se constituía, alguns intermediadores comerciais passavam a acumular capital de maneira crescente. Espíndola (1999) chamará de "pequena produção mercantil" essa base para a acumulação de capital que, objetivamente, se expressará na gênese das indústrias ligadas ao campo. Conforme expõe Pertile (2008), neste momento, entre as décadas de 1930 e 1940, o capital acumulado, representado pelos agentes econômicos que possuíam "casas de comércio" nas principais cidades da região, como Chapecó, Cruzeiro e Concórdia (emancipada de Cruzeiro em 1934), servirá para alavancar os entrepostos comerciais que mantinham intensas relações com o Rio Grande do Sul. Há, portanto, um papel centralizador dessas atividades no limiar da urbanização da região.

Alba (2008) menciona a importância da maneira de apropriação dessa região para as futuras agroindústrias. A pequena propriedade rural potencializará a criação dos primeiros frigoríficos de maior porte na região. Será constituído, mais à frente, um modelo de integração que produzirá ainda mais alterações, atuando no que Santos (2014a) chama de "psicoesfera", construindo uma racionalidade produtiva associada às posteriores reestruturações por que o setor agroindustrial passará, significando relações complexas que atingem a escala global, através da implantação de uma nova técnica, da ciência e da informação no campo (SANTOS, M., 2018) o que se verifica até o presente (ESPÍNDOLA, 1999; ALBA, 2008; PERTILE, 2008).

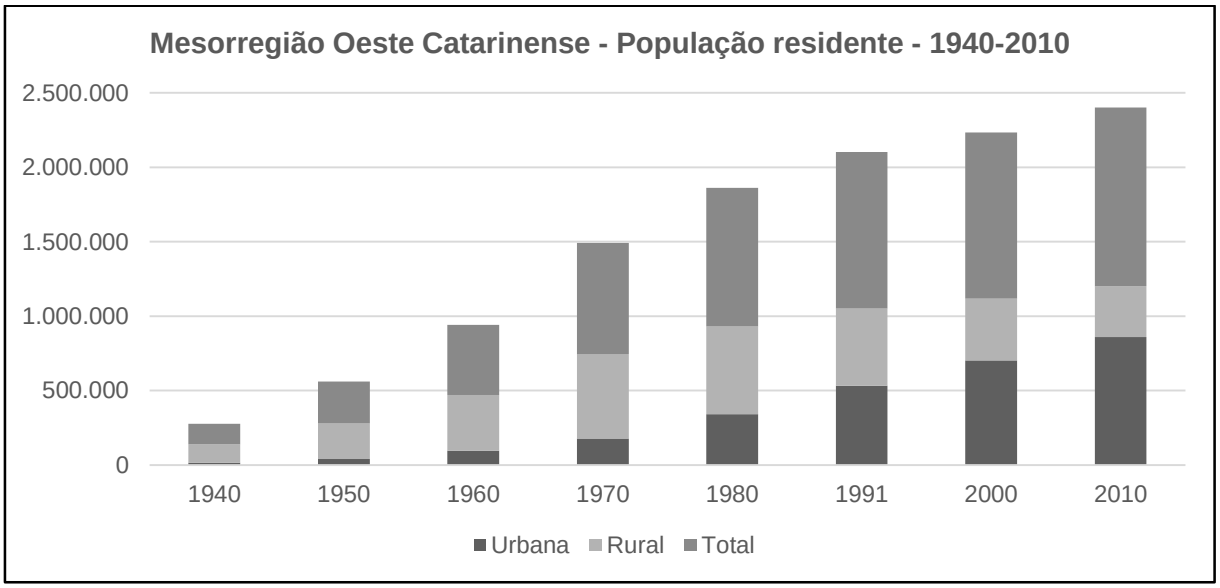
As indústrias, especializadas no processamento de carnes e derivados, começarão a surgir na região, e caracterizam-se por serem de "descendentes de colonos do Rio Grande do Sul, que migraram para o oeste catarinense" (ALBA, 2008, p. 35). Entre as principais, destacamos a fundação da Perdigão, em 1934, na localidade de Videira; a Sadia, fundada em Concórdia, em 1944; e a Chapecó Alimentos, fundada em 1952, na cidade de Chapecó.

O processo de criação de indústrias para o processamento e venda de carnes e derivados está ligado à potencialização do consumo nas áreas urbanas do Brasil. Santos, M. (2018) menciona a produção de uma nova geografia regional a partir da segunda metade do século XX, relacionada à interação entre complementaridades regionais, aumento da fluidez no território brasileiro e o crescimento exponencial do consumo nas cidades. Diante disso, estabelecem-se novas formas de reprodução da mais-valia local, com a implantação de indústrias maiores e que

levarão a atual Região Geográfica Intermediária de Chapecó a desempenhar um papel específico na divisão territorial do trabalho, em níveis regional, nacional e global.

Pertile (2008) mostra a mudança do quadro demográfico e dos hábitos alimentares da população brasileira, o que gerou uma demanda em potencial para esse ramo industrial. Além da demanda em potencial, tratando do oeste do estado catarinense, a melhoria nas infraestruturas de circulação, favoreceu a atuação dos agentes econômicos desse setor. Nesse sentido o Estado esteve muito próximo, atuando no fornecimento de crédito, implantação e expansão de infraestruturas da circulação, além da assistência técnica no campo (ALBA, 2008). No Gráfico 1 é visível a inversão da distribuição populacional: há uma tendência à superação da rural pela urbana a partir da década de 1980. Isso se confirma nos censos de 1991, 2000 e 2010.

Gráfico 1 – Oeste Catarinense: distribuição populacional no período 1940-2010



Fonte: Censos Demográficos do IBGE.

Como observaremos a seguir, ao tratarmos especificamente de Chapecó e São Miguel do Oeste, as agroindústrias presentes na região, como a BRF e a Aurora, exercem uma influência considerável nos papéis de cada cidade. O processo de criação de um complexo agroindustrial (GOULARTI FILHO, 2007) envolveu a compra e fusão de outras diversas indústrias. Posteriormente, esse setor sofreu reestruturações na sua organização produtiva, estas que afetaram e condicionaram as cidades da rede urbana do oeste catarinense a novos papéis,

especialmente a partir da década de 1970, tendo nessas corporações do agronegócio, importantes agentes econômicos que produziram essas relações, impondo uma modernização forçada no campo, modificando as relações dos produtores com as indústrias, através de um sistema de integração produtiva (ALBA, 2008). Também influenciou na dinâmica demográfica regional, através da saída de um grande contingente populacional das áreas rurais, favorecendo o crescimento das cidades da região, principalmente as que examinaremos mais detalhadamente (FUJITA, 2015).

2.2. CHAPECÓ, CIDADE MÉDIA E SEU PAPEL REGIONAL

Os processos de reestruturação do capitalismo afetam a totalidade da sociedade, transitando por diversas escalas, moldando novas feições na paisagem, isto é, apropriando-se dela e refuncionalizando-a, com o objetivo de produzir um modo de vida menos heterogêneo, mais correspondente com esse sistema econômico (SOJA, 1993).

Não diferem, guardadas as proporções, as consequências dessas alterações no modo de produção da cidade de Chapecó, da qual entenderemos sua formação e os condicionantes que se expressam nas centralidades e polarizações exercidas hoje. 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 hinterlândia, é considerada uma cidade média, conforme as contribuições que tratam desse lugar em Gretzler (2011) e Matiello et al. (2016).

Como observamos no item anterior, o município chapecoense foi constituído político-administrativamente em 1917. Naquele momento sua área correspondia à maior parte da atual Região Geográfica Intermediária de Chapecó, limitando-se a norte pelo estado do Paraná, a leste pelo município de Cruzeiro, a sul pelo estado do Rio Grande do Sul e a oeste pela República Argentina.

A cidade propriamente dita possuía em 1920 pouco menos de 3.000 habitantes, conforme observamos na tabela abaixo. Os demais distritos já estavam estabelecidos, sendo que praticamente todos foram emancipados e elevados à categoria de município nas décadas posteriores. O distrito-sede foi alterado diversas vezes, pertencendo a Passo Bormann, Xanxerê e fixado na atual cidade de Chapecó em 1931 (PELUSO JÚNIOR, 1991).

Tabela 1 – Chapecó: população residente em 1920

Distrito	**População**
Chapecó Grande	2.943
Caxambu do Sul	2.445
Xanxerê	2.115
Dionísio Cerqueira	1.401
Passo Bormann	1.120
Faxinal dos Guedes	771
Campo Erê	520
Total	**11.315**

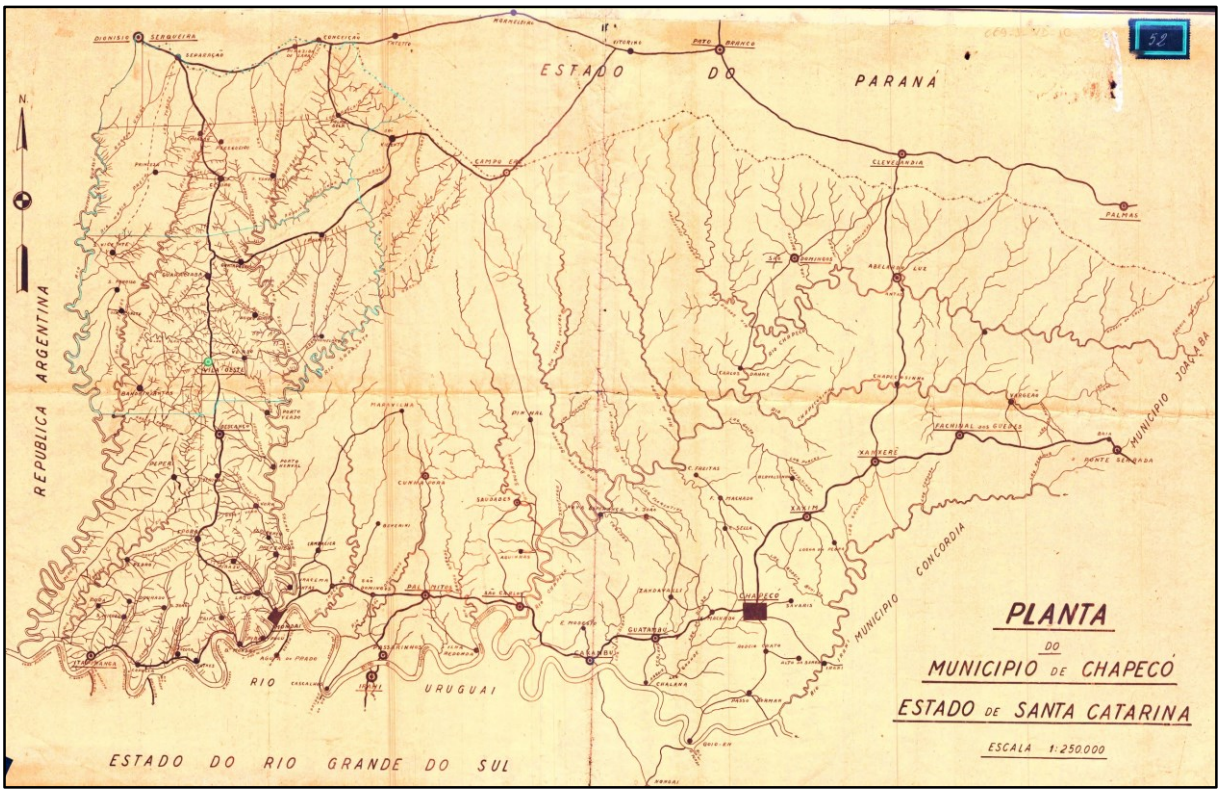
Fonte: Diretoria Geral de Estatística (adaptado de PELUSO JÚNIOR, 1991, p. 293).

As dificuldades ligadas à comunicação com outras regiões e áreas próximas eram os principais empecilhos para a circulação dos excedentes, escoados especialmente por via rodoviária, além da ausência de um sistema de fornecimento energético eficiente (ALBA, 2002; FRITZEN, 2014). É a partir da década de 1950, com a criação de indústrias processadoras de carne, que a cidade de Chapecó passa a adquirir expressividade na economia do estado de Santa Catarina (ALBA, 2002; GRETZLER, 2011; MATIELLO et al., 2016).

Chapecó recebia um aporte de investimentos especialmente a partir da década de 1940, com o aumento de obras em sua sede, ações ligadas às relações políticas da elite local (HASS, 2001; PETROLI, 2008), além de diferenciar-se das outras localidades, por dispor de uma quantidade superior de casas de comércio e serviços públicos (ALBA, 2002; PERTILE, 2008).

Na Mapa 2, observamos o território do município de Chapecó no início da década de 1940. Trata-se de uma representação interessante, onde é possível notar os principais eixos viários, em caminhos já há bastante tempo utilizados. Além disso, devemos ponderar o caráter centralizador de Chapecó neste período. Era o único município da região, o que nos leva a dimensionar o papel regional exercido, centralizando diversas atividades econômicas e de nível administrativo, o que se acentuaria nas próximas décadas. Em momentos posteriores ocorreram diversos desmembramentos e consequentemente a criação de novos municípios. Podemos citar os primeiros, que posteriormente também se subdividiram: Xanxerê, Xaxim, Dionísio Cerqueira, Mondaí, São Miguel do Oeste, São Carlos, Palmitos e Itapiranga, todos em 1953 (SANTA CATARINA, 1953).

Mapa 2 – Chapecó: planta municipal do início da década de 1940



Fonte: Acervo Digital de Mapas Catarinenses (ACERVO..., s. d.).

Ao instalarem-se, as agroindústrias passaram a destacar-se diante das outras atividades de exploração econômica, como é o caso das madeireiras existentes na cidade. Com as novas atividades, criaram-se uma série de serviços complementares, além de uma ampliada geração de empregos e produção de mercadorias na região. Além da Chapecó Alimentos[4], são criadas e implantadas posteriormente outras agroindústrias especializadas no processamento de alimentos: a Cooperativa Mista Agropastoril de Chapecó – Cooperchapecó (posteriormente Cooperalfa) em 1967; a Cooperativa Central Oeste Catarinense (Aurora), em 1969; a Ceval Alimentos S. A. (na época vinculada ao grupo Hering de Blumenau) em 1973; e a filial da Sadia para o abate de aves, Sadia Avícola S. A., em 1973 (ALBA, 2002).

Observamos que entre as décadas de 1950 e 1970, Chapecó recebeu diversos empreendimentos vinculados ao setor agroindustrial. Entendemos essas ações como expressões da urbanização do território brasileiro (SANTOS, M., 2018), que produziram um movimento

[4] Após diversas crises e troca do controle acionário, a S. A. Indústria e Comércio Chapecó (SAIC) teve a falência decretada em maio de 2005. Posteriormente, a Aurora arrendou a sua unidade fabril de Chapecó (ALBA, 2002).

interdependente: ao passo 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 no oeste de Santa Catarina. Entre outros movimentos de escala global, como a chamada "Revolução Verde" (PORTO-GONÇALVES, 2017), para o atendimento dessa demanda houve a inserção de novas técnicas de produção no campo.

Somado a isso, as reestruturações da indústria de carnes provocaram uma fragmentação nas pequenas propriedades da região (ALBA, 2008). Isso gerou uma massa de ex-produtores rurais, os quais não conseguiram se adequar às novas normas, alijados da possibilidade de reprodução do trabalho, e que se direcionaram para os centros urbanos da região, como é o caso de Chapecó, que tem o seu quadro demográfico profundamente alterado a partir da década de 1970 (ALBA, 2002; 2008; PERTILE, 2008). O cenário não difere da região oeste como um todo, onde, segundo o Censo Demográfico de 2010 (IBGE, 2010), a população rural cresceu apenas 2,7 vezes em relação a 1940, e a urbana aproxima-se de 56 vezes seu aumento.

Na tabela a seguir observamos a inversão da quantidade de população na área rural e na urbana, além do crescimento no número de habitantes que Chapecó teve: mais de oito vezes entre 1970 e 2010. É interessante observar que mesmo após os desmembramentos de distritos, a cidade manteve a sua taxa de crescimento constante.

Tabela 2 – Chapecó: evolução demográfica no período 1940-2018

Ano	População urbana	População rural	População total
1940	4.128	40.199	44.327
1950	9.736	86.868	96.604
1960	10.939	41.150	52.089
1970	20.275	25.590	49.865
1980	55.269	28.499	83.768
1991	96.751	26.299	132.050
2000	134.592	12.375	146.967
2010	168.131	15.402	183.533
2018*	-	-	216.654

Fonte: IBGE, Censo demográfico (1940-2010) e estimativas 2018. *Estimativa. Organizado pelo autor.

Como vimos, Chapecó teve uma alteração bastante expressiva no seu quadro demográfico. As agroindústrias estão estreitamente relacionadas a esse fenômeno, de uma dupla maneira, sendo um fator de saída da população das áreas rurais e também atração, visto que passaram a dinamizar a economia da cidade, consequentemente absorvendo uma crescente mão

de obra e favorecendo a implementação de uma série de demandas atendidas pela indústria e comércio da cidade (ALBA, 2002; PERTILE, 2008; MATIELLO et al., 2016).

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. Como vemos em Alba (2002), Pertile (2008), Gretzler (2011) e Matiello et al. (2016), a instalação de uma Secretaria de Desenvolvimento Regional, unidades de serviços financeiros, plantas industriais, além do acúmulo de capital local, promoverá novas formas de consumo na cidade. 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, M., 2018, p. 41), que provocaram uma evolução no papel do setor terciário das cidades brasileiras.

Para entendermos a metamorfose pela qual Chapecó passou nas últimas décadas, as informações presentes em Matiello et al. (2016) nos mostram os níveis de influência que a cidade já desempenhou na rede urbana regional. Em 1966, Chapecó era considerada de mesmo nível que Joaçaba, ambas um Centro Regional B (sexta categoria mais influente no sistema urbano nacional); em 1978, novamente, as duas cidades figuram no mesmo nível, consideradas Capitais Regionais (terceira categoria mais influente); já no estudo de 1993, Chapecó aparece na terceira categoria de influência, enquanto Joaçaba ocupa a quarta.

Segundo informações do estudo mais recente dessa temática, importante para compreendermos as dinâmicas recentes da rede urbana do Brasil, o "Regiões de Influência das Cidades" (IBGE, 2008) mostra que Chapecó está vinculada às redes urbanas de Curitiba (PR) e Porto Alegre (RS), sofrendo influência de ambas as capitais da região Sul. Florianópolis, capital de Santa Catarina, não polariza seu estado de maneira independente, diferente das metrópoles vizinhas a que está vinculada. Chapecó é considerada como uma "Capital regional B", estando entre os 43 centros de mais alto nível na teia de inter-relações das cidades brasileiras. Nesse estudo, a região de influência de Chapecó abrange 98 municípios, possuindo também relações com o Rio Grande do Sul. Conforme os dados disponíveis no estudo, de 2007, essas cidades totalizavam 889.764 habitantes (IBGE, 2008).

O complexo agroindustrial local tem uma intensa atuação na produção e circulação que dá a Chapecó uma obrigatoriedade de expandir sua possibilidade de fluidez. Para o atendimento das demandas externas, como é em grande medida a produção agroindustrial, que se relaciona

com mercados comumente distantes, 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 *stricto sensu*, centro dessas relações, como o ramo metalmecânico.

Hoje Chapecó aparece como um polo irradiador de serviços educacionais, médicos, financeiros e de especialidades. O crescimento de sua população proporcionou a ampliação das funções já existentes e a atração de novas redes de comércio. A própria instituição 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.

Gretzler (2011) aponta alguns temas centrais, conforme método de análise e compreensão das cidades médias no Brasil, os quais influenciam na compreensão de Chapecó como sendo uma. São eles: os grandes equipamentos industriais ou de tecnologia avançada; as redes de supermercados; os serviços de saúde especializados; a existência de uma rede de instituições de ensino superior; presença de serviços bancários e financeiros; a existência de estabelecimentos ligados às grandes redes de venda de eletrodomésticos; o dinamismo (embora violento, especulador e segregador) do setor imobiliário; e, sobremaneira relacionados à problemática deste estudo, os fixos que proporcionam fluidez à cidade, isto é, infraestruturas dos modais aéreo[5] e rodoviário de transporte, favorecendo a circulação de cargas e passageiros.

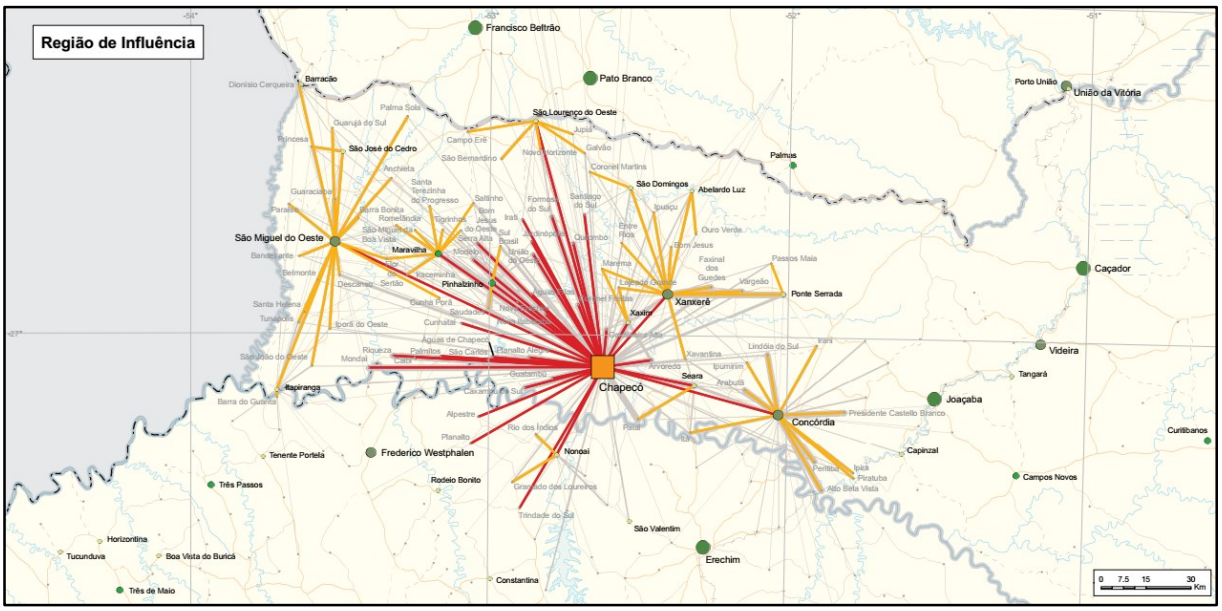
Cabe um destaque à recente expansão do setor terciário na cidade, especialmente com a implantação de redes dotadas de capitais externos, voltadas para serviços de qualidades diversas, além da importância da cidade nos setores de saúde e ensino superior. Matiello et al. (2016) mencionam que entre 1999 e 2009, Chapecó teve um aumento de 329% na arrecadação de ICMS, dando a entender que houve um acelerado crescimento no setor de comércio e serviços da cidade. Juntamente às funções estabelecidas pelo setor agroindustrial na cidade, que criam uma complementaridade de serviços especializados à agricultura moderna, há a ampliação do consumo local, expressa, por exemplo, pela instalação de complexos voltados especificamente para essas funções (como o Shopping Pátio Chapecó, inaugurado em outubro

[5] Chapecó é um caso que expressa a relevância dos recentes investimentos em seu aeroporto, "Serafim Enoss Bertaso", conforme é possível ver nos estudos coetâneos de Grosmann (2017) e Rodrigues (2017).

de 2011, conforme Matiello et al. [2016]), o espaço urbano desempenha um papel de justaposição de ofertas de consumo, seja ele ligado à produção industrial ou consumo individual.

No Mapa 3, observamos a região de influência de Chapecó segundo o estudo de IBGE (2008). Nota-se a amplitude da área de influência desta, atingindo também o estado vizinho, o Rio Grande do Sul. Também são visíveis as cidades que estão imediatamente abaixo de Chapecó na hierarquia urbana regional: São Miguel do Oeste, Xanxerê e Concórdia (Centros Subregionais B). Sposito et al. (2007) mostram que o consumo ultrapassa os limites do município e potencialmente de uma região, dadas as condições de ampliação de um deslocamento facilitado, principalmente o realizado através de transporte individual. Isso explica a centralidade no setor de comércio e serviços exercida por Chapecó na sua região de influência (IBGE, 2008), estando nesta categoria, conforme dados de 2004 disponibilizados no estudo, no mesmo nível de Caxias do Sul (RS), Passo Fundo (RS), Cascavel (PR) e até mesmo capitais, como Campo Grande (MS) e Palmas (TO).

Mapa 3 – Chapecó: Capital regional B e sua área de influência



Fonte: IBGE (2008, p. 124).

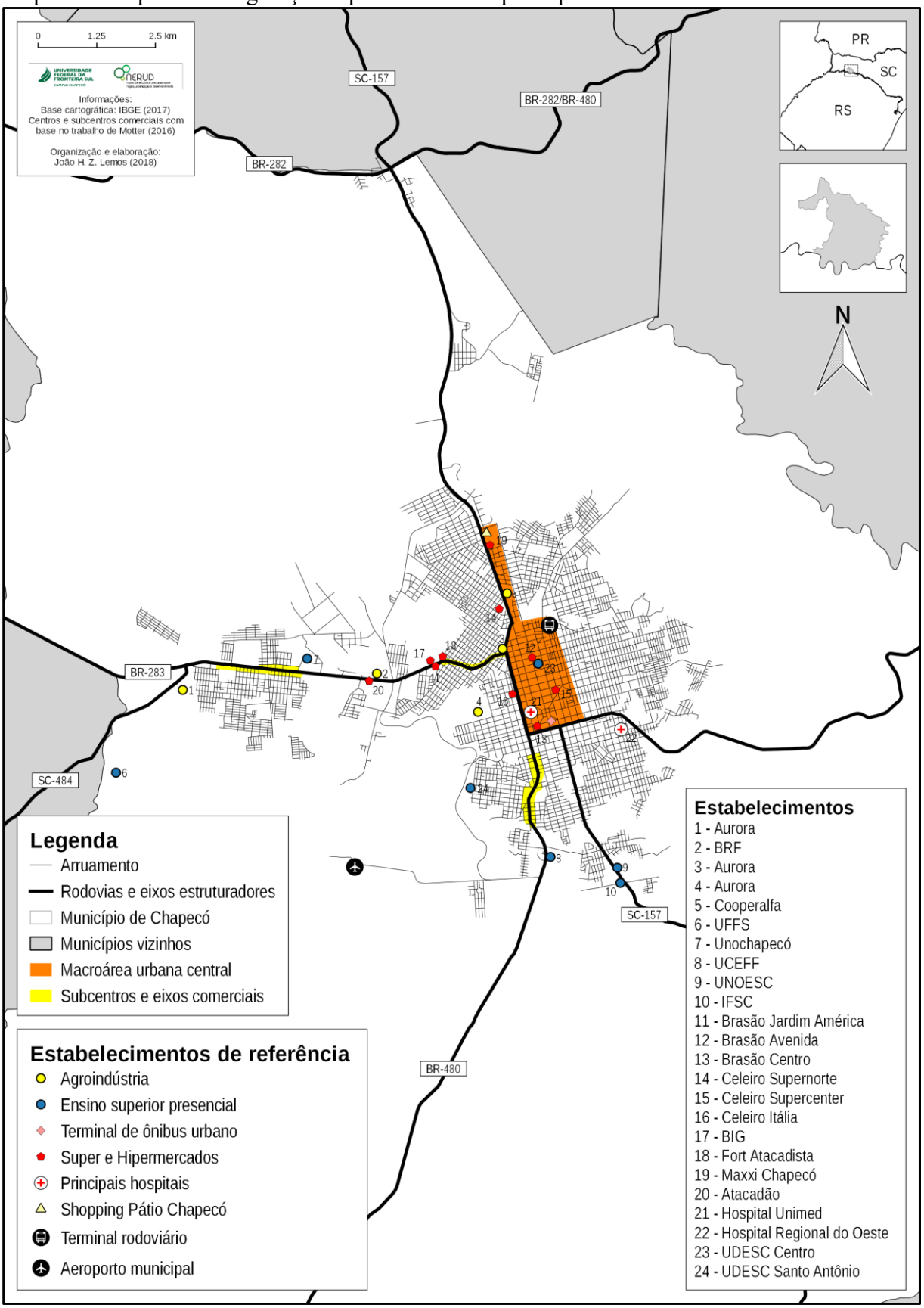
Em seu trabalho recente, Motter (2016) constrói o debate sobre os processos que ocorrem no espaço urbano chapecoense, cabendo destaque às subcentralidades produzidas nos últimos anos. Desde o início de sua condição enquanto cidade de importância regional, Chapecó

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. Nas cidades médias, além de representarem centralidades regionais, elas têm em seu espaço urbano a produção de subcentralidades, o que contribui no alcance das atividades e funções instaladas nessas áreas. É, portanto, uma das características que analisamos e que consideramos para a compreensão dos papéis regionais exercidos por ela.

Para entendermos a situação locacional e, de modo sucinto, sua estruturação e distribuição de centralidades e subcentralidades, podemos observar o Mapa 4, no qual estão presentes alguns dos principais equipamentos que produzem uma atração populacional no dia-a-dia, além de estarem representadas as áreas centrais e subcentrais da cidade. Nesses espaços localizam-se os principais serviços bancários, comerciais, de saúde e de serviços diversos, que expressam as características típicas de uma cidade média com uma ampla área de influência e conseguinte atração.

Também como instalações que produzem a circulação elevada de pessoas, as instituições de ensino superior encontram-se no mapa a seguir. As plantas das agroindústrias são geradoras de uma série de interações, ligadas à própria mão-de-obra direta, aos serviços complementares, ligados ao fornecimento de insumos, ao transporte em si, às empresas transportadoras que realizam a coleta e a distribuição dos produtos etc.

Mapa 4 – Chapecó: configuração espacial urbana e principais centralidades



Fonte: Elaborado pelo autor com base em Motter (2016) e trabalhos de campo.

Em relação à circulação rodoviária, Chapecó tem uma situação locacional interessante: apresenta-se como um nó de rodovias importantes da região Sul do Brasil. A cidade tem sua circulação rodoviária vinculada às rodovias BR-282 (ligação entre o Oeste e Leste do estado catarinense), BR-283 (ligação entre as cidades localizadas próximas ao rio Uruguai), 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 a SC-157 (liga a margem direita do rio Uruguai a Coronel Freitas). Como trataremos adiante, essa condição nodal da rede rodoviária está diretamente ligada à centralidade expressada no transporte rodoviário interestadual de passageiros.

A condição de cidade média está atrelada, de maneira interdependente com a infraestrutura viária, sendo essa uma causa e consequência de sua situação locacional. 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 posição que Chapecó uma intensidade superior de relações, maiores que as cidades pequenas e ainda – momentaneamente ou não, dada a transitoriedade desta condição – menores que as áreas metropolitanas. Justamente por isso, Arroyo (2006, p. 82) menciona que

> [...] as cidades médias vinculadas à instalação de uma agricultura cientifica 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 representa uma importante polarização na rede urbana na qual está inserida (até mesmo dando nome à atual regionalização), estando a partir da hierarquização proposta por IBGE (2008), na quinta categoria de cidades mais influentes, logo abaixo das três categorias de metrópoles e de uma categoria de capital regional. Essa centralidade potencializa principalmente o deslocamento de pessoas, fundamental para o transporte rodoviário interestadual de passageiros. 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 outros estados e regiões do território brasileiro.

2.3. SÃO MIGUEL DO OESTE, CIDADE PEQUENA E SEU PAPEL REGIONAL

A outra cidade, tomada como local de análise para o desenvolvimento da pesquisa aqui referida é São Miguel do Oeste (SMO), compreendida a partir da noção de cidade pequena, a partir dos estudos de Endlich (2009), Fresca (2010) e Jurado da Silva (2011). O processo de apreensão das práticas urbanas em cidades de menor porte, notadamente diferenciadas de Chapecó – essa última a qual exerce polarização sobre a cidade tratada neste item –, exige distanciar-se um pouco dos dados quantitativos, como os referentes à sua população, área do perímetro urbano, extensão das áreas agricultáveis etc. Embora incorporá-los à leitura da realidade seja significativo, dizendo de outro modo, inadiável, a apreensão do real realizada através de outros métodos, como os trabalhos de campo, é fundamental.

Para entender como a cidade de São Miguel do Oeste foi produzida e estruturada, analisaremos neste primeiro momento as especificidades dessa área nos contextos de políticas de reocupação territorial já observadas em Chapecó. Conforme Silva (2010), é a partir do início da década de 1940, que as empresas ligadas ao processo de reapropriação do território regional (as “companhias colonizadoras”), se instalam na chamada “Vila Oeste”, ampla área que passou a sediar o atual município de São Miguel do Oeste.

Entre os interesses das políticas e práticas de inserção de novas populações no oeste do estado catarinense, estava a centralidade dos núcleos urbanos, na época caracterizados mais objetivamente por aglomerações populacionais que dispunham de alguns serviços básicos para a população. Daí a importância da formação de uma densa rede de centros de pequeno porte, os quais posteriormente originaram distritos e também municípios.

O caso de São Miguel do Oeste segue este modelo: no início de sua “oficial” ocupação (sob o ponto de vista do Estado), há o predomínio da exploração econômica da ainda abundante Floresta Ombrófila Mista existente em seu território. As atividades do setor madeireiro tiveram primazia no início da instalação de migrantes em sua área. Frisamos que assim como em outras áreas então reocupadas da região, os conflitos com a população que ali já estava, predominantemente formada por posseiros (destituídos da posse oficial da terra), eram

notoriamente comuns, promovendo a exclusão social e que os tornaram marginais nas páginas oficiais das narrativas da região (SILVA, 2010).

A atração de migrantes, sobretudo do estado gaúcho, foi realizada inicialmente pela empresa "Barth, Annoni & Cia. Ltda.", além de outras empresas voltadas para o comércio de terras que surgiram posteriormente, como as empresas Sociedade e Colonizadora Bandeirante Ltda., Madeireira Iguassu Ltda. e Pinho & Terras Ltda. (também atuante no estado do Paraná). É importante citarmos esses nomes, visto que, conforme Corrêa (2007) menciona, embora noutro contexto, a atuação de uma elite local está diretamente ligada à possibilidade de implantação de novas atividades e funções nas áreas urbanas. Ainda que a instalação de equipamentos de uso público diversos (escolas, praças, serviços de saúde etc.) devesse estar sob encargo do Estado, ele se mostrava relativamente ausente nessas situações ou, até mesmo, a elite local e o poder público em escala municipal confundiam-se por serem formados pelos mesmos sujeitos. Daí emergem as relações de poder que se expressam até o presente, entre parte de uma elite local e o agentes que exercem maior poderio econômico e político na cidade.

Sobre as questões iniciais de sua delimitação político-administrativa, em 21/12/1949 foi desmembrado, dos distritos de Dionísio Cerqueira, Itapiranga e Mondaí, então pertencentes à Chapecó, o território que compreendia a "Vila Oeste", tornando-se o distrito de São Miguel do Oeste (STAUB; STAUB; 2014). Permaneceu nessa condição até 1953, quando foi emancipado e tornado município (Lei nº 133, de 30 de dezembro de 1953, cf. Santa Catarina [1953]). Em momentos posteriores, outros distritos e localidades foram tornadas municípios, através de desmembramentos de SMO: Guaraciaba (1961), Romelândia (1963), Paraíso (1992), Bandeirante e Barra Bonita (ambos em 1995).

O movimento político que gerou a emancipação de SMO está ligado a duas questões principais. A primeira, conforme identificamos, está na necessidade de maior autonomia às áreas mais distantes da sede municipal de Chapecó, naquele momento, único município entre o rio Irani e o rio Peperi-Guaçu, isto é, abrangendo a maior parte do oeste do estado. Essa condição de centro polarizador de todo o oeste acabava prejudicando em certos aspectos a população mais distante, a qual era predominantemente rural, impossibilitando ou tornando difícil o acesso a alguns serviços públicos e privados, além de estar na sede urbana chapecoense a maior parte dos equipamentos estatais, de caráter administrativo, ligados à saúde e educação, entre outros (BAVARESCO, 2005; SILVA, 2010; STAUB; STAUB; 2014).

A segunda questão que envolve a constituição da cidade enquanto município liga-se, conforme aponta Silva (2010), aos desejos da elite local, ainda pequena, que dispunha de capital

concentrado a partir das atividades extrativistas do setor madeireiro. Com o interesse em produzir um certo "progresso", o movimento em prol da emancipação do distrito se concentra em alterar algumas características do modo de vida, num contexto de ainda permanência da essência rural em seu território. Nos jornais do final da década de 1950, as manchetes que destacavam a implantação de ruas calçadas, rede de energia elétrica em alguns pontos da cidade e área rural, bem como da instalação de novos empreendimentos comerciais, fazia com que a cidade recebesse a denominação de "princesa do oeste", o qual "precisava ser bem estruturado para que pudesse fazer frente às mudanças que continuavam ocorrendo rapidamente na cidade e no campo" (SILVA, 2010, p. 127). Surge em 1970 um Plano Diretor, que "tinha a função de efetivar o modelo de cidade desejado", pautado por gerar uma cidade aos moldes da elite local, dotada de "conforto, beleza e a estrutura dos maiores centros urbanos do país" (SILVA, 2010, p. 129). O ideário do progresso, assim como em outras cidades da região, é um dos horizontes desejados pelos agentes ligados ao poder público e econômico (PETROLI, 2008).

Na Tabela 2, notamos um intenso crescimento da população urbana de São Miguel do Oeste, em contraste com a redução da população rural. De qualquer modo, essa última manteve-se estável durante várias décadas, tendo entre outras explicações para sua redução considerável, entre 1991 e 2000, a emancipação de alguns distritos. Além disso, as reestruturações produtivas no campo do oeste catarinense também auxiliam para interpretarmos essa inversão na distribuição da população deste lugar.

Tabela 3 – São Miguel do Oeste: evolução demográfica no período 1940-2018

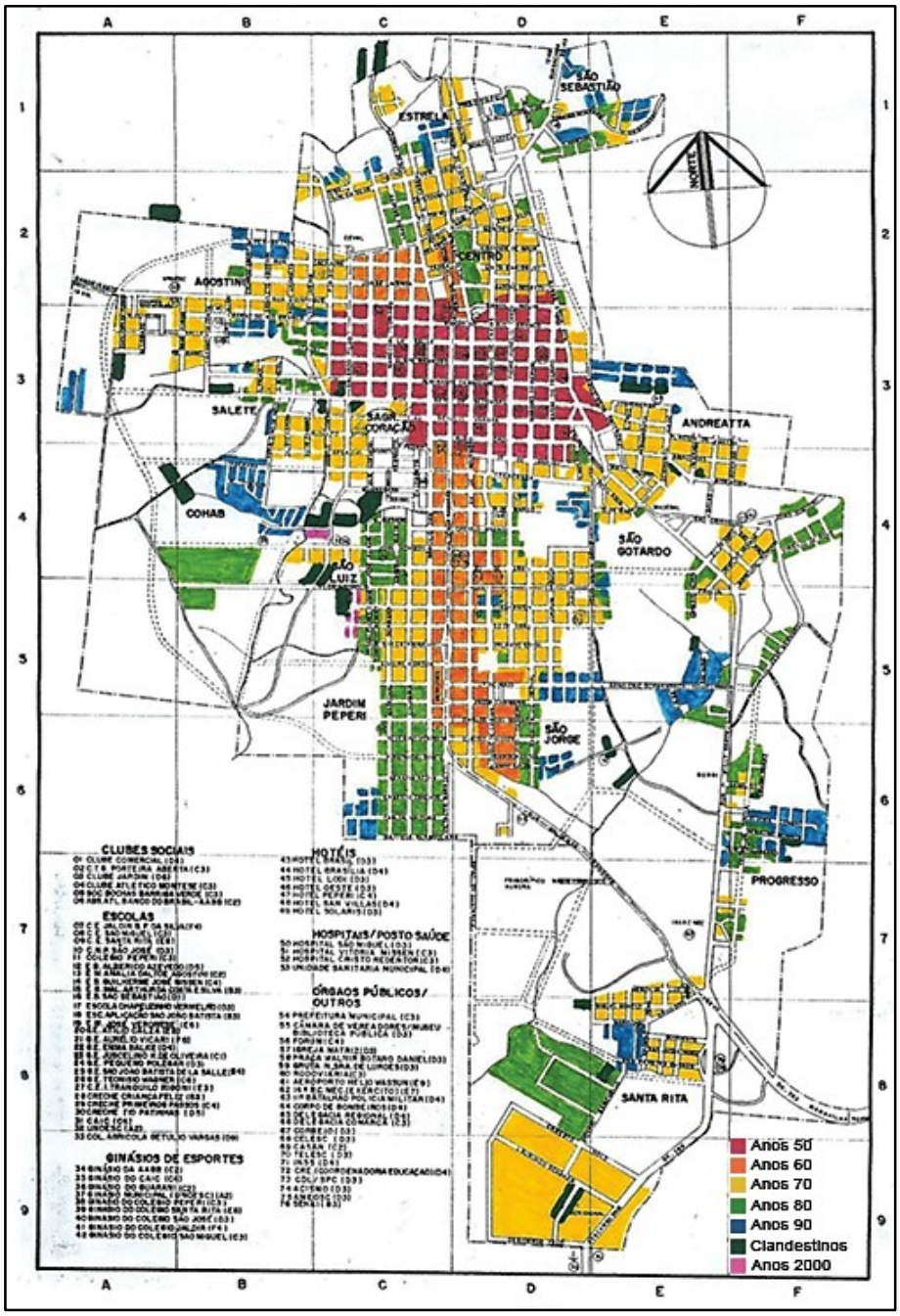
Ano	População urbana	População rural	População total
1960	3.539	15.820	19.359
1970	7.816	14.539	22.355
1980	18.790	16.982	35.772
1991	25.638	16.604	42.242
2000	27.392	4.932	32.324
2010	32.065	4.241	36.306
2018*	-	-	40.090

Fonte: IBGE, Censo demográfico (1960-2010) e estimativas. *Estimativa. Organizado pelo autor.

No Mapa 5 observamos o avanço da urbanização do território miguel-oestino, processo que se acelerou a partir da década de 1970, em sintonia com o restante do território brasileiro, expressão de processos variados, como o da modernização ocorrida no campo, através da

produção de uma nova psicoesfera (cf. SANTOS, 2014a) agrária (como a chamada “Revolução Verde”) e, também, interesses de ordem hegemônica, como políticas macroeconômicas que alteraram a competitividade das atividades agroindustriais, fortemente presentes nesta cidade, as quais se tornaram ainda mais verticalizadas e intensivas em tecnologia, que levaram a população para as áreas urbanas (ALBA, 2008; PERTILE, 2008; FUJITA, 2015).

Mapa 5 – São Miguel do Oeste: evolução da ocupação da área urbana



Fonte: Reproduzido de Silva (2010, p. 144).

Com a impossibilidade de permanência das atividades madeireiras, isto é, com a exaustão das reservas florestais (NODARI, 2012), novas atividades econômicas passaram a ter maior importância, como é o caso da produção agropecuária – embora sempre estivera presente – que passava a ser atingida também pelo sistema de integração, elemento que alterou notoriamente as paisagens rurais da região (ALBA, 2008; PERTILE, 2008).

Bavaresco (2005) aborda o trabalho exercido pela população que saía do campo no final da década de 1980 e início dos anos 1990, as quais eram em parte incorporadas pelas atividades da própria cidade e de centros vizinhos e, também, dirigiam-se para centros maiores neste e noutros estados, como Chapecó, Blumenau, Itajaí, Joinville, Florianópolis, além de Curitiba e São Paulo. Diante disso, a redução da população no campo pode ser explicada tanto pela migração campo-cidade interna (em território local) como para outros centros.

As atividades ligadas ao processamento de grãos e à industrialização de carnes e derivados tem presença marcante na cidade, característica também ligada à política de reocupação regional. Daí a construção de seus papéis, desde seu início, de atributos centralizadores: já existiam, na década de 1950, estabelecimentos voltados para o processamento, distribuição e comércio de banha e carne suína, vindos do campo (BAVARESCO, 2005; SILVA, 2010). Entre as décadas de 1980 e 1990, a área urbana da cidade contava com 112 indústrias e 250 locais de atividade ligada ao terciário, com ambas as categorias voltadas para fins diversos. Entre as empresas de grande porte que já participaram da economia local, Bavaresco (2005) menciona a Ceval Agroindustrial S. A. (processamento de óleo e derivados de soja) e o Frigorífico Peperi S. A., incorporado em 1982 pela Cooperativa Central Aurora Alimentos (LIMA, 2015).

Hoje, São Miguel do Oeste abriga diversas unidades industriais e um amplo conjunto de estabelecimentos ligados direta ou indiretamente ao circuito produtivo das agroindústrias. Mencionamos a seguir (podem ser notadas também no Mapa 6) as empresas instaladas na cidade, as quais tendencialmente produzem uma quantidade maior de fluxos diversos (pessoas, produtos e informações): Cooperativa Central Aurora Alimentos, voltada para o abate de suínos; Cooperoeste (Coop. Regional de Comercialização do Extremo Oeste), voltada para a distribuição dos produtos originados nos assentamentos da reforma agrária, sob a marca Terra Viva; Cooperativa Regional Alfa – Cooperalfa, voltada para a centralização de grãos e suínos, na cidade em áreas próximas.

Além das atividades do setor agroindustrial, a cidade apresenta atividades especializadas na área da saúde e também na área da educação. Isso mostra o avanço de alguns setores da

economia em cidades de menor porte, as quais, além de terem sua produção reestruturada nos últimos anos, sobretudo nas áreas rurais, apresentaram uma inversão na distribuição demográfica. Essa maior presença da população na área urbana pode ser compreendida como uma das possibilidades de atração de novas atividades no ramo da prestação de serviços.

Jurado da Silva (2011) ressalta a importância de identificar os aspectos produtores da(s) cidade(s) pequena(s), visto que são acumulações de momentos diversos, os quais são alterados em cada contexto da divisão territorial do trabalho e suas interações permanentes com os interesses do sistema capitalista. No caso da presente cidade, São Miguel do Oeste, sua área urbana e de maneira interdependente, a rural, condicionaram seus papéis e funções (expressões dos equipamentos e objetos instalados em seu território) a alterações e diferenciações.

Se no início a indústria ligada à atividade extrativista madeireira tinha uma predominância nas funções locais, com a reorganização econômica pós-1970 o papel da inicialmente pequena produção ligada ao campo, pelos produtores rurais (grãos, animais para abate e gêneros alimentícios diversos), passou por significativas alterações, tendo posteriormente um dimensionamento de maior relevância na economia local.

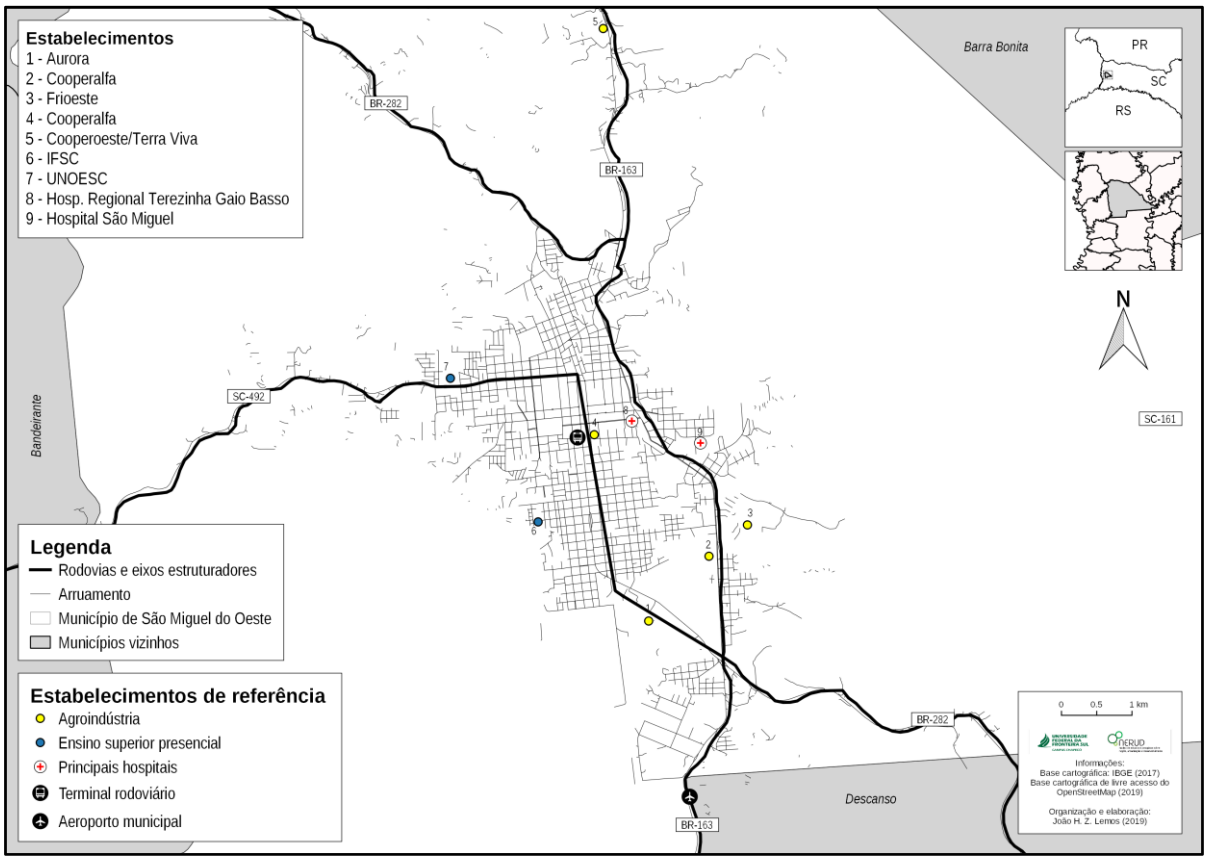
Os interesses do capitalismo em escalas diversas, ancorado na possibilidade de flexibilização dos meios de produção, impacta também as áreas mais distantes dos centros metropolitanos e de maior densidade populacional, os quais também são mais intensamente urbanizados. As cidades pequenas representam, desse modo, novos espaços para que a acumulação de capital seja proporcionada (ENDLICH, 2009; CORRÊA, 2015).

Além disso, há a inserção de novos elementos econômicos, como os ligados ao consumo do terciário, para o qual Santos (2018) também chama a atenção, tratando do já mencionado consumo de “imaterialidades” nos diversos espaços. O predomínio das atividades rurais nas bases econômicas das cidades pequenas também gera o “consumo produtivo”, no qual se faz presente uma ampla gama de atividades fornecedoras de máquinas agrícolas, insumos, pessoal técnico capacitado, além de centros de comando e administração. Essa é uma das características atuais desta cidade: por concentrar algumas atividades ligadas ao consumo produtivo, como maquinário agrícola e empresas especializadas na implantação de técnicas modernas no campo, destaca-se das áreas vizinhas. Isso produz uma série de polarizações a partir de São Miguel do Oeste, local que concentra demandas que são geradas em diversos espaços, em função da necessidade de se realizar a manutenção do modelo de produção agroindustrial presente na região.

A competitividade entre lugares também se relaciona com essa tendência à centralização de atividades em cidades-polo, podendo ser considerada como causa e efeito, já que há a tendência de crescente concentração de funções tipicamente urbanas em áreas que já dispõem de recursos e infraestruturas básicas (SANTOS, 2018). A cidade de que tratamos apresenta uma situação geográfica favorável, sendo atendida por importantes eixos rodoviários, os quais fomentam uma circulação ampliada em seu território. Isso produz interações de qualidades diversas, gerando as complementaridades que já mencionamos.

No Mapa 6, evidenciamos a localização da cidade e os principais equipamentos públicos e privados de atração populacional. Nesses espaços, localizam-se as agroindústrias que recebem a produção das áreas circunvizinhas, além das instituições de ensino superior e instalações hospitalares. Esses fixos produzem interações espaciais de intensidades variadas e dão à cidade de São Miguel do Oeste um papel de relevância na rede urbana regional. A área urbana também concentra serviços bancários, comerciais e de especialidades diversas, principalmente no que diz respeito à saúde, com clínicas e consultórios médicos.

Mapa 6 – São Miguel do Oeste: configuração espacial urbana e principais centralidades



Fonte: Elaborado pelo autor com base em trabalhos de campo.

A sobreposição de duas das principais rodovias da região Sul traz à cidade um favorecimento importante, o qual é condição da centralidade das operações do transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP), central neste estudo. As rodovias BR-163 e BR-282, como observaremos no item a seguir, permitem a interligação da cidade a diversos centros regionais e capitais estaduais. Isso também é um elemento que favorece o trânsito de diversas linhas de ônibus interestaduais.

Para tratarmos da área de influência desta cidade, tomamos como base os estudos do IBGE (2008; 2017), que tratam das áreas de influência das cidades e de uma nova regionalização para o território brasileiro, tendo o primeiro como base para a elaboração do segundo. Em 2007, São Miguel do Oeste era interpretada como um "Centro Sub Regional B", exercendo a polarização sobre 20 outros municípios. Ligeiramente abaixo, sob o ponto de vista da hierarquia urbana, estavam as cidades de São José do Cedro e Itapiranga, essa última polarizando uma cidade de outro estado: Barra do Guarita (RS). Já no estudo mais recente, São Miguel do Oeste é cidade-polo de sua Região Geográfica Imediata, classificação semelhante às antigas microrregiões. Entretanto, diferindo do estudo de 2008, a cidade de Romelândia passa a pertencer à sua área de influência. Ao analisarmos os estudos anteriores (IBGE, 1972; 1987; 2000), observamos que a cidade manteve a sua área de influência e sua posição na hierarquia entre cidades, sendo no de 1972 um "centro de nível 3b", em 1987 um "centro sub-regional" e em 1993 um centro de interações espaciais oscilando de "média para forte" intensidade.

2.4. O SISTEMA DE MOVIMENTO RODOVIÁRIO NA REGIÃO

Como elemento intrínseco às centralidades expressas por Chapecó e São Miguel do Oeste, bem como condição de produto-produtor das articulações internas na RGINT de Chapecó e com as regiões de seu entorno, o entendimento das características sistema de movimento rodoviário (CONTEL, 2008) torna-se fundamental para uma apreensão da realidade de nossa área de estudo. Para abordarmos a dinâmica hodierna do espaço de circulação rodoviário de nosso recorte espacial, é vital compreendermos os múltiplos processos que produziram esse modelo de articulação regional. Da apropriação dos meios naturais ainda não alterados fortemente pela sociedade às bases técnico-materiais contemporâneas que conduzem ao aumento da fluidez territorial, os modos de produção passam a interagir com este espaço e

se mostram determinantes para a configuração de novas lógicas territoriais (SANTOS, 2012a; MORAES, 2008).

A interligação entre as regiões oeste e leste do estado catarinense deu-se lentamente, sobretudo pelas políticas de reocupação do espaço do Brasil meridional, as quais ocorrerem primeiramente na faixa litorânea. As tentativas de consolidar um caminho com o objetivo de transpor a Serra do Mar e favorecer interações mais fluidas entre o litoral e o planalto levou quase três séculos, sendo que apenas na década de 1970 a rodovia BR-282, que permite a comunicação terrestre entre o extremo oeste e litoral catarinense foi efetivamente inaugurada, embora esse caminho já fosse utilizado há mais de um século para outros fins (WERNER, 2004; BARBOSA, 2013).

O modo de produção econômica presente em Santa Catarina também condicionou o estado à presença de pequenos "arquipélagos econômicos" (fazendo um paralelo à expressão de Santos e Silveira [2008]), o que outros autores também consideram como manifestação da "pequena produção mercantil" (GOULARTI FILHO, 2007; 2011) existente no estado. De modo geral, o sistema de transportes catarinense mostrava-se, até a metade do século XX, fragmentado e desintegrado, em grande parte pela falta de interação entre as microrregiões econômicas, cada qual especializada em uma produção específica, como as indústrias carvoeira, madeireira e alimentícia (GOULARTI FILHO, 2011).

Muitos dos caminhos que hoje correspondem a estradas são expressões de dinâmicas econômicas bastante antigas. No oeste do estado, a travessia de tropeiros provenientes principalmente da região Sudeste, que tinham como destino o Rio Grande do Sul na busca por gado e muares, consolidou diversas passagens que hoje as rodovias sobrepõem (BARBOSA, 2013). Entre os exemplos, neste caso nas áreas campestres do planalto, mencionamos a BR-116, que tinha a atual Lages e as áreas limítrofes como um importante ponto de parada (PELUSO JÚNIOR, 1991), sendo percorrido desde o século XVIII por sujeitos vinculados ao tropeirismo. Outro caso marcante é o que atingia o atual município de Chapecó, que a partir do século XIX servia de desvio do caminho de tropa mencionado anteriormente, transpondo o rio Uruguai através da localidade do Goio-Ên (SANTOS, 2005).

Esse servia para ligar os estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, margeando o rio Uruguai, e a área limítrofe ao estado do Paraná, pertencente ao atual município de Abelardo Luz. Conforme visto em Brandt (2012, p. 70), este percurso foi aberto em 1845, onde "a mando do Presidente da Província de São Paulo [...] Alferes Francisco Ferreira da Rocha Loures, com o auxílio do índio Condá, abriu o passo do Goio-En, no Rio Uruguai, formando um novo

caminho para as Missões" que ficou conhecido também como Caminho das Missões, Estrada das Missões e Caminho dos campos de Palmas.

Como observamos no item 2.1, a presença da EFSPRG na área do vale do rio do Peixe, promoveu a integração da produção mercantil regional com os centros urbanos do país. Mais ao oeste, no amplo território original do município de Chapecó, é apenas com a implantação de órgãos estatais que os investimentos nas vias comunicacionais se ampliam (GOULARTI FILHO, 2007). As já mencionadas companhias colonizadoras, entretanto, tiveram um papel relevante na abertura de precários caminhos na região, sendo que ocorriam, em diversos momentos, relações de troca entre o Estado e as empresas privadas responsáveis pela venda de lotes de terra: abriam-se estradas e as colonizadoras recebiam áreas que posteriormente seriam vendidas, desonerando o Estado dessa obrigação (VICENZI, 2008; CHITOLINA, 2015).

Barbosa (2013, p. 85) traz que "por volta de 1922 foram iniciadas as obras da abertura de uma estrada principal que partia de Cruzeiro (atual Joaçaba) com destino ao rio Peperi-Guaçu na fronteira com a Argentina", mencionando que esse traçado se refere à atual BR-282. Ainda nesse sentido, permitindo compreender o caráter recente da infraestrutura viária da região, Peluso Júnior (1991, p. 303-304), ao falar da precariedade das ligações rodoviárias, evidencia que somente a partir da década de 1970 a região "vinha vencendo, lentamente, seu [relativo] isolamento, através de melhoramentos em sua modesta rede rodoviária". A interação com o estado vizinho, o Rio Grande do Sul, era muito mais intensa do que com a própria capital catarinense, Florianópolis (IBGE, 1977). Isso se deve à formação socioespacial da região, como analisamos anteriormente. A quantidade de caminhos ligando as cidades catarinenses às gaúchas era numerosa, especialmente em momentos pretéritos à instalação de pontes que facilitaram a travessia do rio Uruguai[6].

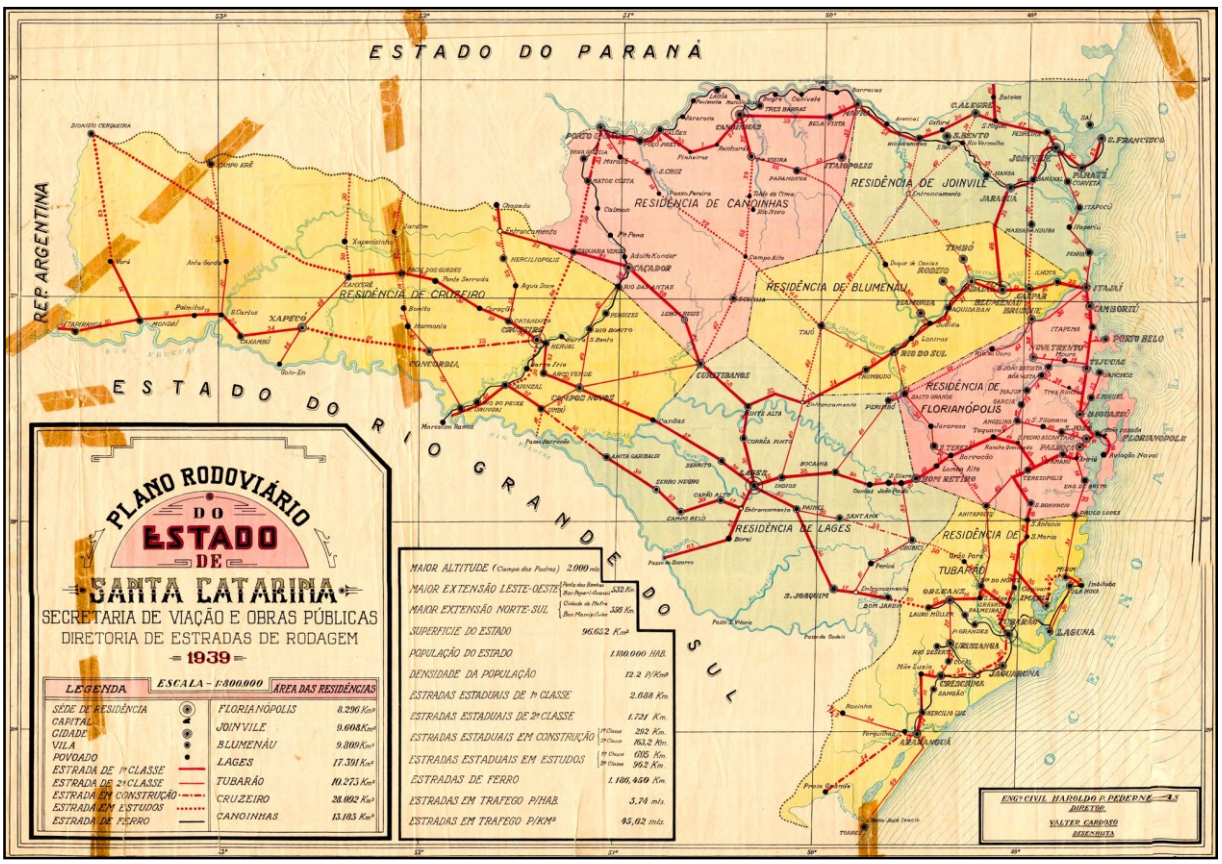
No Mapa 7 observamos a versão digitalizada do "Plano rodoviário do Estado de Santa Catarina" de 1939. O estado é dividido em sete áreas de controle da Diretoria de Estradas de Rodagem (DER): Florianópolis, Joinville, Blumenau, Lages, Tubarão, Cruzeiro e Canoinhas. Destaque para a maior área de controle: a de Cruzeiro (Joaçaba), abrangendo 28.092 km². Isso é possível de ser interpretado de diversas formas. Primeiro, permite dimensionar o papel que a

[6] Até a década de 1970, quando a travessia sobre o rio Uruguai passou a ser realizada por via terrestre (inauguração das pontes entre Iraí-Palmitos e Nonoai-Chapecó), o curto trajeto entre as duas margens do curso d'água era percorrido através de balsas (também chamadas de barcas). Esse período técnico muito significativo à circulação regional produziu núcleos populacionais nas áreas próximas das travessias. Denominavam-se localmente de "porto" as comunidades e vilas que possuíam os pontos de partida e chegada das balsas. A exemplo das localidades entre Santa Catarina e o Rio Grande do Sul, citamos Porto Goio-Ên, Porto Mondaí e Porto Caxambu.

atual Joaçaba tinha na rede de cidades catarinense, condição que se alterou posteriormente e que tem hoje em Chapecó a condição de maior relevância nessa região do estado.

Além disso, é reflexo, sobretudo, da ainda incipiente presença do Estado nas áreas então recém-reocupadas sob ideais e modos de produção capitalistas através da colonização. A densidade de cidades é baixa: apenas Chapecó, Concórdia e Cruzeiro existiam nessa ampla área. As vilas, em condição de segunda categoria de localidades, vão se constituindo especialmente ao longo dos eixos de transporte, manifestando um conjunto de causa e consequência indissociável que o transporte produz, inclusive nas áreas influenciadas por estradas ainda em planejamento.

Mapa 7 – Santa Catarina: plano rodoviário estadual de 1939



Fonte: Acervo Digital de Mapas Catarinenses (ACERVO..., s. d.).

No plano, são visíveis os traçados das que hoje são importantes rodovias, na época ainda em processo de implantação. Destacamos os esboços correspondentes às atuais BR-163, ligando Dionísio Cerqueira à localidade de Vorá e ao Rio Grande do Sul e a BR-283, no plano

ainda em implantação do trecho entre Chapecó e Concórdia. O percurso da atual BR-282 já se mostrava relevante: era considerada uma "estrada de 1ª classe", ligando a vila de Xanxerê à cidade de Lages. Rumo ao oeste, essa última rodovia apenas dava indícios de seu projeto, não correspondendo ao atual percurso. Isto é, não existiam (ou não estavam mapeados) outros povoados e vilas naquele amplo território até a fronteira com a Argentina.

Galvão (2009, p. 20), enfatiza a condição desarticulada característica dos países subdesenvolvidos, onde a infraestrutura de circulação mostra-se com "desigual distribuição dos diferentes sistemas de transporte pelo território nacional e desigual densidade do conjunto de sistemas em cada unidade regional". No oeste catarinense, a ferrovia fazia-se presente em uma esparsa parcela desse vasto território, seguindo uma tendência nacional. Essa condição de uma base técnica comunicacional se verificava com a "inexistência de um sistema nacional de ferrovias [...] geralmente atribuída a dois fatores principais: a uma conjugação de circunstâncias naturais adversas [...] e à orientação histórica do crescimento econômico do país" (GALVÃO, 1996, p. 202).

Santos (2010, p. 109) esclarece que: "A não integração do território, impedindo a livre circulação dos elementos da economia [...] freia, por si só, o desenvolvimento"[7]. Os arquipélagos econômicos que mencionamos anteriormente são expressões dessa desarticulação envolvendo os meios de transporte. É somente com projetos em níveis estadual e federal que o estado catarinense terá a ampliação de sua malha rodoviária, ocorrendo a partir de 1970 (BARBOSA, 2013). A ampliação da abertura de estradas, bem como a pavimentação das mesmas, estabeleceu novas funções e produziu novas centralidades nas cidades e vilas atravessadas por elas. Quer dizer, "os transportes chegaram a transformar a economia de regiões inteiras" (SANTOS, 2010, p. 110).

Esse *boom* de investimentos nas infraestruturas do território brasileiro ocorre durante o período em que o país foi governado por um regime ditatorial militar, através da aprovação do novo Plano Nacional de Viação, no qual as motivações para a construção de novas rodovias não se dão apenas por questões econômicas, mas também possuem caráter geopolítico (HUERTAS, 2013). A opção pelo modal rodoviário, entretanto, expressa interesses e contradições, visto que ocorre em complementaridade aos interesses de instituir um modelo de

[7] O debate envolvendo a noção de desenvolvimento, já realizado em trabalhos de relevância na Geografia, como o de Smith (1988), não será tratado aqui, dados os objetivos deste estudo. Entretanto, destacamos que entendemos os modais de transporte – seja qual for – como um direito inalienável de acessibilidade e direito à mobilidade.

substituição de importações com a instalação de uma série de parques industriais no país, sendo consoante ao *lobby* das empresas automobilísticas que os efetivariam (GALVÃO, 1996).

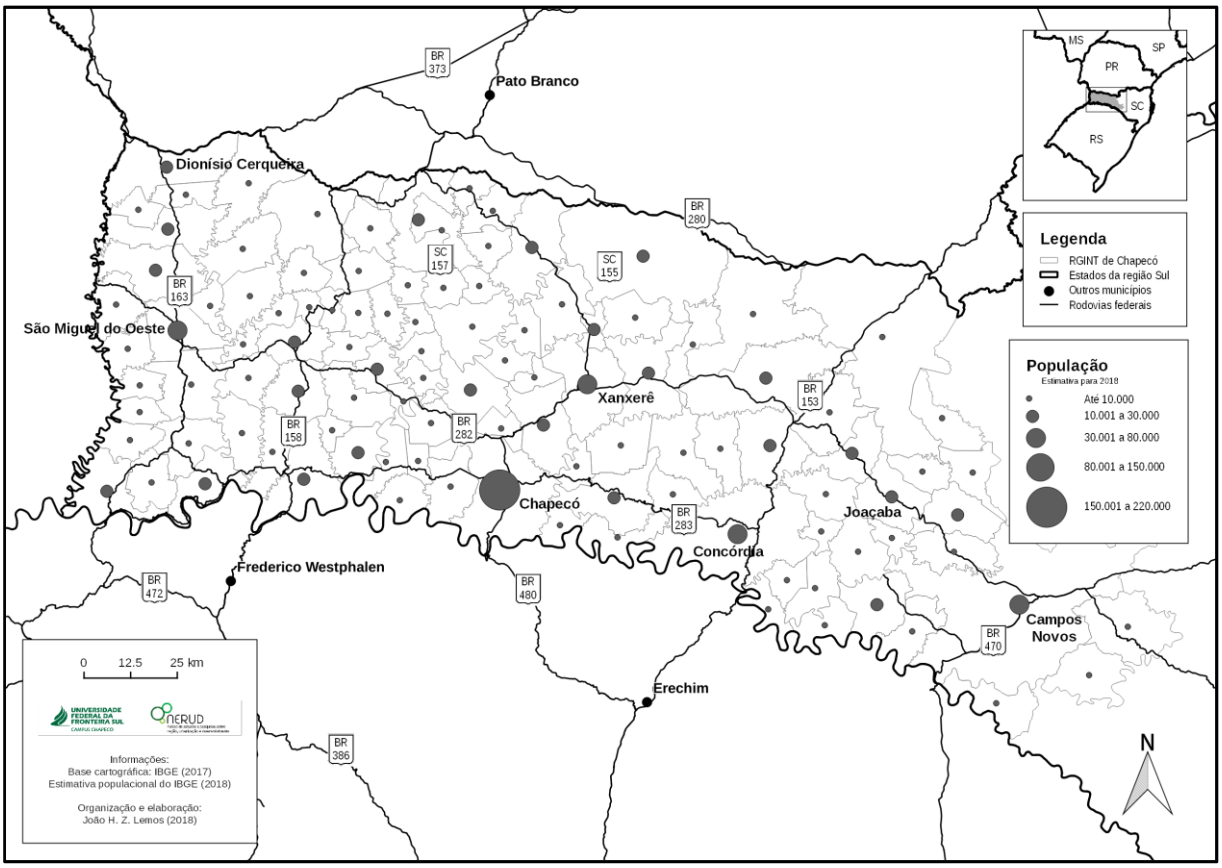
Foi nesse contexto de expansão dos investimentos rodoviários que o oeste do estado vai ter importantes ligações terrestres efetivamente inauguradas. A BR-282, de importância em escala nacional, teve sua inauguração em 1974; a ponte sobre o rio Uruguai, entre Nonoai e Chapecó, foi estreada oficialmente – rompendo com as travessias por balsas/barcas – em 1975; já a ponte sobre o rio Chapecó, entre Nova Itaberaba e Nova Erechim (hoje trecho da BR-282), foi inaugurada em 1972 (ONGHERO, 2014). O sistema de movimento rodoviário do oeste do estado passou por um momento de intensa ampliação. No mesmo período, a Sadia instala sua fábrica em Chapecó, a Aurora amplia suas unidades industriais, o aeroporto municipal recebe ampliações (RODRIGUES; BRANDT, 2018), entre outras atividades fortemente atraentes e polarizadoras, em escala regional, passam a produzir novas realidades locais e regionais.

No Mapa 8, observamos os principais eixos rodoviários existentes hoje na RGINT de Chapecó, sendo notável a presença das cidades de maior população nos entroncamentos de rodovias federais. Anjos (2007) destaca o papel das rodovias existentes em Santa Catarina para a questão da integração regional. No caso de Chapecó e das cidades de seu entorno, são identificados "polos microrregionais que crescem acima da média regional e formam uma rede de polos menores", os quais mostram "taxas de crescimento [que] são quase sempre superiores à média estadual e, muitas vezes, tais centros urbanos se encontram em regiões com decréscimo populacional, como pode ser caracterizado São Miguel do Oeste e sua região de inserção" (ANJOS, 2007, p. 427).

Apontamos que essa dinâmica do quadro demográfico, onde há um decréscimo populacional nas cidades menores, em contraste com as de maior porte (e que neste caso expressam maiores centralidades), se relaciona à difusão de atividades industriais, maiores oportunidades de emprego e meios de consumo de serviços diversos, comumente associados à questão locacional, a qual favorece uma maior fluidez nesses locais. No trabalho de Fujita (2015), trata-se das seis cidades de maior influência na então Mesorregião Oeste Catarinense: Chapecó, Concórdia, Xanxerê, São Miguel do Oeste, Maravilha e Pinhalzinho.

Entre esses seis centros, Chapecó tem maior expressão, sendo considerada hoje uma cidade média, e também, conforme nova regionalização do IBGE (2017), apenas Pinhalzinho não possui uma Região Geográfica Imediata (antigas Microrregiões), estando inserida dentro da área de influência de Maravilha.

Mapa 8 – RGINT de Chapecó: distribuição populacional e principais rodovias



Fonte: Elaborado pelo autor.

Exceto a cidade de Concórdia, as outras cinco tratadas por Fujita (2015) estão localizadas ao longo da rodovia BR-282, que liga Paraíso, limítrofe à Argentina, com a capital estadual, Florianópolis. Isso mostra a qualidade centralizadora dessa rodovia, significando um importante eixo de movimento rodoviário para o estado e para a região Sul do Brasil. Das cidades tratadas por Fujita (2015), destacamos que a escolha por analisarmos São Miguel do Oeste assegura-se por possuir a BR-163 em seu território – além da BR-282 –, importante rodovia brasileira em função das atividades agroindustriais e interligação de centros urbanos de relevância nacional. A intensidade dos fluxos rodoviários nessa região do estado é revelada por Huertas (2013), que, ao tratar do transporte rodoviário de cargas no Brasil, aponta: “a sinergia territorial é mais complexa nesta porção do Brasil” (p. 369), observada através da quantidade expressiva de insumos, grãos, produtos metalmecânicos e alimentícios que circulam pelas rodovias, infraestruturas essas que se mostram adensadas nesta parte do território nacional.

Aliás, Galvão (2009) mencionava, já na década de 1960, a importância das rodovias longitudinais construídas no "interior" do território brasileiro. A Região Geográfica Intermediária de Chapecó é atravessada por três delas, as quais viabilizam os deslocamentos entre diversas regiões brasileiras, favorecendo a circulação em diversas escalas, um dos elementos mais significativos para o circuito agroindustrial ali existente, além da articulação interna do estado. No Quadro 1 vamos conhecer as rodovias federais que atendem essa RGINT, além de observar as principais cidades atravessadas por elas. Ressaltamos que as rodovias BR-283 e BR-480 são administradas pelo Estado de Santa Catarina em seu território, com essa última possuindo em Chapecó um importante trecho duplicado, fazendo a ligação entre o Rio Grande do Sul e as rodovias BR-282 e SC-157.

Quadro 1 – Rodovias federais que atendem a RGINT de Chapecó

Rodovia	Tipo	Percurso resumido
BR-153	Longitudinal	Marabá (PA), Araguaína, Paraíso do Tocantins, Gurupi (TO), Porangatu, Goiânia, Itumbiara (GO), Prata, Fronteira (MG), São José do Rio Preto, Lins, Marília, Ourinhos (SP), Santo Antônio da Platina, Irati, União da Vitória (PR), Porto União, Irani, Concórdia (SC), Erechim, Passo Fundo, Soledade, Cachoeira do Sul, Bagé e Aceguá (RS)
BR-158	Longitudinal	Altamira, São Félix do Xingu, Redenção (PA), Vila Rica, Água Boa, Barra do Garças (MT), Jataí (GO), Cassilândia, Aparecida do Taboado, Três Lagoas (MS), Tupi Paulista, Dracena, Teodoro Sampaio (SP), Paranavaí, Campo Mourão, Laranjeiras do Sul, Chopinzinho, Pato Branco (PR), São Lourenço do Oeste, Campo Erê, Maravilha, Cunha Porã, Palmitos (SC), Iraí, Frederico Westphalen, Palmeira das Missões, Cruz Alta, Santa Maria, Rosário do Sul, e Santana do Livramento (RS)
BR-163	Longitudinal	Santarém, Rurópolis, Novo Progresso, Altamira (PA), Guarantã do Norte, Sinop, Sorriso, Lucas do Rio Verde, Nova Mutum, Cuiabá, Jaciara, Rondonópolis (MT), Sonora, São Gabriel do Oeste, Campo Grande, Dourados, Mundo Novo (MS), Guaíra, Marechal Cândido Rondon, Toledo, Cascavel, Capanema, Barracão (PR), Dionísio Cerqueira (SC), São Miguel do Oeste (SC), Itapiranga (SC), Barra do Guarita, e Tenente Portela (RS)
BR-282	Transversal	Paraíso, São Miguel do Oeste, Maravilha, Pinhalzinho, Nova Erechim, Chapecó, Xaxim, Xanxerê, Irani, Catanduvas, Joaçaba, Campos Novos, Vargem, São José do Cerrito, Lages, Bocaina do Sul, Bom Retiro, Alfredo Wagner, Florianópolis (SC)
BR-283	Transversal	Itapiranga, Mondaí, Riqueza, Caibi, Palmitos, São Carlos, Águas de Chapecó, Planalto Alegre, Chapecó, Seara, Concórdia e Campos Novos (SC)
BR-386	Diagonal	Canoas, Montenegro, Lajeado, Soledade, Carazinho, Sarandi, Boa Vista das Missões, Frederico Westphalen, Iraí (RS), Mondaí e Iporã do Oeste (SC)
BR-470	Ligação	Navegantes, Blumenau, Rio do Sul, Curitibanos, Campos Novos, Barracão, Lagoa Vermelha, Bento Gonçalves e Montenegro (RS)
BR-480	Ligação	Pato Branco, Vitorino (PR), São Lourenço do Oeste, São Domingos, Xanxerê, Xaxim, Chapecó (SC), Erval Grande, São Valentim e Erechim (RS)

Fonte: DNIT, organizado pelo autor. Em destaque: cidades da RGINT de Chapecó.

São muitos os centros urbanos interligados às cidades da RGINT de Chapecó pelas rodovias mencionadas no quadro anterior. Tratando especificamente das duas cidades que analisamos, destacam-se as capitais estaduais e várias cidades médias articuladas diretamente

através da infraestrutura rodoviária. Como centros político-administrativos estaduais, mencionamos Goiânia (BR-153), Cuiabá e Campo Grande (BR-163) e Florianópolis (BR-282). A quantidade de cidades médias (conforme levantamento de Castello Branco [2006]) é grande, como, por exemplo, as localizadas no eixo da BR-153: Marabá, Araguaína e São José do Rio Preto; bem como da BR-163: Santarém, Rondonópolis, Dourados e Cascavel.

Além das diversas rodovias estaduais presentes nessa área, as construídas pelo Governo Federal permitiram que o capital atingisse novos espaços, conformando uma novíssima configuração territorial, dialeticamente interligada, favorecendo e sendo favorecida por novos fluxos que compuseram o sistema produtivo oestino. O advento do meio técnico-científico e posteriormente o técnico-científico-informacional, como assinala Santos, M. (2018), favoreceu uma divisão territorial do trabalho ampliada, estando diretamente relacionada à densidade de infraestruturas ligadas ao movimento do espaço geográfico. É "a criação de fixos produtivos [que] leva ao surgimento de fluxos que, por sua vez, exigem fixos para balizar o seu próprio movimento", sendo a "dialética entre a frequência e a espessura dos movimentos" (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 167) da contemporaneidade.

Podemos considerar que o adensamento e difusão dos sistemas de engenharia ligados ao movimento rodoviário (CONTEL, 2008) favoreceram a intensificação de aglomerações humanas, sendo um movimento interdependente, onde há o incremento populacional no entorno dos eixos rodoviários ao tempo que esse também favorece a intensificação desses investimentos. O processo de consolidação de um circuito produtivo vinculado ao setor agroindustrial altamente moderno e científico, ligado de maneira estreita ao comércio internacional (vide as exportações ligadas ao setor, como Pertile [2008] menciona) propiciou uma "divisão interurbana do trabalho", já que "quanto mais intensa a divisão do trabalho numa área, tanto mais cidades surgem e tanto mais diferentes são umas das outras" (SANTOS, M., 2018, p. 57), com relações favorecidas sobremaneira pela "solidariedade geográfica entre os lugares" (CONTEL, 2008, p. 357) gerada pelos sistemas de movimento que aqui tratamos.

Após conhecermos os atributos da rede de rodovias e estradas da RGINT de Chapecó, podemos considerá-los intrinsicamente ligados às operações do transporte rodoviário interestadual de passageiros. É evidente que esse modal de transporte coletivo depende essencialmente dos caminhos terrestres para sua execução. Outrossim, a constituição de uma rede de rodovias que interligam diversas cidades, sendo elas pequenas, médias, grandes e áreas metropolitanas, significam as bases necessárias para o aproveitamento econômico do deslocamento de pessoas, como analisaremos no início da próxima parte deste trabalho.

3. O TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS (TRIP) E SUAS DINÂMICAS EM CHAPECÓ E SÃO MIGUEL DO OESTE

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 relações espaciais, estimuladas por múltiplas razões. No conjunto do que se chamam interações espaciais (CORRÊA, 1997; SILVEIRA; COCCO, 2011), estão as que se constituem a partir do modal rodoviário de transporte, o qual, como vimos, é de substancial relevância para nossa região de estudo. Essas interações não são apenas os deslocamentos em si, mas um conjunto continuamente interativo de fixos e fluxos (SANTOS, 2014b), os quais compreendemos também a partir da noção de Santos (2014a) acerca do sistema de objetos e sistemas de ações.

Agora dedicaremos nossa análise às características normativas e operacionais do TRIP de um modo geral, tendo como propósito entender as dinâmicas deste modal de transporte coletivo nas cidades de nossa pesquisa, Chapecó e São Miguel do Oeste. As interações entre elementos que constituíram o espaço da região, a partir das compreensões de Corrêa (1997) e Silveira e Cocco (2011), se expressam também na exploração de atividades econômicas, como o transporte coletivo de passageiros por via rodoviária.

Ao deslocarem-se, as pessoas expressam desejos, interesses e objetivos, de qualidades variadas, como viagens de cunho turístico, familiar e laboral. E os deslocamentos realizados através do transporte rodoviário interestadual de passageiros – TRIP não são diferentes: trata-se de importantes indicadores das dinâmicas populacionais nas áreas atendidas por esse serviço público realizado por agentes econômicos privados. O transporte realizado através do objeto técnico móvel que permite o movimento, o ônibus, tendo como principal base material e técnica fixa a rodovia, apresenta especificidades quanto às suas operações e abrangência.

O transporte rodoviário de passageiros possui características que o tornam diferente das outras atividades de deslocamento através de estradas e também de outros meios de transporte de passageiros. Existem duas formas de operar: sob regime contínuo (caso em análise) e sob regime de fretamento (eventual ou contínuo). Sobre o primeiro, entre as significantes diferenças, podemos mencionar uma série de itens: a obrigatoriedade de regularidade nas operações, cumprimento das paradas obrigatórias previstas nas autorizações, padronização efetiva do quadro tarifário correspondente às categorias de serviços e um largo circuito de

complementaridades que dão suporte às operações, especialmente por parte dos agentes econômicos operadores dos serviços, conforme observaremos no subitem 3.2.

Concordamos com Santos, B. (2017; 2018) e Oliveira Neto e Nogueira (2017) a respeito da importância do TRIP na interligação entre diversas cidades do território nacional, condição que se manifesta pela sua particular flexibilidade, sendo capaz de realizar "embarque e desembarque em qualquer local sem uma infraestrutura prévia mais elaborada, como aeroportos e estações ferroviárias" (SANTOS, B., 2018, p. 6), favorecendo a sua intensa capilaridade em cidades e localidades de diferentes portes, papéis e funções.

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 das grandes cidades – Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre – e posteriormente entre cidades e vilas no país. Dessa época até o final da década de 1940, o transporte rodoviário de passageiros se mostra com relativa estabilidade, sem grandes alterações, exceto na região Sudeste do Brasil.

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 tornam condicionantes que favorecem a difusão do uso de veículos automotores para o transporte de pessoas. Soma-se a isso, notoriamente, o aumento generalizado da população nas cidades. Em suas diversas modalidades de operação, o modal apresentou a ampliação de sua presença no território brasileiro a partir da década de 1950. Santos e Silveira (2008, p. 177) trazem que a quantidade de ônibus circulando no Brasil "[...] conhece uma expansão importante. Dobra entre 1950 e 1970 para aumentar 6,5 vezes entre este último ano e 1996".

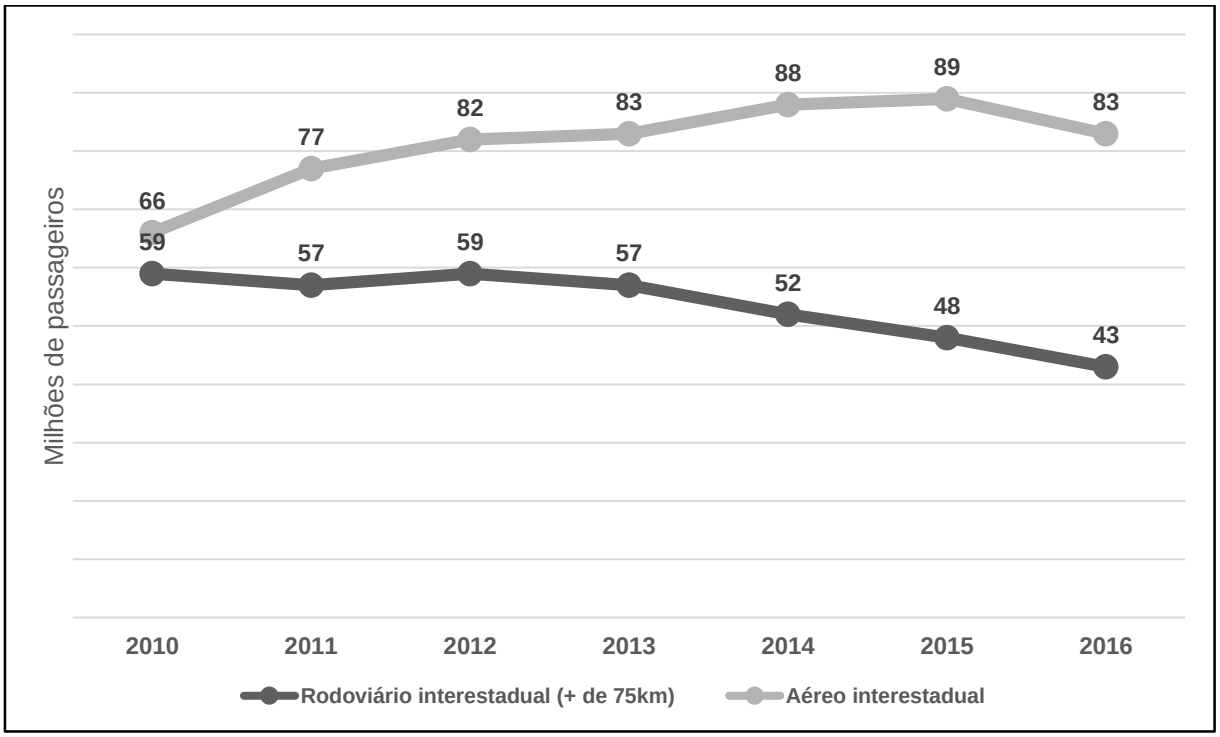
O uso do ônibus para os deslocamentos intermunicipais e inter-regionais se qualificará como o principal meio de transporte da população (ALMEIDA, 2006; SANTOS; SILVEIRA, 2008). Entre os fatores determinantes está a sua flexibilidade, isto é, a possibilidade de operar sob condições diversas que favorecem o atendimento a localidades de menor relevância na rede urbana, onde, mesmo não apresentando um movimento mais intenso de passageiros nas situações de embarque e desembarque, ainda são asseguradas pelo atendimento realizado das linhas. Entretanto, na esteira disso, ainda hoje é notória a ausência de uma política em nível governamental que favoreça a manutenção ou criação de serviços interligando lugares com menor demanda, garantindo uma justiça social no deslocamento de passageiros.

Apesar de apresentar uma operação relativamente simples, se comparado por exemplo ao modal aéreo regular, o TRIP exibiu um declínio na quantidade de passageiros transportados, especialmente na última década. São vários elementos que levam ao decréscimo contínuo de utilização do TRIP como principal meio de deslocamento entre cidades no Brasil. Podemos mencionar algumas questões pertinentes e que se ligam à atual situação do modal e que abarcam também o maior poder aquisitivo das populações, acesso ao crédito que favoreceu o acesso a meios individuais de deslocamento, o barateamento do preço das passagens aéreas, a melhora na infraestrutura de aeroportos localizados em cidades do interior (permitindo a (re)entrada dessas na malha de localidades atendidas pelas companhias aéreas), entre outros fatores que merecem um aprofundamento a partir da Geografia (PEREIRA, 2016).

Outro aspecto determinante é a constante necessidade de maior velocidade das ações: a distância deve ser superada, a todo custo (HARVEY, 1993; FERRARI, 2012), elemento em que a relativa demora observada nas linhas de ônibus faz com que elas percam competitividade. Se compararmos os serviços do TRIP entre Chapecó e Porto Alegre com o do modal aéreo, enquanto no primeiro essa rota é feita em ao menos 7 horas, através do ar ela chega a durar apenas 01h30, como observado em levantamentos feitos nos endereços eletrônicos de empresas de ambos os modais de transporte coletivo.

Se compararmos a quantidade de passageiros entre os anos de 2005 e 2015 no Brasil, considerando as três modalidades (curta e longa distância e internacional) do TRIP, vemos que esse transportou respectivamente 141.171.698 e 107.825.938 passageiros. Isso representa um decréscimo de 24% no ano de 2015 em comparação a 2005. Observamos no Gráfico 2 que a quantidade de passageiros interestaduais no modal aéreo cresceu 25,8% entre 2010 e 2016, enquanto no modal rodoviário (considerando apenas as viagens de longa distância, acima de 75 km) ele decresceu 27,1% (BRASIL, 2016).

Gráfico 2 – Brasil: comparativo entre os modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros



Fonte: Elaborado pelo autor com dados de Brasil (2016).

Ainda assim, o modal apresenta uma centralidade nos deslocamentos populacionais nacionais. 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 empregados envolvidos em seu circuito de execução. Podemos analisar esta quantificação nos dados de Brasil (2018a), fornecidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Conforme o órgão, em outubro de 2018, o TRIP possuía 240 empresas no serviço rodoviário regular, divididas entre transporte interestadual e internacional, de características urbana e semiurbana. Na questão do quadro de motoristas, função essencial nas operações, o TRIP dispunha de 39.826 profissionais registrados. No quadro a seguir observamos detalhadamente as séries históricas entre 2015 e 2018 de números relevantes para a interpretação das proporções do transporte rodoviário de passageiros em nível federal.

Quadro 2 – Resumo do transporte de passageiros regulado pela ANTT – 2015 a 2018

Atributo	**Ano**			
	2015	**2016**	**2017**	**2018**
Empresas ativas	290	291	246	240
Frota de veículos	18.075	10.933	12.116	8.730
Linhas	2.751	3.222	3.387	3.615
Motoristas	42.218	37.848	39.828	39.826

Fonte: Resumo do setor (ANTT, 2015; 2016; 2017; 2018b).

No quadro anterior estão os dados relativos às operações do transporte rodoviário de passageiros reguladas pela ANTT. Isso inclui as modalidades de curta e longa distância e também internacional. Agrupamos ambos intencionalmente, para expressar as dimensões do setor regulado pelo órgão de nível federal mencionado. O número de linhas sofreu um sensível crescimento nos últimos anos. Consideramos a possiblidade de isso também se relacionar à resolução normativa que reorganizou o setor (BRASIL, 2015) e que será abordada nas próximas páginas, o que fomentou a criação de novos serviços e também facilitou a entrada de outras empresas em mercados que até então possuíam um caráter monopolizado, onde uma ou duas empresas executavam os serviços há décadas.

Nesta década ocorreram alterações significativas nas operações do TRIP, onde diversos grupos empresariais e serviços regulares foram reestruturados, principalmente em razão de novos marcos regulatórios do setor. Entenderemos a partir do item 3.1 os elementos balizadores das operações do modal no território brasileiro, entendendo-o como um conjunto de instruções e requisitos normativos, bem como um sistema complexo composto por fixos e fluxos que interagem de modo incessante entre si.

3.1. CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS E NORMATIVAS DO TRIP

O transporte rodoviário de passageiros é considerado um serviço público e pode ser subdividido em algumas categorias: de caráter internacional, interestadual, intermunicipal e em escala municipal, afinal faz-se uso de vias terrestres para a operação. Com exceção da modalidade operacional internacional e interestadual (as quais são regulamentadas pela ANTT), as outras duas escalas de operação são regulamentadas por órgãos independentes e diretamente relacionados à sua abrangência.

Para o transporte intermunicipal de passageiros (respeitando os limites político-administrativos estaduais), cada estado possui um órgão regulamentador específico, como é o caso do Departamento de Transportes e Terminais (DETER) de Santa Catarina, do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER) do Rio Grande do Sul e do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) do Paraná, isso para mencionarmos os existentes na região Sul. No caso dos transportes que fazem uso das estradas e rodovias em escala municipal, o conjunto de variáveis na regulação é ainda maior, visto que fica a critério de cada Prefeitura Municipal o modo como exercerá o controle sobre este meio de transporte coletivo.

Cada órgão mantém um modelo de operação: através de concessão, autorização, permissão etc., variando conforme a legislação à qual se vincula. É notória a característica de domínio territorial, no qual o Estado, em suas diversas escalas, regula o funcionamento do modal de transporte rodoviário. O objetivo é tratarmos do transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP), que se sustenta em três fundamentos principais: a base normativa e regulatória, a base operacional e um conjunto indissociável de fixos e fluxos (cf. compreensão de SANTOS [2014b]).

São importantes para nós as compreensões já desenvolvidas sob ciência geográfica para esse modal de transporte, como as presentes nos estudos de Druciaki (2011), Nishimori (2011), Santos (2015; 2017) e Oliveira Neto e Nogueira (2017). A partir desses, consideramos a seguinte composição das três bases mencionadas anteriormente: 1) a base normativa, composta por leis, resoluções e demais documentos necessários para as operações dos serviços, sob responsabilidade, no caso em questão, da ANTT; 2) uma base operacional, expressa pelas empresas em si, agentes econômicos de caráter privado, caracterizadas por possuírem frotas de maior ou menor número (poderio de operação), pelas linhas (embora também normativas), que são os registros de serviços regulares de transporte autorizados pelo órgão competente, bem como todo o quadro social que compõe a mão-de-obra necessária para a operação; e 3) um conjunto de fixos (móveis ou não, cf. SANTOS [2017]), compostos pelas estações rodoviárias (fundamentais e considerados como os nós principais deste modal de transporte), pelas garagens das empresas operadoras, pelos pontos de apoio, pelos veículos (ônibus) utilizados para operar os serviços e pelos fluxos, expressão do movimento dos usuários finais, os passageiros que se deslocam pelo TRIP entre localidades distintas.

Oliveira Neto e Nogueira (2017) contribuem para o entendimento da razão pela qual este modal é considerado um serviço público. O seu uso, de caráter coletivo, portanto possível para toda a sociedade, bem como a sua condição de ser regulado pelo Estado, fazem com que

esse modal esteja em posição estratégica para ter tal qualificação, sendo fundamental para a interligação entre diferentes regiões do território brasileiro, servindo para o deslocamento de passageiros por motivos diversos. Druciaki (2009) fala de duas formas de execução de serviços públicos, uma sob a "forma direta centralizada" (serviço prestado diretamente pelo Estado) e outra de "forma direta descentralizada", na qual a responsabilidade da operação é transferida, sob modos diversos, para outras organizações, como são as empresas privadas.

Hoje o TRIP é regulado pela ANTT, órgão criado pela Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001 e responsável, entre outras atribuições, pela autorização das linhas regulares operadas pelas empresas do setor. Há uma subdivisão nas operações: divide-se entre transporte interestadual (linhas com mais de 75km de extensão), transporte semiurbano (linhas com menos de 75km de extensão) e transporte internacional. 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 (BRASIL, 2015), que alterou o modo com que os serviços existentes e novos que surgissem são regulados pelo órgão. A partir dessa resolução, os serviços agora funcionam através de regime de autorizações, não dependendo de um processo licitatório, como era até então (através de concessões e permissões). As operações do TRIP estavam sob caráter precário há décadas, onde não se conseguia chegar a um consenso entre o órgão regulador e os agentes econômicos envolvidos, tendo nos últimos um papel de requerer a manutenção das operações concentradas há muito tempo nas mesmas companhias.

Entre as expressões mais sutis que demonstram o caráter difuso das operações de muitos conglomerados do transporte de passageiros no Brasil, está a reestruturação de empresas operantes até 2015. Entre as exigências para a emissão das licenças operacionais para a prestação dos serviços do TRIP, conforme artigos 11 e 12 da resolução mencionada, estão as comprovações de regularidade fiscal e inexistência de pendências trabalhistas (BRASIL, 2015). Frente a isso, ocorreram diversas fusões, transferências de serviços durante o período de transição, criação de novas empresas etc., fazendo com que as companhias inadimplentes ainda assim operassem, sob outros nomes, marcas e até mesmo controles acionários. Mais à frente veremos algumas expressões dessa reestruturação no setor nas áreas de nosso estudo, proporcionando alterações nas operações, reordenação de fixos e consequentemente um impacto nos fluxos do TRIP.

3.1.1. As redes e o transporte rodoviário de passageiros

Já utilizamos em diversos momentos deste trabalho a expressão "causa e consequência" de maneira a enfatizar o caráter quase sempre interdependente dos processos de produção do espaço geográfico. Não poderia ser diferente ao tratarmos do objeto de estudo sobre o qual construímos a nossa problemática: o transporte rodoviário interestadual de passageiros – TRIP. Neste item, objetivamos fazer alguns apontamentos a respeito da inter-relação entre as redes urbana e rodoviária, a divisão territorial do trabalho na contemporaneidade e as operações do TRIP enquanto um meio de transporte organizado em rede, o qual depende de uma simbiose dos três primeiros elementos – base normativa, base operacional e um conjunto de fixos e fluxos – para a sua concretização.

Para funcionar, o TRIP necessita, em sua essência, de uma demanda social e também coletiva por deslocamentos entre pontos diferentes do território. Essa demanda configura locais atendidos pelos serviços desse meio de transporte. Nesses locais, os quais podem ser entendidos como nós para este modal, vimos que uma grande parcela das localidades por onde trafegam as linhas é atendida por mais de uma rota e/ou empresa de transporte. A condição e consequência de ponto nodal é por concentrar os fluxos que compõem o TRIP, aumentando de maneira proporcional à medida de sua área irradiadora de influência ou questão locacional na rede rodoviária desse determinado ponto.

A demanda de passageiros, por sua vez, pode ser gerada por diversos elementos: há a relação com a formação socioespacial da região a que se vincula (SANTOS, 2015; LEMOS, 2018); relação com formações distintas, mas que incluem lugares que emanam centralidades específicas, como as cidades médias e aglomerações metropolitanas (DRUCIAKI, 2009; 2011); deslocamentos vinculados principalmente ao mercado de trabalho e uma consequente expressão da divisão territorial do trabalho (NISHIMORI, 2008; SANTOS, 2017); relações heterárquicas que, da maneira já mencionada, envolvem cidades menores e outras bastante significativas (como a metrópole de São Paulo) e/ou locais com serviços específicos, rompendo as relações tradicionais da hierarquia urbana (CATELAN, 2013), isto é, não havendo a necessidade de esses lugares originários da demanda terem uma vinculação com áreas próximas/da mesma região.

Em todos os exemplos citados, as redes cumprem um papel importantíssimo: sejam elas ligadas às migrações, papéis de cidades na rede urbana ou redes constituídas a partir de relações

de trabalho e emprego (como ocupações sazonais em áreas ligadas ao agronegócio). Todas são produto e condição, imanentes à produção do espaço geográfico, não sendo possível analisá-las de maneira fragmentada (DIAS, 2000; CORRÊA, 2005; SANTOS, 2014a).

No bojo dessa interdependência das redes, os fixos e fluxos de que trata Santos (2014b) são fundamentais para a execução das atividades do transporte de passageiros por via rodoviária. Na obra mencionada, ao trazer que cada fixo surge em decorrência de determinado fluxo e vice-versa (interagem entre si de maneira contínua) e isso constitui uma topologia organizacional específica, o autor nos oportuniza compreender o conjunto de objetos técnicos de que o transporte rodoviário interestadual de passageiros faz uso como uma série de complementaridades solidárias entre si. São, portanto, fixos articulados em rede que favorecem a produção de fluxos, centrais na elucidação das operações do transporte rodoviário de passageiros de maneira ampla (não apenas o de modalidade interestadual).

A rede urbana, síntese complexa da sobreposição das redes que são inerentes à produção do espaço geográfico, tem em seus nós (as cidades) a efluência de centralidades, expressas nesta pesquisa pela cidade média (Chapecó) e pela cidade pequena (São Miguel do Oeste) às quais damos ênfase. Essas centralidades tendencialmente são proporcionais à presença de maior ou menor fluxo do TRIP, já que na conjuntura de um polo de serviços e empregos, uma cidade comumente causará um aumento nos deslocamentos regionais.

Corrêa (2012) afirma que "a inserção de um centro urbano em diversas redes geográficas traz à tona o problema de suas posições relativas em cada rede". Podemos considerar que o papel de cada cidade nas redes que se relacionam é diverso, não estando vinculados entre si, embora exista uma correlação entre elas (redes político-administrativas em nível de Estado; redes comunicacionais; redes de produção agroindustrial; rede de operações do TRIP etc.). Ou seja, como notaremos a seguir, embora com fluxos de passageiros proporcionais aos seus portes e papéis na rede urbana, as duas cidades aqui tratadas desempenham papéis de concentração de linhas do TRIP ligeiramente semelhantes, ao levarmos em consideração a quantidade de serviços que atendem ambas as cidades, Chapecó e São Miguel do Oeste.

Isso se explica principalmente pela situação locacional da menor, São Miguel do Oeste, vinculada a um importante eixo rodoviário do Brasil, notabilizado pelo intenso fluxo ligado ao agronegócio na região Centro-Oeste (HUERTAS, 2013), além de entroncamento em nível estadual, através das rodovias BR-163 e BR-282. Essa condição nodal se expressa também em centros urbanos ainda menores, como Abelardo Luz. Entendemos, portanto, que o exercício de

uma condição nodal no transporte de passageiros por via rodoviária não depende necessariamente de uma ampla demanda gerada localmente, bastando, como constatamos, a disposição de uma malha viária favorável à parada dos veículos que operam os serviços regulares do modal.

3.1.2. Constituição das operações do TRIP no oeste de Santa Catarina

O início da operação de linhas de ônibus confunde-se com a vinda de novos migrantes através da reocupação do território do oeste de Santa Catarina, a partir da década de 1920, estando também condicionada à abertura de novos caminhos e estradas, sem as quais o tráfego não seria possível. Tanto em Chapecó quanto em São Miguel do Oeste, a presença de serviços de transporte de passageiros através do ônibus é bastante antiga. É difícil precisar quando transitou o primeiro veículo com tais características e funções, dadas as poucas informações referentes ao tema, no começo do século XX, além da inexistência de órgãos reguladores durante o período em que surgiram as primeiras empresas operadoras.

Sabemos, entretanto, que no final da década de 1920, já eram realizadas viagens entre o estado sul-rio-grandense e as cidades e vilas do oeste de Santa Catarina. É o que vemos em Jungblut (2000), onde em 1929 já se formava um serviço regular para o transporte de passageiros e cargas entre Porto Novo (hoje Itapiranga) e Osvaldo Cruz (hoje localidade de Frederico Westphalen), transpondo através de balsas o rio Uruguai. Mais a leste, quando se refere à reocupação do território referente ao "velho Xapecó", Chitolina (2015, p. 130) mostra que ele possuía "em 1939 [...] uma linha de ônibus entre [o distrito de] Xaxim e Guaporé [RS], nos primeiros tempos [sendo operada] uma vez por semana, mais tarde duas vezes".

Em anúncios publicitários, era comum vincular a presença de estradas e serviços de transporte às áreas de terra a serem vendidas, isto é, estimulando a vinda dos migrantes para a região. Isso foi aproveitado por diversos agentes econômicos e pequenos comerciantes que viram nos deslocamentos populacionais uma possibilidade de criar empresas para a exploração de linhas regulares (com frequência definida, conforme apontamos anteriormente).

Com o avanço da implantação de infraestruturas – ainda que precárias – no território da atual RGINT de Chapecó, as operações do TRIP se intensificaram. Na década de 1950, as cidades de origem de muitas linhas eram basicamente localizadas no Rio Grande do Sul, em áreas de intensa dinâmica populacional recente (entre elas, as "Colônias Velhas"), como Caxias

do Sul, Garibaldi, Guaporé, Santa Cruz do Sul, São Leopoldo, Lajeado, Carazinho, Sarandi, Frederico Westphalen, Santa Rosa, Três Passos, Erechim e Passo Fundo, esta última em condição de centro de relevância regional.

Entre os destinos existentes no oeste catarinense podemos mencionar Itapiranga, São Miguel do Oeste, Dionísio Cerqueira, Cunha Porã, Palmitos, Chapecó, Xaxim, Xanxerê, Concórdia, Joaçaba etc. O oeste e sudoeste paranaense também estavam em um processo de intensa alteração de sua estrutura fundiária e populacional (CORRÊA, 2005), favorecendo o surgimento de diversas rotas de transporte de passageiros. Entre as cidades paranaenses que mantinham, na década de 1950, linhas regulares com Santa Catarina e com o Rio Grande do Sul, estavam Barracão, Clevelândia, Palmas, Pato Branco, Cascavel, Toledo e Marechal Cândido Rondon.

A frequência das linhas, embora obedecendo a certa regularidade, não chegava a ser diária, como observado na década de 1940, época em que o serviço entre Guaporé e Xapecó (grafia utilizada na época), por exemplo, era feito de maneira quinzenal pela empresa Vivian & Soccol (STAFETTA RIO-GRANDENSE, 1941, p. 4). Essa empresa era a mesma que operava o trajeto entre Xaxim e Guaporé, mencionado por Chitolina (2015). Entre as razões da baixa frequência, apontamos a baixa capacidade técnica dos veículos da época e a ausência de infraestrutura viária capaz de permitir a circulação facilitada deles. Ademais, nesse momento, a aviação regional – embora pouco acessível – cumpria de algum modo o papel de interligar as cidades da região através de voos de curta duração, “conectando cidades com distâncias inferiores a cem quilômetros” (RODRIGUES; BRANDT, 2018, p. 185).

O posterior processo de adensamento da malha rodoviária, bem como a melhoria de suas condições de tráfego (além de reorganizações específicas do setor aéreo), fará com que esses voos curtos sejam reduzidos e até mesmo extintos, o que potencializou a demanda nas linhas de ônibus, que tiveram suas operações ampliadas. Novas cidades passaram a ser atendidas pelo TRIP, além de as viagens que outrora eram operadas de maneira alternada ou semanal, passaram a ter frequência diária.

Os veículos utilizados nessa época eram comumente adaptados em chassis de caminhão, como o que está na Figura 2 A, o qual recebia comumente o apelido de “jardineira”. Nessa figura, o ônibus ostenta a linha “Caxias a Xaxim”, rota operada até hoje sob outras condições. Na Figura 2 B, há o veículo da empresa “União Erechim de Transportes Ltda.”, operando o serviço entre Chapecó e Erechim. Essa linha realizava a travessia do rio Uruguai através da localidade do Goio-Ên sobre balsas.

Figura 2 – Retratos das operações do TRIP no oeste catarinense (décadas de 1950 e 1960)

Fonte: Acervo Unesul de Transportes Ltda. (A e B); acervo Helios Coletivos e Cargas Ltda. (C); e acervo da família Muxfeld (D).

Na Figura 2 C, a empresa Helios (existente até hoje) exibe a linha entre Carazinho (RS) e São Miguel do Oeste (SC), operada na época por um trajeto diferente do atual: realizando a travessia sobre o rio Uruguai (também por balsa) na localidade de "Águas do Prado" (hoje Vicente Dutra, RS). Hoje esse percurso é feito pela rodovia BR-158/386 entre Iraí e Palmitos. Por fim, na Figura 2 D, há um veículo da empresa "Oeste Catarinense" atravessando o rio Chapecó através de outra balsa. A linha era, possivelmente, a que ligava Dionísio Cerqueira ou Maravilha à cidade de Chapecó (GIALDI, 1993; ONGHERO, 2014). Esse último percurso é realizado hoje em grande parte pela rodovia BR-282, não sendo mais necessária a utilização de balsas para a transposição do curso d'água, o que é feito por objetos técnicos de engenharia, "fixos" (SANTOS, 2014b) que favorecem agora a ampliação dos fluxos às áreas circundantes.

Entre todos os exemplos mencionados acima, as balsas (também chamadas localmente de "barcas") cumpriram uma função relevante. A travessia do rio Uruguai sempre foi um dos fatores limitadores da circulação regional. Nas vilas que margeavam o rio, eram realizadas as

“combinações” para outros destinos: ao chegar em Mondaí, o viajante poderia trocar de ônibus (e linha) para deslocar-se a Frederico Westphalen ou seguir viagem até São Miguel do Oeste (O IMPARCIAL, 1952, p. 3). O porto Goio-Ên, por sua vez, permitia aos passageiros que vinham de Porto Alegre fazer conexões para toda a região oeste de Santa Catarina, como Chapecó, Xaxim e Xanxerê (JORNAL DO DIA, 1965, p. 7). Os novos sistemas de engenharia que foram implantados posteriormente na região engendraram uma nova configuração territorial (SANTOS, 2014b), além da reestruturação dos fluxos e fixos do TRIP.

Outro elemento a ser considerado no momento em que as operações do TRIP iniciaram e se intensificaram é a grande quantidade de empresas existentes, cada uma com poucos veículos e linhas e um reduzido quadro de empregados, além de seus proprietários e sócios. Ao consultarmos jornais de circulação regional e outros documentos primários, sobretudo da década de 1950, identificamos diversas empresas de ônibus que realizavam a ligação entre o oeste do estado – com ênfase em Chapecó e São Miguel do Oeste – e cidades localizadas no Paraná e no Rio Grande do Sul. Podemos mencionar as seguintes: União Erechim de Transportes (de Erechim, RS); União da Serra (Joaçaba, SC); Rainha do Sertão (Itapiranga, SC); Empresa Pratos (Santa Rosa, RS); Empresa Iguassu (Guaporé, RS); Emp. de Transp. Col. Águia Branca (Carazinho, RS); Expresso Azul (Chapecó, SC) e Empresa Oeste Catarinense (Modelo, SC).

Podemos estabelecer, portanto, uma relação entre as dinâmicas migratórias existentes no oeste de Santa Catarina (relacionadas ao noroeste gaúcho e oeste paranaense), a implantação de infraestruturas ligadas ao sistema de movimento rodoviário e, como particular a esses contextos, o estabelecimento de empresas voltadas para o transporte de passageiros utilizando ônibus. Em relação às empresas mencionadas acima, estas e outras foram, nas décadas seguintes, adquiridas e incorporadas por outras companhias, caracterizando o processo de concentração nas operações do transporte rodoviário de passageiros. Como observaremos no próximo item, hoje os serviços se concentram em um número reduzido de operadoras, característica intrínseca ao modo de produção capitalista, entendendo-o como uma ampla lógica de atuação política (em seu sentido estrito de atuação territorial[izada]) que necessita da reprodução de seu *modus operandi* em todos os âmbitos da circulação (produção, consumo e distribuição) de serviços (SILVEIRA, 2011).

3.2. AGENTES ECONÔMICOS DO TRIP NAS CIDADES PESQUISADAS

Após entendermos como se constituíram as empresas ligadas ao TRIP no oeste do estado catarinense, abrangendo a RGINT de Chapecó, agora observaremos a topologia das atuais companhias operadoras do TRIP, ou seja, o modo com que elas se organizam atualmente nas cidades analisadas. Podemos considerar, num primeiro momento, que há uma relativa concentração nas operações: existem poucos 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.

No Quadro 3, localizado a seguir, evidenciamos as empresas que operam nas duas cidades de nossa pesquisa. Foram relacionados os estados atendidos em sua totalidade, ou seja, não apenas os disponíveis a partir de Chapecó e São Miguel do Oeste. Para o detalhamento das cidades possíveis de realizar o transporte a partir de ambas, faremos uso do próximo item, que tratará especificamente dos fluxos nos locais desta pesquisa.

Os fluxos dividem-se, ao todo, entre treze empresas, cada qual com um modelo organizacional específico. Uma característica é que a maior parte delas opera em mais de cinco estados diferentes, o que as caracteriza como detentoras de uma ampla área de abrangência. Outro elemento interessante é o fato de que sete delas estão sediadas no Rio Grande do Sul, um aspecto que nos leva à gênese do TRIP na região, dadas as relações geo-históricas entre a RGINT de Chapecó e o estado vizinho na constituição dos fluxos para cá e para outras áreas do território brasileiro.

Quadro 3 – Chapecó e São Miguel do Oeste: empresas operadoras do TRIP

Empresa	**Sede**	**Estados atendidos**	**Linhas***	**Cidades**
Cantelle Viagens e Turismo Ltda.	Cascavel-PR	RS, SC, PR, SP, MG, GO, DF e BA	1	Chapecó
Constantina Turismo Ltda.	Constantina-RS	RS, SC, PR, MS e MT	4	Chapecó, SMO
EUCATUR – Emp. União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda.	Cascavel-PR	RS, SC, PR, SP, GO, DF, MS e MT	3	SMO
Expresso Princesa dos Campos S. A.	Ponta Grossa-PR	RS, SC, PR e SP	4	SMO
Helios Coletivos e Cargas Ltda.	Carazinho-RS	RS, SC, PR, SP, MS, MT, MG, GO, DF, TO e PA	6	SMO
Lopes Sul – Lopes e Oliveira Transportes e Turismo Ltda.	Carazinho-RS	RS, SC, PR, SP, MS, GO e MT	6	Chapecó, SMO

Lopestur – Lopes Turismo e Transportes Ltda.	Carazinho-RS	RS, SC, PR, SP, MG, GO, TO e MA	5	SMO
Planalto Transportes Ltda.	Santa Maria-RS	RS, SC, PR, SP, MG, GO, TO, DF, BA, Argentina (Cordoba, Resistencia) e Uruguai (Montevideo, Paysandu)	26	Chapecó
Reunidas Turismo S. A.	Caçador-SC	RS, SC, PR, SP, MG, GO, TO, DF, BA e Argentina (Posadas, Salta)	21	Chapecó, SMO
Transporte Turismo Tiquin Ltda.	Chapecó-SC	RS, SC e PR	6	Chapecó
Unesul de Transportes Ltda.	Porto Alegre-RS	RS, SC, PR, MS e Paraguai (Asunción)	30	Chapecó, SMO
Viação Nova Integração Ltda.	Cascavel-PR	RS, SC, PR, SP, MS e MT	3	SMO
Viação Ouro e Prata S. A.	Porto Alegre-RS	RS, SC, PR, SP, RJ, MS, MT, PA, GO, TO, Argentina (Posadas) e Uruguai (Salto)	28	Chapecó, SMO

Fonte: Organizado pelo autor a partir de dados de ANTT (2018b). *Desconsiderando variações da mesma linha sob outras modalidades de serviço[8].

Para elencarmos algumas transformações recentes do setor, vamos conhecer as características de cada uma das companhias que mantêm interações com nossa problemática central. Entre as fontes utilizadas para os levantamentos das informações a seguir, destacamos o acervo das várias edições da revista da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI), os trabalhos de Lima (2008) e Gômara e Lima (2012), relatórios observados nos Anuários Estatísticos Rodoviários, banco de dados do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP, da ANTT), publicações das próprias empresas e, por fim, endereços eletrônicos das empresas operadoras.

A empresa Cantelle (Viagens e Turismo Ltda.) foi fundada em 1982, na cidade de Frederico Westphalen (RS) e possui atualmente sede em Cascavel (PR). O endereço de sua matriz foi alterado em 2004, quando foi vendida para o grupo paranaense que também controla a empresa Expresso Princesa dos Campos S. A. (BRASIL, 2004). Desde seu início, a empresa

[8] As empresas operadoras do TRIP podem oferecer modalidades de serviço diferenciadas. Vejamos: a linha "Porto Alegre (RS) – Chapecó (SC)" da empresa Unesul dispõe de quatro serviços ao todo (convencional, semileito, leito e executivo), incluindo a linha-base (convencional). Consideramos na contagem apenas as linhas-base, já que não diferem no trajeto de sua operação, podendo variar apenas os horários de partida. Para possuir um serviço diferenciado é obrigatória a existência de uma linha-base no serviço convencional. Por isso, a quantidade de linhas registradas pode ser diferente da quantidade individual, desconsideradas as variações de tipo de veículo e serviço (quantidade considerada nesse quadro), já que, nessa contagem, considerou-se mais importante as cidades de origem e destino das linhas que efetivamente compõem as redes de atuação das empresas.

opera apenas uma linha, sendo atualmente entre Cruz Alta (RS) e Barreiras (BA), totalizando 2.776 km e com saídas diárias. Sua fundação está intimamente atrelada à dinâmica migratória entre o noroeste gaúcho e o oeste baiano (LEMOS, 2018).

Em seu início, há o contexto de busca, a partir da década de 1970, por uma opção de melhor qualidade e praticidade para o deslocamento entre os estados da Bahia e do Rio Grande do Sul (WAGNER, 1995). Nesse cenário, a família Cantelle (WAGNER, 1995, p. 121-122) fundou uma empresa de ônibus, a Cantelletur (antigo nome-fantasia), que realiza deste então viagens interligando aquela região baiana ao centro e noroeste sul-rio-grandense, além do oeste catarinense e paranaense, trafegando também pelos estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás e pelo Distrito Federal. O primeiro trajeto era realizado a partir de Frederico Westphalen, sendo que a saída de Cruz Alta foi oficialmente autorizada em 1995 (BRASIL, 1995).

A empresa opera em Chapecó desde o início, quando as partidas eram semanais, tornando-se diárias, o que se constata até o presente. Por pertencer ao grupo controlador da empresa Princesa dos Campos e não dispor de uma extensa malha de linhas, possui apenas uma garagem, compartilhada com a empresa congênere do grupo, localizada em Cascavel (PR), sua sede. Nos pontos terminais de sua única linha, compartilha as garagens com outras empresas, como a Ouro e Prata em Cruz Alta e o grupo controlador da Rápido Federal, em Barreiras. Na Figura 3 (A), observamos um banner de divulgação dos serviços da empresa. Sua frota é composta atualmente por dez veículos que operam apenas uma linha (VIACIRCULAR, 2018).

A Valtur (nome-fantasia da Constantina Turismo Ltda.) é sediada em Constantina (RS), e iniciou a operação de linhas rodoviárias em 1979. Opera duas linhas intermunicipais no Rio Grande do Sul (entre Palmeira das Missões e as cidades de Constantina e São José das Missões) e quatro linhas interestaduais, interligando o Rio Grande do Sul ao estado de Mato Grosso. Essas últimas atendem as duas cidades aqui analisadas, Chapecó e São Miguel do Oeste. A empresa possui garagens em Constantina e Passo Fundo, não dispondo de instalações próprias nos estados atendidos, visto que também não possui muitas linhas. É uma das poucas empresas de pequeno porte existentes, com uma frota de pouco mais de dez veículos. Verifica-se que a empresa opera serviços para o Mato Grosso desde a década de 1980, sendo regularizada apenas na década de 1990, circulando nos primeiros anos através de um regime de fretamento esporádico. Na Figura 3 (B), é possível ver outro banner de divulgação da área de atuação da companhia.

Já as empresas Eucatur – Empresa União Cascavel Turismo Ltda e Viação Nova Integração Ltda. pertencem ao mesmo grupo econômico: à família Gurgacz, mantendo sede

administrativa em Cascavel (PR). A primeira, empresa que deu origem às operações, foi fundada em 1964, operando inicialmente linhas regionais no oeste paranaense, como entre Cascavel e Catanduvas, Três Barras do Paraná e Capitão Leônidas Marques. Com o incentivo para a migração ao oeste brasileiro, como ao atual estado de Rondônia, a partir de 1972 a Eucatur iniciou a operação de viagens entre Cascavel (PR) e Porto Velho (RO) (EUCATUR, 1995). Nas décadas seguintes, a empresa expandiu seu território de atuação para os estados do Acre, Amazonas, Roraima e outros. A interação com a então BR-29 (hoje BR-364), as relações com políticos do estado rondoniense e a inexistência de outras companhias que operavam por aquelas precárias rodovias favoreceu, nos anos seguintes, o crescimento da malha de localidades atendidas (RIBEIRO; LODI, 2004).

No livro de caráter institucional e com várias informações a respeito da história do grupo, "Abrindo caminhos: os primeiros 40 anos da Eucatur" (RIBEIRO; LODI, 2004), menciona-se a importância da emancipação de diversas cidades ao longo da BR-364, condição para a constituição de serviços de transporte de passageiros e, ao mesmo tempo, produto dessa atividade econômica, a qual possuía grande importância para a integração regional. A partir da década de 1980 passa a atender mais cidades no Sul do Brasil, como Erechim, Porto Alegre e Santa Maria. Além disso, entre outras alianças comerciais, passará a atender o Paraguai e a Venezuela, bem como o transporte coletivo urbano em Manaus (AM). Hoje, em nossa delimitação para a pesquisa, a Eucatur opera apenas uma linha: de Porto Alegre (RS) a Aripuanã (MT) via Vilhena (RO), operando através do eixo rodoviário formado pelas rodovias BR-158 e BR-163, entre as cidades de Palmitos e Dionísio Cerqueira, localizadas na RGINT de Chapecó.

Já a Nova Integração, empresa fundada em 1988 (conforme dados de seu Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ), é resultado de *joint-ventures* entre a Eucatur e as empresas Expresso Maringá (PR) e Empresa de Transportes Andorinha S. A. (Presidente Prudente, SP). Ela foi criada em razão do aumento da demanda entre os estados do Paraná, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso (EUCATUR, 1995; RIBEIRO; LODI, 2004). Atualmente, além de ter apenas a Eucatur sobre seu controle acionário, ela opera um número restrito de linhas: apenas cinco, sendo duas delas incluídas em nosso recorte: as linhas Porto Alegre (RS) – Alta Floresta (MT) via São Miguel do Oeste (SC) e a mesma linha também via Seara (SC), essa última não sendo operada na prática, conforme levantamentos feitos nos trabalhos de campo.

As operações do grupo Eucatur sofreram reestruturações significativas nesta década[9], as quais se efetivaram através da transferência das linhas regulares da principal empresa do grupo, a Eucatur, para a "Solimões Transportes de Passageiros e Cargas Ltda.", pertencente ao mesmo grupo empresarial (BRASIL, 2015b). Trata-se da empresa que até o ano de 2015, momento em que há a reorganização do setor, não operava linhas reguladas pela ANTT. Hoje, ela possui 88 linhas registradas ao todo, entre essas 40 ligações com diversas modalidades de serviço (ANTT, 2019a). Na Eucatur, encontram-se registradas quatro linhas. Mencionamos, por fim, a existência da empresa "Transportes Coletivos Serra Azul Ltda.", também pertencente ao grupo. Além das linhas interestaduais, o grupo atua fortemente em linhas intermunicipais no estado de Rondônia e outros ramos econômicos, como educação e serviços diversos. Entre as garagens principais, mencionamos as de Porto Velho e Ji-Paraná (RO), Manaus (AM), Cuiabá (MT), Cascavel (PR), Florianópolis (SC) e Porto Alegre (RS).

Entre as empresas Eucatur e Nova Integração, soma-se atualmente uma frota total de aproximadamente mais de 350 veículos (VIACIRCULAR, 2018). A área de abrangência do grupo é muito grande: 13 estados e 2 países. Através da Figura 3 (C), conseguimos observar a cartografia da atuação das empresas, onde se notam os dois principais centros administrativos: Cacavel (PR) e Ji-Paraná (RO).

[9] Com as novas exigências por parte do órgão regulador, a ANTT, como inexistência de irregularidades fiscais e trabalhistas, foram necessárias manobras jurídicas e operacionais para a continuidade das operações. Isso ocorre em função da resolução nº 4.770/2015 (BRASIL, 2015a) mencionada no item 3.1. Especificamente, no caso das empresas do grupo, encontram-se pendências ligadas à Fazenda Nacional, mencionadas em veículos de imprensa (VEJA..., 2017).

Figura 3 – Materiais de divulgação das empresas Cantelle, Valtur, Eucatur e Nova Integração

Fonte: Divulgação das empresas. Acervo do autor.

O Expresso Princesa dos Campos S. A. foi fundado em 1935, operando inicialmente um serviço regular entre Ponta Grossa e Guarapuava, no Paraná. Nas décadas seguintes, expandiu

as operações para Laranjeiras do Sul e Curitiba, bem como Foz do Iguaçu. Ocorreram compras de outras empresas, favorecendo o atendimento de cidades do oeste do estado: Cascavel, Toledo, Marechal Cândido Rondon e Pato Branco, através da Empresa Rio Paraná, comprada em 1965 (GÔMARA, LIMA, 2012). Em 1975, venceu a concorrência pública para operar a linha Francisco Beltrão (PR) – São Paulo (SP), estendida a Barracão (PR) posteriormente. Em 1990, iniciou a operação da linha São Miguel do Oeste (SC) – São Paulo (SP), operada até o presente e sendo uma das rotas que analisamos na pesquisa.

Como visto anteriormente, adquiriu em 2004 a empresa Cantelle Viagens e Turismo Ltda. Em São Miguel do Oeste, ela não dispõe de infraestrutura própria, compartilhando a garagem com a empresa Reunidas. Hoje, a empresa pertence ao grupo Gulin e tem como principal eixo de operação da empresa o que interliga o oeste e o leste do Paraná, através da BR-277, atendendo cidades como Foz do Iguaçu, Cascavel, Laranjeiras do Sul, Guarapuava e Curitiba, além de sua cidade-sede, Ponta Grossa, e a região sudoeste do mesmo estado, em cidades como Capanema, Francisco Beltrão, Pato Branco e Palmas.

A atuação da empresa Helios Coletivos e Cargas Ltda., por sua vez, está fortemente ligada à nossa problemática, como observaremos na rede de cidades que atende. Ela foi fundada em Carazinho (RS) no ano de 1947, sob outra denominação: Kipper, Zilio & Cia. Ltda., alterada anos mais tarde. Em 1955, a empresa operava quatro linhas no estado do Rio Grande do Sul: Passo Fundo – Iraí, Carazinho – Chapada, Frederico Westphalen – Mondaí e Iraí – Santa Bárbara do Sul (HELIOS, 1982). Em 1963, já operava a linha entre Passo Fundo (RS) e Dionísio Cerqueira (SC) (JORNAL DO DIA, 1963, p. 6).

Conforme dados disponíveis no Anuário Estatístico da ANTT divulgado em 2006 (ANTT, 2006), as operações que atendem a RGINT de Chapecó são bastante antigas, sendo possível observar que a Helios operava linhas desde a década de 1960, ligando as cidades de Mondaí, Iporã do Oeste, São Miguel do Oeste e Dionísio Cerqueira a Cascavel e Medianeira. Em 1979 passou a operar a linha entre Carazinho (RS) e São Félix do Xingú (PA), além de em 1981 iniciar o serviço entre Carazinho (RS) e Aripuanã (MT), ambas passando por São Miguel do Oeste (HELIOS, 2011).

Após reestruturações importantes, em 2010 quando foi adquirida por outro grupo empresarial (GRUPO..., 2010) e em 2015, ano significativo para quase todas as empresas, dadas as novas regulamentações do setor, passou a operar seis linhas interestaduais, todas tendo o oeste catarinense como ponto de passagem. A cidade de São Miguel do Oeste é atendida por todas, conforme observaremos mais à frente. Hoje, a empresa articula-se através de garagens e

bases operacionais distribuídas em Caxias do Sul, Santa Maria, Passo Fundo, Carazinho, Cascavel e Goiânia (ÔNIBUS MAGAZINE, 2013). Na Figura 4 (A e B), observa-se o mapa de atuação da empresa, com destaque às cidades atendidas por linhas intermunicipais no estado do Rio Grande do Sul, constituindo uma ampla rede de cidades interligadas entre as modalidades estadual e interestadual de transporte rodoviário de passageiros. Na modalidade intermunicipal no estado gaúcho, opera dez linhas (DAER, 2016) e possui, ao todo, uma frota de aproximadamente sessenta veículos (VIACIRCULAR, 2018).

O surgimento da empresa Lopes Sul (Lopes e Oliveira Transportes e Turismo Ltda.) ocorreu em 2003, após uma cisão da empresa Lopestur. Desde o início opera linhas entre o Rio Grande do Sul e o estado de Mato Grosso, com trajetos variados: uma linha via São Miguel do Oeste, uma via Chapecó e outra via Concórdia, todas na RGINT de Chapecó. Cada uma delas possui um trajeto diferenciado no estado de origem, com convergência na região de destino. Esse cenário se estende até hoje, tendo ligeiras alterações através da reestruturação do setor em 2015. Dispõe de garagens em Carazinho e Rio Verde, bem como passou a operar recentemente uma linha regular entre Caçu (GO) e Jundiaí (SP), efetuando conexões para as linhas que seguem até a região Sul[10]. Na Figura 4 (C), observamos uma representação cartográfica de 2011 que traz as cidades atendidas pela empresa, com uma única alteração desde aquela época: a cidade de Paranatinga (MT) não é atendida atualmente. Possui atualmente uma frota de pouco mais de dez veículos (VIACIRCULAR, 2018).

A empresa Lopestur foi fundada em 1978 e também é caracterizada como uma pequena empresa de administração familiar (família Lopes originária de Chapada, RS). No início de suas operações, dispunha de linhas ligando Carazinho a Chapada, Sarandi e Pontão, todas no Rio Grande do Sul. Ao final da década de 1980, passou a operar a linha Carazinho (RS) – Água Boa (MT), voltada incialmente para o transporte de agricultores do Sul em busca de novas áreas agricultáveis no Centro-Oeste. Posteriormente, suas operações expandiram-se até Balsas (MA), linha a qual opera até o presente, partindo em dias alternados de Carazinho (RS) e chegando à cidade maranhense, passando por São Miguel do Oeste (SC), Cascavel (PR), Maringá (PR), São José do Rio Preto (SP), Goiânia (GO) e Araguaína (TO) (LOPESTUR, 2012). A seguir, observamos também seu mapa de atuação, registrado no ano de 2011. Na época, a empresa operava outro serviço entre os estados do RS e MS. O modelo organizacional da empresa é

[10] Conforme levantamentos *in loco* ao observar os veículos da empresa, bem como relatos de seus empregados coletados em trabalhos de campo.

mais enxuto que as outras: dispõe de garagem própria apenas em sua sede, utilizando pontos de apoio ao longo de sua única linha para as necessidades operacionais mais imediatas.

Figura 4 – Materiais de divulgação das empresas Helios, Lopes Sul e Lopestur

Fonte: Divulgação das empresas. Acervo do autor.

A constituição da Planalto Transportes Ltda. ocorreu em Tupanciretã (RS), no ano de 1947, tendo como fundador, José Moacyr Teixeira. Sua primeira linha foi entre Santa Maria e Santo Ângelo, ambas cidades do mesmo estado. Em 1952, após iniciar a operação da linha Santa Maria – Porto Alegre, transferiu a sua sede para Santa Maria, onde permanece até o presente (FONSECA, 2008; GÔMARA; LIMA, 2012). Depois disso, ampliou suas operações, passando a executar linhas em Cachoeira do Sul, Santiago, São Gabriel, Uruguaiana, São Borja, Santana do Livramento, entre outras. Na década de 1980, com a aquisição do Expresso Barim, começou a operar a linha internacional Santa Maria – Montevideo. As maiores transações comerciais envolveram as compras das empresas "Expresso ABC", "Expresso Albatroz" e "Expresso Princesa do Sul", na década de 1990 (GÔMARA; LIMA, 2012).

O processo de expansão e criação de linhas regulares entre Santa Maria (RS) e o Centro-Oeste, Norte e Nordeste do Brasil – entre os serviços que mais nos interessam nesta empresa – começou em 1975, conforme expõe Gômara e Lima (2012, p. 157): "Em razão de convênios com as cooperativas [agroindustriais de atuação regional] [...], a Planalto Turismo passou a fazer uma viagem semanal entre Santa Maria e Barreiras (BA). Mais tarde, a frequência foi aumentada para quatro vezes por semana". Essas operações estão, também, ligadas aos movimentos migratórios originados no Rio Grande do Sul. Até hoje a empresa Planalto opera linhas de longa distância que partem de Santa Maria (RS) e vão até Palmas (TO) e Barreiras (BA). Essas linhas percorrem as cidades catarinenses de Palmitos, São Carlos, Chapecó, Xaxim, Xanxerê e Abelardo Luz.

Hoje, além das linhas internacionais, a Planalto opera 56 linhas intermunicipais no Rio Grande do Sul (DAER, 2016) e possui 292 ônibus em sua frota (VIACIRCULAR, 2018). Suas principais garagens estão localizadas em Santa Maria e Porto Alegre, não dispondo de fixos próprios desse tipo em outros estados. Um momento bastante significativo para as operações da Planalto foi quando ela absorveu parte das linhas da empresa Reunidas S. A. Transportes Coletivos em outubro de 2015 (BRASIL, 2015c).

A empresa Reunidas foi fundada em 1950, na cidade de Caçador (SC). Embora a empresa opere sob o registro da firma "Reunidas Turismo S. A.", o uso desse nome é recente, expressão das reestruturações por que o transporte rodoviário interestadual de passageiros passou no Brasil. O processo de constituição da Reunidas segue algo semelhante aos das outras empresas: aquisições de outras empresas, expansão de linhas, novas cidades atendidas, tudo isso se relacionando ao crescimento demográfico e principalmente dos centros urbanos pelo qual o país passou a partir da segunda metade do século passado. A primeira linha da empresa

ligava Caçador a Lages, na época um importante centro regional do Sul brasileiro, em grande parte pelo desempenho do setor madeireiro, principal elemento econômico do planalto catarinense naquele período (GÔMARA; LIMA, 2012).

Houve, ao longo de sua expansão, aquisições diversas: a empresa Oeste Catarinense (de Modelo); a União da Serra (de Joaçaba); Empresa Ourinhos (de Curitibanos); Empresa São Luiz (de Caxias do Sul); Real Transporte e Turismo (de Passo Fundo); Rio Negrinho (de São Bento); Brusquense (de Brusque), entre outras. A Reunidas expandiu sua área de atuação, atendendo até o presente inclusive a República Argentina (GÔMARA; LIMA, 2012). Até o início desta década, atendeu grande parte do estado do Rio Grande do Sul, todas as regiões de Santa Catarina e Paraná, além dos estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Tocantins e Bahia, assim como o Distrito Federal.

Entretanto, de maneira semelhante ao Grupo Eucatur, o Grupo Reunidas (formado pela Reunidas – passageiros e cargas e pela Real) sofreu reestruturações severas nos últimos anos[11]. Também em 2015, alterou seu registro: até então fazia uso da razão social "Reunidas S. A. Transportes Coletivos", passando a utilizar o registro supramencionado. Isso está relacionado às exigências da Agência Nacional de Transportes Terrestres conforme a resolução de 2015 (BRASIL, 2015a). Durante esse ano, a Reunidas também transferiu uma grande parcela de suas linhas para as empresas Princesa dos Campos e Cattani Sul (do Paraná) e Planalto Transportes e Viação Ouro e Prata (do Rio Grande do Sul). As duas últimas ficaram com as linhas interestaduais do grupo que ligavam RS e SC aos estados do PR e de SP.

As medidas foram efetivadas através das resoluções n^{os} 4.873 e 4.880 de 2015, nas quais a Reunidas S. A. Transportes Coletivos transferiu ao todo 31 linhas interestaduais. Além disso, a Reunidas Turismo também incorporou as linhas que eram operadas até então pela Real Transporte e Turismo (resolução nº 4.877/2015 da ANTT). Quer dizer, é uma evidência de outra manobra jurídica para a continuidade das operações. Na Figura 5, há um folder publicitário de dezembro de 2015, momento em que as duas empresas gaúchas – Ouro e Prata e Planalto – iniciavam as operações das linhas até então pertencentes à companhia caçadorense.

Na atualidade, a Reunidas opera poucas linhas interestaduais e reduziu drasticamente os serviços intermunicipais no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina. Em Chapecó e São Miguel do Oeste, há apenas uma linha concernente à pesquisa: a de modalidade internacional, entre Florianópolis e Salta, na República Argentina, operada somente durante os meses de verão

[11] Ver mais detalhes sobre as condições que levaram à reestruturação em Machado (2016) e Lambranho (2018).

(período de alta temporada turística). Hoje suas linhas do TRIP concentram-se especialmente entre Francisco Beltrão e o litoral catarinense, além de cidades da fronteira oeste e regiões noroeste e serrana do Rio Grande do Sul, como Santo Ângelo, Santa Rosa, Passo Fundo e Caxias do Sul, com destinos para cidades como Joinville e Florianópolis. Herdadas da empresa Real, a Reunidas mantém a operação das linhas que ligam Santo Ângelo (RS) e Porto União (SC) a Barreiras (BA) e Palmas (TO) (ANTT, 2018b).

Figura 5 – Folder publicitário indicando a absorção de linhas que pertenceram à Reunidas

Fonte: Acervo do autor.

De modo a concluir a análise sobre esta empresa, destacamos que a Reunidas já foi uma das maiores operadoras do setor no Brasil, em diversos aspectos: quantidade de linhas e horários, número da frota em suas empresas e também na quantidade de fixos para a manutenção de suas operações. Hoje, ainda assim mantém uma rede de filiais que atendem suas

linhas, além de atuar no setor de cargas. Na RGINT de Chapecó, dispõe de garagens em Dionísio Cerqueira, São Miguel do Oeste, Chapecó e Joaçaba.

Outra empresa que opera alguns serviços do TRIP é a Transporte Turismo Tiquin Ltda., com matriz em Chapecó (SC), fundada em 1987 (DIÁRIO DA MANHÃ, 1992a). Ela era mais conhecida por suas operações no transporte de modalidade urbana em sua cidade-sede, atividade a qual deixou de realizar em dezembro de 2018, segundo a própria empresa, por problemas operacionais (TIQUIN..., 2018). Desde 2003, a empresa opera uma linha entre Sarandi (RS) e Balneário Camboriú (SC), passando por Nonoai, Chapecó, Xanxerê e Lages, isto é, sendo executada em sua quase totalidade através da BR-282, diferentemente da maioria dos serviços que ligam o interior gaúcho ao litoral catarinense. Em 2011, iniciou a linha Sarandi (RS) – Curitiba (PR) através de dois roteiros diferentes: um horário via Guarapuava (PR) e outro via São Mateus do Sul (PR). Atualmente ela opera apenas o último. Além dos serviços interestaduais, ela também mantém a operação de uma linha intermunicipal semiurbana entre Chapecó e a cidade vizinha de Guatambu, situada a menos de 10km.

A empresa Unesul de Transportes Ltda. é uma das maiores da região Sul e também uma das mais importantes em nossa pesquisa. O local de sua fundação é Erechim (RS) e ocorreu em 1964, através da fusão da Transportadora Sulina de Passo Fundo e a União Erechim de Transporte Ltda. de Erechim. Naquele momento, a Unesul passava a operar um total e 16 linhas, entre intermunicipais e interestaduais (UNESUL, [197-]; GÔMARA; LIMA, 2012). Entre seus destinos, estavam Porto Alegre, Lajeado, Guaporé, Caxias do Sul, Passo Fundo, Erechim, Concórdia, Xanxerê e Pato Branco, cidades de referência regional naquele período.

Entre as aquisições que a Unesul fez posteriormente, estão duas empresas já mencionadas: a Rainha do Sertão, em 1973, e a Águia Branca, em 1985. Podemos citar também a compra de outras operadoras do setor de transporte de passageiros: Expresso Cachoeirense de Cachoeira do Sul (RS), em 1964; Expresso Santos Dumont de Porto Alegre (RS), em 1967 e Transporte Turismo Ltda. – TTL de Porto Alegre (RS), também em 1967 (UNESUL, [197-]; UNESUL..., 1974; GÔMARA, LIMA, 2012). A TTL opera sob essa marca até hoje.

Em Unesul ([197-]) e Gômara e Lima (2012) compreendemos algumas características do momento de ampliação das frentes demográficas para o oeste paranaense, de modo especial pelo incremento nas linhas de ônibus ligando os estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina àquele estado. Ao mesmo tempo em que a população regional crescia, o transporte rodoviário de passageiros se adaptava às novas demandas, proporcionando um acúmulo de capital considerável aos seus empresários (ALMEIDA, 2006). O ônibus passa a favorecer a

interligação entre diversas cidades, através dos trabalhos realizados pelas empresas especializadas neste ramo econômico. O trabalho de Almeida (2006) é importante para considerarmos a relevância deste tipo de estudo de caso, visto que favorece a compreensão dos múltiplos processos de apropriação e uso do território por parte de conglomerados empresariais.

No caso da Unesul, após constituir-se a partir da incorporação de diversas outras empresas, favorecendo a posse de uma ampla região atendida (conforme Figura 6), a mesma foi incorporada recentemente – em 2016 – pelos grupos empresariais que detêm também controle sobre as empresas Planalto Transportes Ltda. e Viação Ouro e Prata S. A. Segundo a resolução da ANTT de nº 5.214 de 17 de novembro de 2016, o controle acionário das empresas Unesul de Transportes Ltda. e Transporte e Turismo Ltda. – TTL passou para as empresas "Ouro e Prata Participações Ltda." e "JMT Administração e Participações Ltda.", ambas ligadas às empresas Ouro e Prata e Planalto, respectivamente. Os grupos econômicos que adquiriram a Unesul mantinham outras empresas de transporte de passageiros e também em ramos econômicos diversos, como podemos ver no quadro a seguir.

Quadro 4 – Atividades dos grupos econômicos que atualmente controlam a Unesul

Grupo econômico	**Empresa**	**Sede**	**Atuação**
Grupo Ouro e Prata	Viação Ouro e Prata S. A.	Porto Alegre (RS)	Transp. rodov. de passageiros
	Transporte Coletivo Ijuiense S. A. – TRACISA	Ijuí (RS)	Transp. rodov. de passageiros
	Unesul de Transportes Ltda.	Porto Alegre (RS)	Transp. rodov. de passageiros
	Transporte Turismo Ltda. – TTL	Porto Alegre (RS)	Transp. rodov. de passageiros
	CatSul Guaíba Transportes Hidroviários Ltda.	Porto Alegre (RS)	Transp. hidroviário de passageiros
	Viação Tapajós Ltda.	Santarém (PA)	Transp. hidroviário de passageiros
	VIOPEX Transportes Ltda.	Porto Alegre (RS)	Transp. rodov. de cargas
	Zettax Comércio de Alimentos Ltda.	Porto Alegre (RS)	Comércio de alimentos
	Estaleiro RGS Ltda. – TECAT Ind. naval	Porto Alegre (RS)	Indústria do setor naval
Grupo JMT	Planalto Transportes Ltda.	Santa Maria (RS)	Transp. rodov. de passageiros
	Planalto Encomendas Ltda.	Santa Maria (RS)	Transp. rodov. de cargas
	Planalto Turismo Ltda.	Santa Maria (RS)	Serviços de turismo e viagens
	RGS Máq. Agrícolas Ltda.	Santa Maria (RS)	Máquinas e implementos agrícolas
	Veísa Veículos S. A.	Santa Maria (RS)	Concessionária Mercedes-Benz
	JMT Agropecuária Ltda.	Santa Maria (RS)	Atividades agrícolas e de pecuária
	Unesul de Transportes Ltda.	Porto Alegre (RS)	Transp. rodov. de passageiros
	Transporte Turismo Ltda. – TTL	Porto Alegre (RS)	Transp. rodov. de passageiros

Fonte: Organizado pelo autor.

Ao observarmos as atividades exercidas pelos grupos empresariais que adquiriram a Unesul, constatamos uma ampla área de atuação, com destaque para o controlador da Viação Ouro e Prata, que mantém uma rede de atuação vinculada ao transporte de passageiros, através dos modais rodoviário e hidroviário. Nesse último caso, abordaremos mais à frente, como última empresa operadora do TRIP nas cidades de Chapecó e São Miguel do Oeste, o papel desempenhado pela articulação entre os serviços intermunicipais no Rio Grande do Sul e o transporte hidroviário executado no Pará.

Depois de ser adquirida por novos grupos econômicos, a Unesul realizou uma série de alterações, como o encerramento das atividades de fixos operacionais (garagens), redução no número de horários, desativação de linhas e redução da frota operacional. Até então, era uma das empresas com maior rede de filiais próprias em vinte e uma cidades da região Sul do Brasil (UNESUL, 2014). Atualmente, conforme constatações em trabalhos de campo, as garagens de Foz do Iguaçu, Francisco Beltrão, Pato Branco e Barracão (PR), Itapiranga e Chapecó (SC) e Santa Rosa, Erechim e Carazinho (RS), foram desativadas ou reorganizadas, deixando de pertencer à empresa. Isso demonstra uma tendência à flexibilização das operações, elemento importantíssimo para o entendimento das dinâmicas econômicas envolvendo empresas com áreas de atuação diversas, as quais reorganizam e transformam o território a todo momento, em busca de maior liquidez nas suas atividades (HARVEY, 1993; CORRÊA, 2005). Hoje a Unesul possui 330 veículos e também opera aproximadamente setenta linhas intermunicipais no Rio Grande do Sul e uma em Santa Catarina (DAER, 2016; DETER, 2018).

A Viação Ouro e Prata S. A. está vinculada ao Grupo Ouro e Prata, como vimos anteriormente. Sua fundação ocorreu em 1939, na cidade de Crissiumal (RS), sob o nome de "Empresa Crisciumal". Sua primeira linha regularizada foi entre Crissiumal e Ijuí, ambas no noroeste daquele estado (GÔMARA; LIMA, 2012). Nas décadas seguintes alterou seu nome para a denominação atual e também passou pelo processo de compra de outras empresas.

Em publicação institucional da empresa (OURO E PRATA, 2009), observamos que as primeiras linhas de maior distância no RS foram entre Ijuí, Santa Rosa e Carazinho com destino a Porto Alegre. Além disso, um dos fatores decisivos de sua expansão foi uma relação próxima aos governos ditatoriais militares, quando, a partir da década de 1960, a empresa passou a operar linhas entre Porto Alegre e Bagé, Santana do Livramento, Dom Pedrito e Iraí. Na década de 1990, passou a operar as linhas Ijuí (RS) – Guarantã do Norte (MT) e Ijuí (RS) – Canarana (MT), efetuando conexões nessas a partir de Porto Alegre (ANTT, 2006; OURO E PRATA, 2009).

A linha Porto Alegre (RS) – Santarém (PA) passou a ser operada em 2005 (BRASIL, 2006), o que favoreceu a constituição de uma ampla rede de uso econômico do território pelo grupo controlador. Isto é, a partir dessa data, especificamente em 2006, iniciaram as operações da Viação Tapajós no estado do Pará, operando serviços rodoviários e hidroviários para o transporte coletivo de passageiros (OURO E PRATA, 2009). Também no estado do Pará, notamos a ampliação das linhas de caráter intermunicipal, passando a atender diversas linhas, entre as quais Santarém – Altamira, Santarém – Belém, Belém – Santana do Araguaia, entre outras.

De mesmo modo que a empresa Planalto, em 2015 as operações da Reunidas foram fragmentadas e entre as que absorveram seus serviços, estava a Ouro e Prata. Nesse momento, passou a atender novas cidades importantes do ponto de vista do mercado do TRIP, como Passo Fundo, Joaçaba, Curitiba e São Paulo. Na Figura 5 mostrada anteriormente, é possível observar as linhas que cada uma das empresas passou a operar. Na atualidade, a empresa possui 48 linhas intermunicipais no Rio Grande do Sul e uma frota composta por 257 veículos (DAER, 2016; VIACIRCULAR, 2018).

Na Figura 6, mais à frente, observam-se as treze empresas de ônibus que fazem parte do recorte temático desta pesquisa. Estão presentes as cidades de terminais (de origem e destino) de todas as linhas que se vinculam ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (regulados pela ANTT) das companhias analisadas neste item. Destacamos outra vez a dimensão das operações das empresas Ouro e Prata e Planalto, abrangendo uma grande quantidade de cidades e linhas. Essas operações eram, em sua maioria, realizadas pela empresa Reunidas até novembro de 2015, momento em que esta última transferiu diversos serviços para algumas empresas da região Sul do Brasil.

Um destaque também é válido para a ampla área de atuação da empresa Unesul, operadora que interliga diversas cidades sulistas de relevância. As duas linhas que destoam são as que operam entre Florianópolis (SC) e Campo Grande (MS), atingindo o Centro-Oeste, e a internacional, operada entre Porto Alegre (RS) e Asunción (Distrito Capital, Paraguai). As operações das linhas interestaduais e internacionais mantêm uma interação com os serviços operados no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina. Constituem-se, portanto, como elementos que permitem à empresa e seu grupo acionário um amplo controle e integração do território de atuação, produzindo fixos e fluxos solidários entre si.

Cabe outra menção, desta vez em relação às empresas Eucatur e Nova Integração. As cidades atendidas pelo grupo empresarial ligado à família Gurgacz somam-se em quantidade

bastante superior à exposta na produção cartográfica. Essa condição é expressão da reestruturação dessas empresas e também do TRIP como um todo, como fora exposto no início deste item. Na Figura 3, referente ao material publicitário que exibe a área de atuação do grupo, os destinos vão do Rio Grande do Sul aos estados do Acre e Roraima, incluindo o território venezuelano. Hoje, grande parte desses serviços que não estão mais sob operação (ao menos oficialmente) das empresas Eucatur e Nova Integração, são realizados pela empresa Solimões, do mesmo grupo controlador.

Na tabela a seguir, é possível analisar mais sinteticamente alguns dados operacionais de cada uma das companhias analisadas aqui, desde a sua fundação, a frota operante, quantidade de linhas e quantidade de motoristas envolvidos (diferencia-se do Quadro 3, pois agora são exibidos dados referentes aos fixos móveis e às pessoas diretamente vinculadas às operações). Mediante o número de motoristas presentes no quadro de empregados das empresas, podemos considerar as implicações da topologia das empresas, visto que, a partir desse dado, seria possível analisar posteriormente como se distribuem esses sujeitos, essenciais às operações deste meio de transporte.

Tabela 4: Chapecó e São Miguel do Oeste – síntese das empresas operadoras do TRIP

Empresa	**Fundação**	**Frota (ônibus)**	**Linhas do TRIP**	**Motoristas**
Cantelle	1982	11	2	29
Eucatur	1964	484	3	936
Helios	1947	85	11	125
Lopes Sul	2003	14	12	69
Lopestur	1978	5	7	11
Nova Integração	1988	12	5	745
Ouro e Prata	1939	187	46	785
Planalto	1947	299	40	713
Princesa dos Campos	1935	118	12	312
Reunidas	1950	116	33	290
Tiquin	1987	5	8	16
Unesul	1964	312	55	782
Valtur	1979	12	6	28

Fonte: Organizado pelo autor a partir de ANTT (2018a; 2019a) e ViaCircular (2018).

Ao observarmos o quadro anterior, notamos algumas informações que chamam a atenção, como o fato de as empresas Eucatur e Nova Integração exibirem números bastante significativos de motoristas mas, por outro lado, apresentarem frota e quadro de linhas

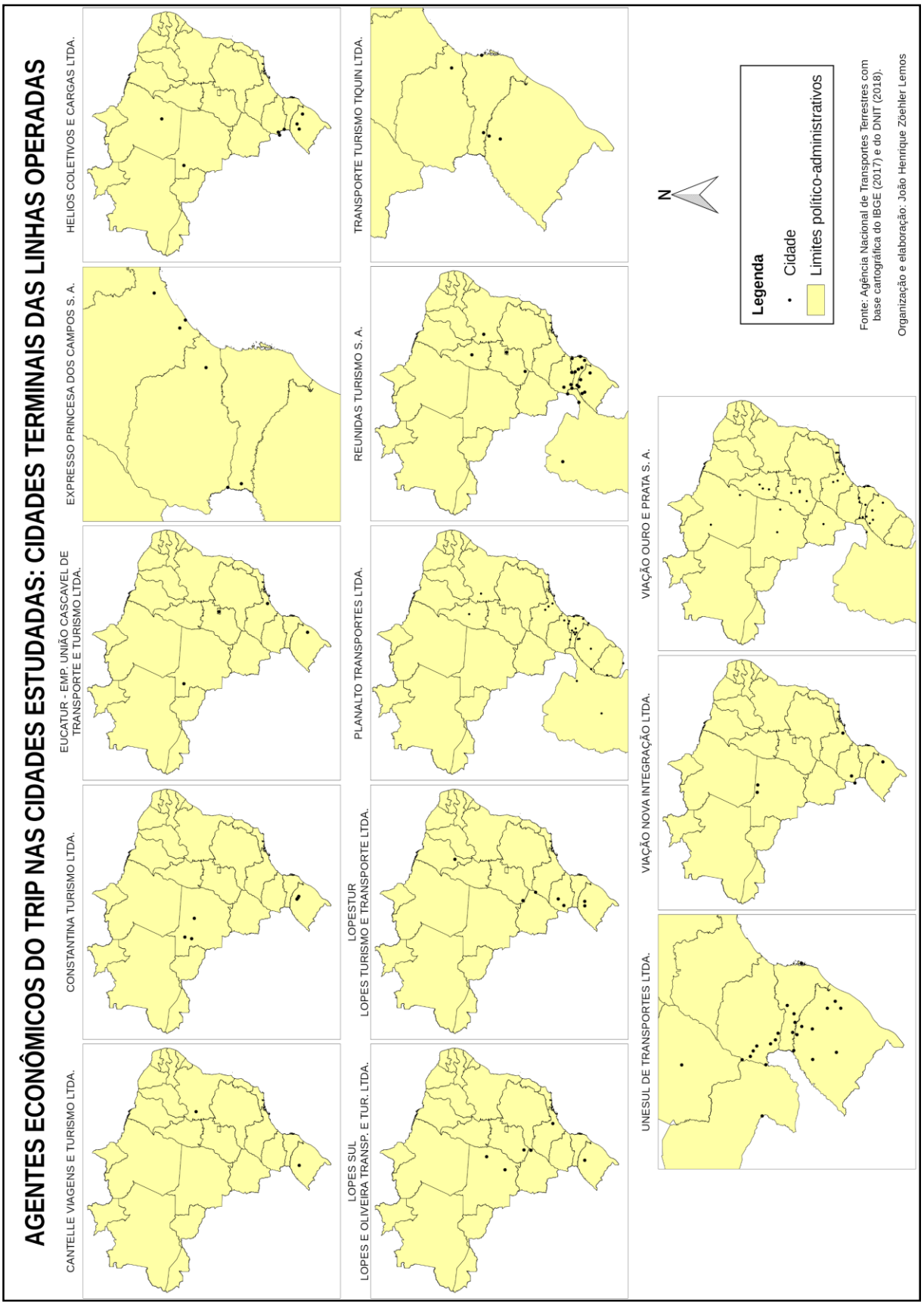
reduzidos. Outra vez, trata-se de expressões das reestruturações e operações difusas de alguns agentes econômicos, pois, como citamos há pouco, o grupo controlador passou a operar sob outras marcas e registros empresariais sem, no entanto, abandonar as antigas operadoras e seus respectivos registros.

Neste subitem, foi possível entender o modo como cada uma das empresas operadoras, consideradas aqui como agentes econômicos geradores de fluxos do TRIP, se constituíram e se organizam territorialmente. Conforme as considerações de Corrêa (2005) sobre as redes geográficas, podemos atribuir às operações do TRIP algumas características observadas ao longo deste trabalho: trata-se sobretudo do uso efetivo das condições postas pelas redes urbana e rodoviária; constitui-se de uma formalização entre Estado e agentes econômicos privados; é realizada de maneira ininterrupta dadas as condições de frequência exigidas; articula-se de maneira multiescalar, isto é, do local ao regional e nacional (e eventualmente internacional), e também envolve um conjunto de interações entre centros de controle e filiais distribuídas em diversos locais, obedecendo uma lógica territorial própria de cada ente corporativo.

Além disso, Corrêa (1992) também instiga-nos em entender as práticas espaciais dos agentes econômicos diversos que possuem topologias diversas. Em seu trabalho, o autor mostra alguns dos processos que são notoriamente decisivos na espacialidade dessas organizações. Nas empresas de ônibus abordadas nesta parte do trabalho, identificamos que as localizações das garagens estão mormente ligadas aos principais nós de operação dos serviços do TRIP. Isto é, Carazinho (RS), por exemplo, mostra-se um importante ponto nodal para as operações das empresas Unesul, Helios, Lopestur e Lopes Sul – além de ser cidade-sede das três últimas.

A noção de seletividade espacial mostra-se presente quando alguns fixos operacionais são desativados e outros sofrem manutenção. Os pontos de apoio e garagens são exemplos bastante objetivos disso: notamos que diversas filiais das empresas analisadas foram desativadas nos últimos anos. Isso também é explicitado em Chapecó, cidade na qual as operações se tornaram mais coesas, entre as empresas Reunidas, Ouro e Prata, Planalto e Unesul. Essas quatro companhias de ônibus dividem garagem na cidade chapecoense (fixo pertencente à Reunidas). Trata-se de uma tendência de racionalização dos custos e maior coesão entre as empresas operadoras.

Figura 6 – Atuação das empresas de ônibus operadoras no recorte da pesquisa



Fonte: Elaborado pelo autor.

3.3. OS TERMINAIS RODOVIÁRIOS E SUA IMPORTÂNCIA OPERACIONAL

Para a realização das operações do TRIP, são necessários alguns equipamentos que servem de suporte dessas atividades. Identificamos três tipos principais de fixos especializados: os terminais rodoviários, as garagens das empresas e os pontos de apoio. Como visto no item anterior, as empresas apresentam topologias diferenciadas na sua organização: maior ou menor número de filiais, quantidade de linhas operadas, quantidade de veículos que compõem a frota, entre outros atributos diretamente relacionados ao seu porte. Isso constitui realidades diferenciadas nas práticas espaciais das companhias, as quais necessitam de um número variável de instalações.

Mas de modo igual a todas, um fixo em especial constitui-se como central nas operações do transporte rodoviário de passageiros (de qualquer modalidade), entendendo-o como um nó para a realização dessa atividade: o terminal rodoviário. Ele concentra as operações desse modal de transporte, servindo também para a realização de "conexões" entre linhas, permitindo que os serviços se interliguem e constituam complementaridades entre si, como é o caso do terminal rodoviário localizado em Chapecó. Detalharemos agora as funções e as especificidades dos terminais rodoviários, identificados como "nós" na rede de operações do TRIP. Para efetuar esta análise, abordaremos, num primeiro momento, o fixo localizado na cidade de Chapecó, para posteriormente, tratarmos do mesmo elemento em São Miguel do Oeste.

Além do atual terminal, Chapecó já possuiu outros três. O primeiro foi inaugurado entre 1942 e 1943 e localizava-se ao norte da atual Praça Cel. Bertaso Em entrevista, o proprietário das duas primeiras instalações, Arno Palma, comenta que o hotel da família, Hotel Palma, servia como ponto para os ônibus que tinham Chapecó como localidade de parada (PALMA, 1987). A rodoviária ocupou dois endereços próximos, localizados na área central. É notável que se produzam interações espaciais com a implantação de fixos desta importância, sobretudo no momento em que o transporte de passageiros por ônibus passa a ter uma relevância crescente nos deslocamentos populacionais.

Zolet e Silvestrin (2006, p. 73) citam algumas das empresas que operavam entre as décadas de 1950 e 1960 na maior cidade do oeste catarinense: "Ônibus chegam do interior pelas empresas Mondaí [...], Trentin, Techio, Soberay [...]. Vindos do sul chegam à cidade [...] os possantes ônibus Dorigoni, Iguaçu e Águia Branca". Nesse momento, já estava em

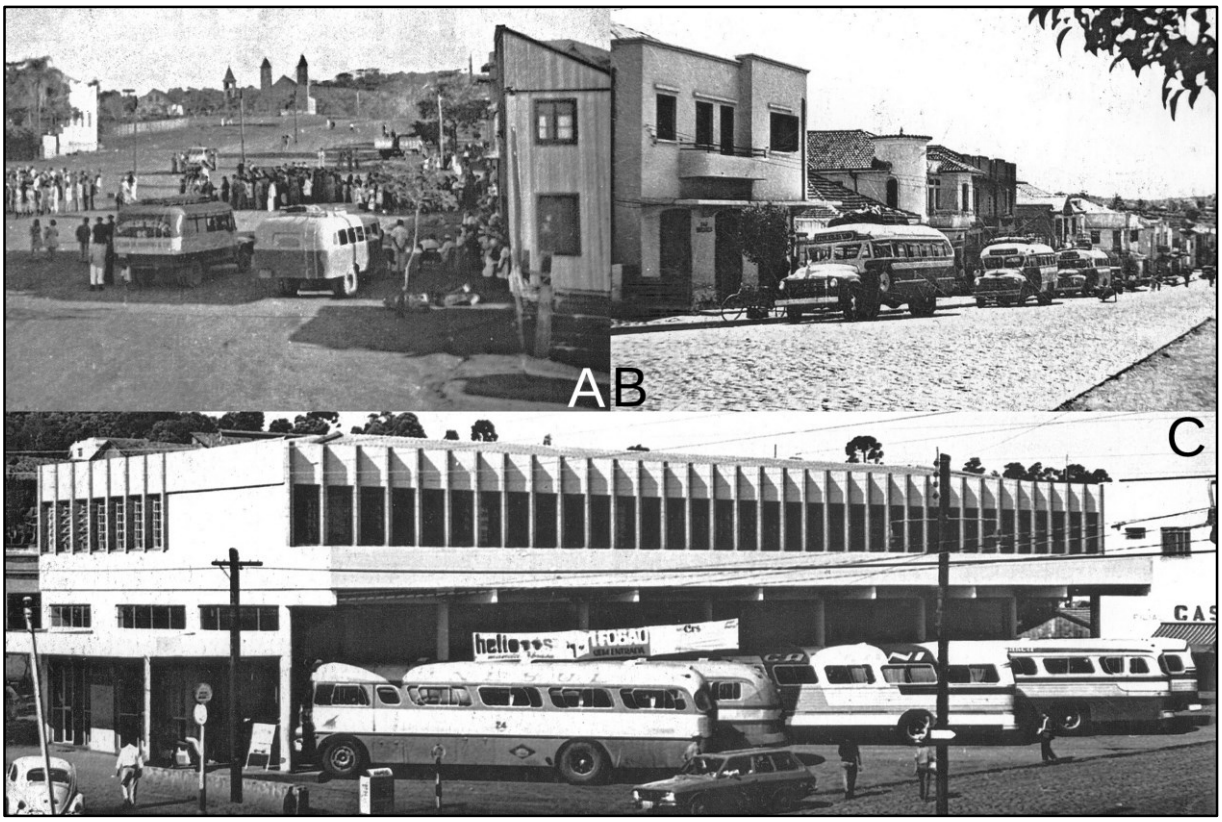
funcionamento o segundo terminal da cidade, pertencente ainda à família Palma, já mencionada.

O terceiro terminal foi inaugurado em 25 de agosto de 1968 (dia em que a cidade completara 51 anos) e localizava-se no cruzamento da rua Clevelândia e avenida Nereu Ramos, onde atualmente funciona o terminal rodoviário de linhas que se dirigem aos distritos do município, dividindo espaço com o terminal de ônibus urbanos de Chapecó (ZOLET; SILVESTRIN, 2006). Nele passaram diversas empresas que hoje já não existem mais, tendo sido elas incorporadas por outras, sofrido processos de falência e encerramento das atividades por motivos diversos. Na Figura 7, observamos o primeiro terminal (A) em fotografia da década de 1940, o segundo (B) em registro da década de 1950 e o terceiro (C) registrado na década de 1960.

Sobre o terminal inaugurado em 1968, observamos que, no final da década de 1980, sua capacidade já estava saturada, gerando diversas reclamações aos usuários, o que culminou com a inauguração da atual estação rodoviária anos depois (DIÁRIO DA MANHÃ, 1990). É interessante ressaltarmos a evolução na técnica do transporte de passageiros. Os terminais acompanharam tanto a evolução da demanda quanto a evolução técnica dos veículos utilizados no transporte. Ou melhor, a demanda crescente também se confunde com o avanço técnico do fixo móvel (ônibus) e do fixo imóvel (estradas, rodovias, terminais e outras tantas complementaridades). Isso favoreceu a ampliação dos horários, quantidade de linhas operadas e também o total de cidades atendidas. O papel das cidades e do urbano no território brasileiro é influenciador direto nisto, sendo razão dos sucessivos incrementos nas interações entre áreas, bem como do avanço dos investimentos que permitiram um maior fluxo de pessoas, informações, mercadorias e valores nos e entre os diferentes espaços.

No entorno dos terminais desenvolveu-se um conjunto de atividades ligadas ao deslocamento de pessoas e funções econômicas que necessitam de um fluxo elevado de usuários para sua plena realização. A exemplo, nos dois primeiros terminais, a função de hotel conformava uma centralidade que se relacionava à prestação de serviços para o deslocamento de passageiros. Naquele momento, as rodoviárias ainda não existiam da maneira atual nas cidades e localidades brasileiras: tratava-se apenas de pontos esparsos para a partida e chegada dos veículos que cumpriam itinerários sem obedecer uma regularidade, condição essa também ligada às deficitárias vias comunicacionais (GÔMARA; LIMA, 2012).

Figura 7 – Chapecó: três primeiros terminais rodoviários de ônibus



Fonte: Zolet e Silvestrin (2006).

O atual Terminal rodoviário intermunicipal de Chapecó "Raul Bartolamei" foi inaugurado em 24 de setembro de 1992. Naquele momento, a inauguração da obra significou o início das operações de "uma das mais antigas necessidades de Chapecó e [que] terá uma grande utilidade na integração dos países do Mercado Comum do Cone Sul, em formação" (DIÁRIO DA MANHÃ, 1992b, p. 14). De qualquer modo, naquele contexto, embora o discurso enfatizasse a possível integração com os demais países vizinhos, o terminal nunca apresentou um fluxo significativo de linhas internacionais. Abordaremos essa questão no próximo item, onde trataremos dos fluxos que, no presente, compõem as interações desempenhadas por Chapecó e que fazem uso deste nó na rede do TRIP.

Hoje o terminal rodoviário de Chapecó conta com 21 plataformas e possui em seu interior, além do comércio dos bilhetes de passagem através de agências próprias e terceirizadas das empresas de ônibus[12], o serviço de envio e recebimento de encomendas, serviço prestado

[12] Seguindo as reflexões do item 3.1.1, consideramos que as filiais que cumprem a função da venda de passagens constituem uma subrede que dá suporte às operações do transporte rodoviário interestadual de passageiros. Elas

através dos próprios veículos utilizados no transporte de passageiros. A chegada ao terminal através do transporte coletivo é realizada por meio de poucas linhas urbanas que param em pontos nas imediações, não dispondo de um terminal de transbordo e conexão na própria estação rodoviária. A cidade chapecoense, embora possua um discurso que exalte seu "desenvolvimento", ainda possui precariedades diversas na integração entre as diversas áreas da cidade, como é o caso em questão. Ainda assim, foi divulgado em 2015 o Plano de Mobilidade Urbana (CHAPECÓ, 2015) que prevê, a construção de uma estação terminal em área próxima à rodoviária, obra que ainda sequer foi sinalizada pela prefeitura.

Figura 8 – Chapecó: operações no Terminal Rodoviário Municipal

Fonte: Acervo do autor.

Acima, na Figura 8, estão alguns registros das operações no terminal rodoviário de Chapecó, cabendo destaque à imagem D onde há o transbordo de cargas do veículo da empresa Ouro e Prata, operando a linha entre Santarém (PA) e Porto Alegre (RS). É uma cena comum e

são uma outra dimensão da realização do trabalho envolvido no setor, já que são formadas comumente por sujeitos individuais que se ligam às empresas de ônibus através de subcontratações (terceirizações) dos serviços.

que se repete em diversas empresas, o que demonstra uma múltipla funcionalidade para as linhas de ônibus. Durante os trabalhos de campo, observamos que as plataformas do terminal são utilizadas por várias empresas de pequeno porte, subcontratadas das empresas de ônibus, através de seus veículos de carga que servem para o recebimento ou repasse de mercadorias e encomendas diversas. Essa atividade é realizada principalmente pelas operadoras do modal interestadual, com destaque à empresa Unesul, que possui diversos horários que ligam os três estados da região Sul, além da empresa Ouro e Prata, que também apresenta várias linhas em operação, demandando um atendimento em faixas de horário variadas pelos serviços de transbordo de objetos.

O trânsito de ônibus no terminal é distribuído ao longo do dia, com destaque ao período que vai das 21h às 04h do dia seguinte, no qual vários horários originados em outros estados passam pela cidade. Um grande número de linhas faz escala em Chapecó nesses momentos, realizando também o transbordo de encomendas e mercadorias, como já visto. Conforme ANTT (2019b), a cidade possui atualmente 62 linhas do TRIP que realizam paradas para embarque e/ou desembarque no terminal rodoviário. De maneira geral, as linhas que têm como destino e origem os estados da região Sul transitam durante o período noturno, característica que se ampliou nos últimos anos com a supressão de alguns horários diurnos.

Já o terminal rodoviário de São Miguel do Oeste localiza-se na área central da cidade, característica que se repete em diversos outros locais, tipicamente em cidades pequenas. Nesse caso, a estação de embarque e desembarque do TRIP também aloca alguns estabelecimentos importantes, caracterizando uma série de interações de caráter complementar. Notamos a existência de um hotel localizado no pavimento superior da edificação, além de lanchonetes, ponto de taxi, comércios e empresas voltadas para a prestação de serviços em geral. Ao todo, a edificação possui 13 plataformas para ônibus, as quais demonstram atender a demanda, visto que durante os trabalhos de campo, não foram identificados momentos onde mais que cinco plataformas são utilizadas simultaneamente.

Nas operações do transporte rodoviário interestadual de passageiros, o terminal recebe veículos das empresas Eucatur, Helios, Lopes Sul, Lopestur, Nova Integração, Ouro e Prata, Princesa dos Campos, Reunidas Unesul e Valtur. Transitam na cidade, atualmente, 49 linhas regulares do TRIP, divididas entre as empresas mencionadas. Apenas a Reunidas mantém uma garagem ativa em São Miguel do Oeste, a qual serve também de ponto de apoio para as empresas Ouro e Prata, Princesa dos Campos e Unesul. A empresa Helios deixa um veículo de caráter reserva em um estacionamento anexo ao terminal rodoviário.

Algumas cenas das operações são observadas na Figura 9, na qual apresentamos na imagem A o espaço das plataformas, destinado para embarques e desembarques; na imagem B há o interior do terminal, com os guichês para compra de passagens e envio de encomendas; na C há o panorama geral da área das plataformas; e na D o veículo reserva da empresa Helios é visto.

Figura 9 – São Miguel do Oeste: operações no Terminal Rodoviário Municipal

Fonte: Acervo do autor.

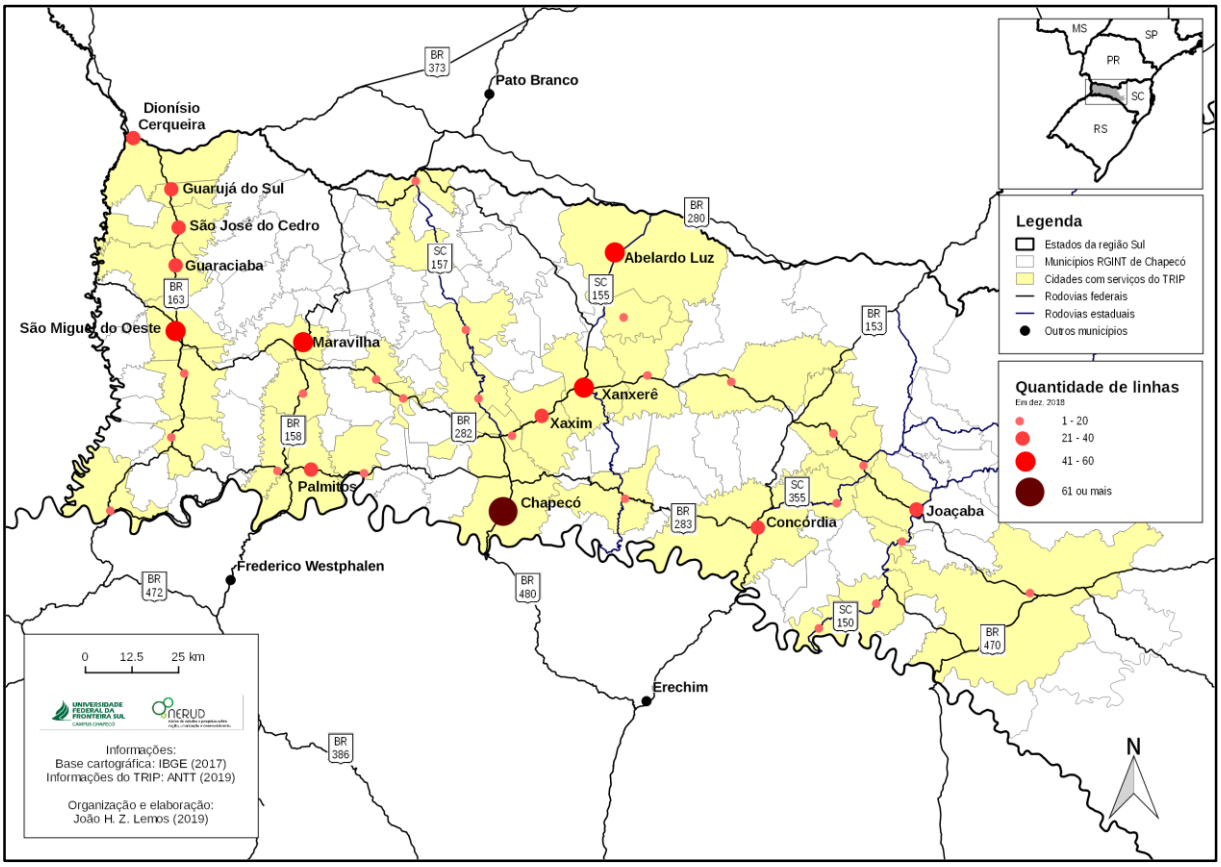
O terminal rodoviário da cidade também recebe veículos de carga e descarga de encomendas, de mesmo modo como ocorre em Chapecó, para o transbordo de mercadorias diversas, as quais são transportadas pelos ônibus. O movimento, se comparado a Chapecó, é indiscutivelmente menor, mas, de mesma maneira, expressa algumas faixas de horário onde o movimento se eleva. Através dos trabalhos de campo, identificamos que entre 16h e 22h há um aumento no fluxo de veículos, o que volta a ocorrer durante a madrugada, com várias linhas em trânsito no terminal.

4. FLUXOS DE PASSAGEIROS EM CHAPECÓ E SÃO MIGUEL DO OESTE

Para entendermos como se configuram hoje os fluxos do transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP) nas cidades de Chapecó e São Miguel do Oeste, vamos analisar brevemente como se distribuem os serviços deste modal na Região Geográfica Intermediária (RGINT) de Chapecó. 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 com ao menos um serviço atendendo a sede urbana.

Com o objetivo de compreender a amplitude do TRIP na região que contém nossas duas cidades de estudo, elaboramos o Mapa 9, onde, além de considerar a distribuição quantitativa das linhas, mostram-se também as principais rodovias utilizadas por esse modal de transporte coletivo.

Mapa 9 – RGINT de Chapecó: distribuição dos serviços do TRIP



Fonte: Elaborado pelo autor.

Ressaltamos a importância de se analisar o mapa anterior com o presente na página 53, referente à distribuição populacional nas cidades dessa região e também às principais vias que compõem o sistema de movimento rodoviário da região. Essa observação permite entender não apenas a quantidade de linhas, mas também considerar o tamanho da população presente nas cidades atendidas por esse meio de transporte e suas respectivas situações geográficas.

A partir desse último mapa, 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. A relação não necessariamente dependente, no tocante ao porte demográfico e à quantidade de linhas do TRIP, como já discutido, tem exemplo em Concórdia. Embora a cidade possua uma estimativa populacional de 74 mil habitantes em 2018, apresenta 28 linhas regulares que ali realizam paradas para embarque e desembarque. Essa cidade contrasta em relação ao município de Abelardo Luz, que mesmo possuindo uma estimativa populacional de pouco mais de 17 mil habitantes para o ano de 2018, apresenta a quantidade de 41 linhas (ANTT, 2019b). Isso se configura por alguns elementos, sobretudo a situação geográfica que essa última cidade, de menor porte, apresenta.

O elevado número de linhas que tem Abelardo Luz como ponto de seção é explicado por estar em uma área de confluência de rodovias que levam ao sudoeste e oeste do estado do Paraná, condição em que mesmo não tendo efetivamente um elevado número de passageiros, representa uma maior acessibilidade à cidade, favorecendo as conexões pelo modal a uma grande quantidade de cidades dessas e de outras regiões.

Embora não ocorra em todas as cidades pequenas que são atendidas por operações do TRIP, várias das que possuem muitas linhas de ônibus têm a rodovia como eixo principal de movimento na área urbana. Mas vale pontuar: nem todas que têm a rodovia como principal via possuem muitas linhas. Em trabalhos de campo realizados em outros momentos, constatamos que casos assim localizam-se ao longo do eixo rodoviário da BR-163, locais onde a sobreposição da estrada às suas principais ruas e avenidas produz uma série de complementaridades relacionadas aos diversos tipos de fluxos que atingem esses locais.

Outra consideração que pode ser feita quanto à dinâmica geral do modal na RGINT de Chapecó é a de existirem diversas linhas bastante longas, superando comumente os 1.500 km de extensão. Sobre o surgimento dessas linhas, apontamos, como um dos fatores, as migrações existentes principalmente a partir da década de 1970, vinculadas à expansão da fronteira agrícola, quando partiram da região Sul do Brasil numerosos contingentes populacionais em

direção ao Centro-Oeste, Norte e Nordeste, notadamente nas regiões atendidas hoje pelos serviços de transporte de passageiros. Já em relação à manutenção da permanência desses serviços de operação complexa e com especificidades, destacamos o caráter de significativa importância para a interligação entre diversos centros regionais ao longo do percurso, favorecendo o uso nos deslocamentos intermediários (entre as cidades percorridas) que possuem menores distancias que entre os pontos extremos das linhas.

Especificamente em relação a Chapecó e São Miguel do Oeste, essas cidades concentram a maior parte das linhas de longuíssima distância nessa região. Podemos destacar alguns números, referentes à quilometragem total percorrida, das linhas Porto Alegre (RS) – Santarém (PA), da empresa Ouro e Prata, com 4.002 km; São Félix do Xingu (PA) – Carazinho (RS) via Goiânia e via Brasília, com 3.869 e 3.534 km respectivamente, operadas pela Helios; a linha da empresa Lopestur que liga Carazinho (RS) a Balsas (MA), que percorre 3.249 km ao todo; e as linhas entre Santa Maria (RS) e Palmas (TO) e Barreiras (BA), ambas da empresa Planalto, que possuem 2.934 km e 2.898 km, respectivamente.

Com o uso da rodovia BR-163, por exemplo, a linha entre Porto Alegre e Santarém favorece, além da manutenção das ligações entre áreas de intercâmbio populacional (LEMOS, 2018) e intensa produção agroindustrial, a conexão entre diversas cidades médias e capitais estaduais, revelando a importância de compreender as bases já tratadas que dão funcionalidade ao TRIP. Vale mencioná-las outra vez: a complexidade da rede urbana e os papéis das cidades; a disposição dela e a relação de causa e consequência que a rede rodoviária produz; e, através dessas duas, a existência de serviços do modal rodoviário de transporte de passageiros.

Em resumo, conforme dados da ANTT (2019b), a RGINT de Chapecó é atendida ao todo por 155 linhas do TRIP e 1 do internacional, divididas em 16 empresas operadoras, concentradas em 12 grupos econômicos diferentes, cada qual dispondo de uma topologia de uso do território para o transporte de passageiros e cargas.

Agora abordaremos a configuração atual dos fluxos do TRIP em Chapecó e São Miguel do Oeste, cidades nas quais, das 16 empresas de ônibus que circulam na região, apenas 2 não operam nesses dois locais (Auto Viação Catarinense e Solimões). A maior cidade da região é também a que concentra o maior número de serviços do modal: 62 linhas regulares atualmente, tendo Xanxerê em seguida, com 58 linhas e, São Miguel do Oeste, na terceira posição, a qual apresenta um total de 49 linhas regulares. No quadro a seguir, verificamos a listagem das linhas presentes em Chapecó, agrupadas por empresa operadora e também mostrando o serviço de cada uma delas, bem como o número de registro no órgão regulador (ANTT).

Quadro 5 – Chapecó: linhas do transporte rodoviário interestadual de passageiros

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

10-0114-00	Porto Alegre (RS) – Guaíra (PR)	Convencional	Unesul
10-0114-61	Porto Alegre (RS) – Guaíra (PR)	Executivo	Unesul
09-0305-00	Salto do Lontra (PR) – Porto Alegre (RS)	Convencional	Unesul
10-0097-00	Taquara (RS) – Barracão (PR)	Convencional	Unesul
10-0005-00	Casca (RS) – Juruena (MT)	Convencional	Valtur
11-0004-00	Sinop (MT) – Passo Fundo (RS)	Convencional	Valtur
11-0004-61	Sinop (MT) – Passo Fundo (RS)	Executivo	Valtur

Fonte: Organizado pelo autor a partir de ANTT (2019b).

Como visto acima, entre as linhas do TRIP que tem Chapecó como ponto de parada, 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 mantém 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. Diverge em partes, portanto, das razões iniciais da criação dos serviços. Conforme o item que utilizamos para abordar a origem e a formação das empresas e dos serviços regulares de transporte de passageiros, a motivação inicial estava ligada aos deslocamentos entre as áreas de origem e de destino dos migrantes vinculados ao processo de reocupação da região oeste de Santa Catarina. 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, emprego e renda, que se mostram como 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.

Com o propósito de comparar a quantidade de linhas entre Chapecó – enquanto cidade média – e outros centros de mesmo nível na região Sul, fazemos uso das proposições de Castello Branco (2006), quando a autora cita outras diversas cidades que são passíveis de interpretação a partir dessa noção. Na tabela à frente, observamos uma significativa diferença entre as cidades e as respectivas quantidades de linhas de transporte rodoviário que as atendem. Enquanto Caxias do Sul encabeça a lista no quesito populacional, Cascavel se destaca pela quantidade de

linhas: a diferença entre esta e a segunda colocada é maior que a quantidade total de linhas operantes na cidade de Chapecó.

Entre as considerações que são possíveis de se fazer para tal cenário, estão as de que a cidade com maior número de linhas se mostra assim por ser um importante nó na rede rodoviária da região Sul, reunindo essa elevada quantidade de serviços, além de propriamente seu papel relevante como cidade média e de elevada complexidade no cenário nacional (cf. REOLON, 2007). Outra consideração, acerca do extremo desse cenário, se dá em relação a Santa Maria. É uma cidade de elevada relevância no estado do Rio Grande do Sul, embora apresente uma quantidade de linhas menor que várias cidades da RGINT de Chapecó. Podemos considerar que uma das razões se dá por estar em uma situação geográfica menos favorável que outras cidades, sobretudo na questão da rede rodoviária, além de poder ser considerada um ponto final na rede de operações do TRIP. Novamente, a quantidade de linhas operadas não está, necessariamente, atrelada ao porte e papel da cidade na rede urbana regional.

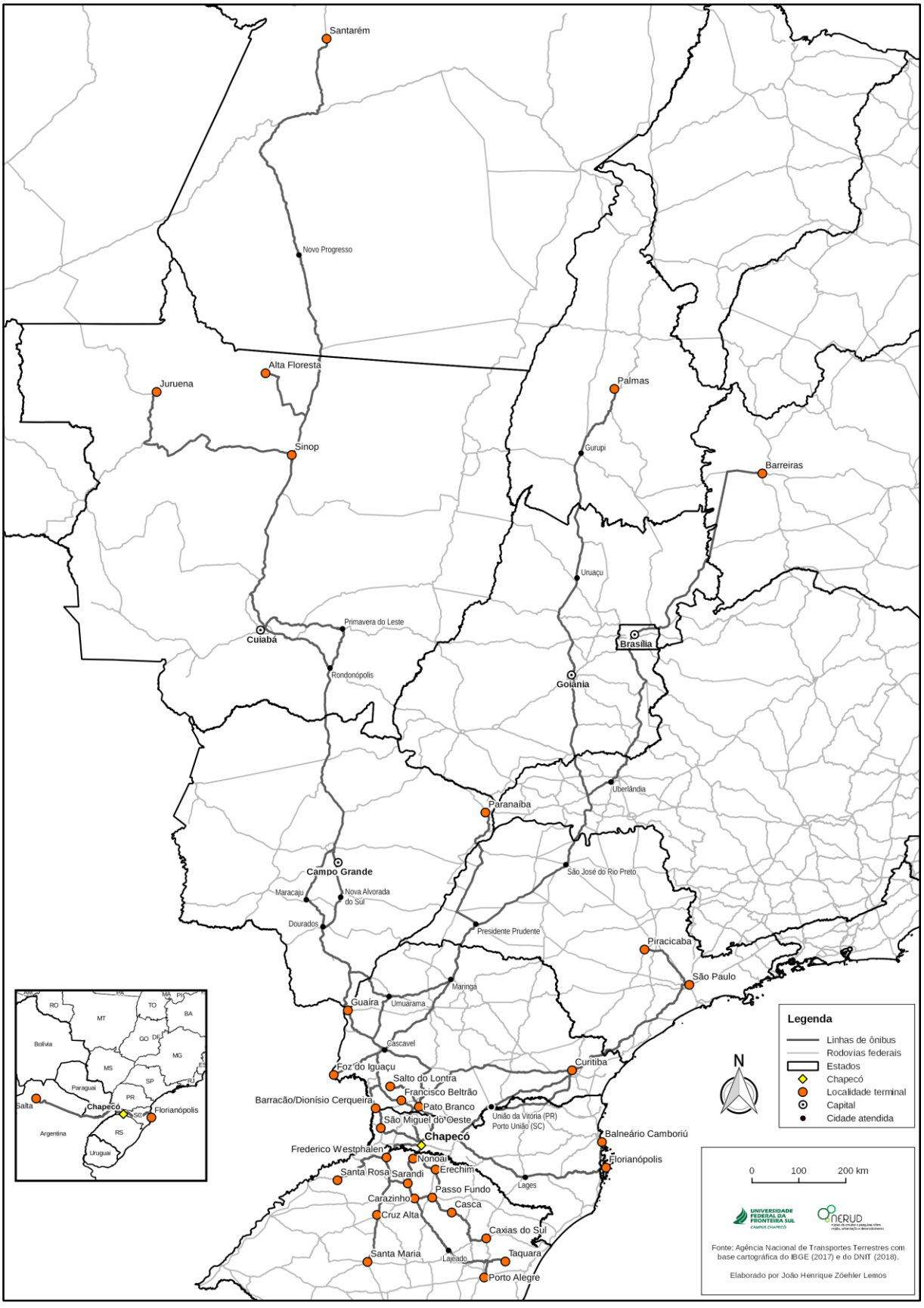
Tabela 5: Quantidade de linhas do TRIP em cidades médias da região Sul do Brasil

Cidade	Quantidade de linhas	População estimada (2018)
Cascavel	173	324.476
Caxias do Sul	37	504.069
Chapecó	62	216.654
Foz do Iguaçu	108	258.823
Guarapuava	39	180.334
Lages	35	157.743
Passo Fundo	54	201.767
Ponta Grossa	95	348.043
Santa Maria	22	280.505
Uruguaiana	15	127.079

Fonte: ANTT (2019b) e IBGE (2018). Organizado pelo autor.

No Mapa 10 é possível observar as rotas detalhadas das linhas que cumprem seccionamento em Chapecó. Em tonalidade cinza escuro estão os percursos, que, por sinal, mostram-se variados, sobretudo ao chegarem à cidade paranaense de Cascavel. A situação geográfica de Chapecó na rede rodoviária da região Sul favorece a quantidade de linhas observadas no quadro anterior. Novamente, vale mencionar a maior linha operada na cidade, ligando Porto Alegre (RS) a Santarém (PA), totalizando 4.005 km de extensão. No mapa, a cidade paraense está no extremo-norte dos municípios terminais das linhas do TRIP.

Mapa 10 – Chapecó: percurso detalhado das linhas do TRIP



Fonte: Elaborado pelo autor.

Outro aspecto que corrobora com a interpretação das operações do TRIP como expressões da mobilidade populacional atrelada à formação socioespacial refere-se às áreas de origem e destino dos serviços regulares do modal. No estado gaúcho, com exceção das cidades de Porto Alegre e Santa Maria, os outros centros que ainda hoje mantêm as interações estão em considerável intensidade vinculados às migrações e centralidades, em relação ao amplo território referente à RGINT de Chapecó. Quando cartografadas, a ausência de linhas entre as regiões Sul e Oeste do estado do Rio Grande do Sul, permite-nos reiterar a importância de interpretar a constituição dos serviços do TRIP como expressões de diferentes temporalidades, notadamente existentes na constituição dos diferentes espaços.

Em relação à cidade de São Miguel do Oeste, existe uma significativa diversificação nos destinos e em algumas empresas, que não operam na cidade de Chapecó. É interessante ressaltar, conforme o Quadro 6 a seguir, que há a repetição de algumas linhas em ambas as cidades. Isso ocorre por elas trafegarem em ambos os locais, fazendo uso da rodovia BR-282. A linha internacional entre Florianópolis (capital catarinense) e Salta (capital da província argentina de mesmo nome) também realiza parada neste lugar. Sua operação, entretanto, tem os horários ampliados (diários) apenas durante o verão. No restante do ano, suas saídas são semanais em ambos os sentidos.

Quadro 6 – São Miguel do Oeste: linhas do transporte rodoviário interestadual de passageiros

Prefixo	Linha	Serviço	Empresa
11-9037-00	Aripuanã (MT) – Porto Alegre (RS)	Convencional	Eucatur
11-0030-00	Aripuanã (MT) – Carazinho (RS)	Convencional	Helios
11-0030-61	Aripuanã (MT) – Carazinho (RS)	Executivo	Helios
09-0244-00	Barracão (PR) – Caxias do Sul (RS)	Convencional	Helios
09-0244-61	Barracão (PR) – Caxias do Sul (RS)	Executivo	Helios
09-0246-00	Foz do Iguaçu (PR) – Cruz Alta (RS)	Convencional	Helios
09-0246-61	Foz do Iguaçu (PR) – Cruz Alta (RS)	Executivo	Helios
09-0245-00	Medianeira (PR) – Caxias do Sul (RS)	Convencional	Helios
02-0026-00	São Félix do Xingu (PA) – Carazinho (RS)	Convencional	Helios
02-0026-61	São Félix do Xingu (PA) – Carazinho (RS)	Executivo	Helios
02-0027-00	São Félix do Xingu (PA) – Carazinho (RS)	Convencional	Helios
02-0027-61	São Félix do Xingu (PA) – Carazinho (RS)	Executivo	Helios
19-0038-00	Paranaíba (MS) – Carazinho (RS)	Convencional	Lopes Sul
19-0038-61	Paranaíba (MS) – Carazinho (RS)	Executivo	Lopes Sul
10-0049-00	Carazinho (RS) – Balsas (MA)	Convencional	Lopestur
10-0049-61	Carazinho (RS) – Balsas (MA)	Executivo	Lopestur
10-0048-00	Panambi (RS) – Chapadão do Céu (GO)	Convencional	Lopestur
10-9007-00	Porto Alegre (RS) – Alta Floresta (MT)	Convencional	Nova Integração
16-0044-00	Dionísio Cerqueira (SC) – São Paulo (SP)	Convencional	Ouro e Prata
16-0044-31	Dionísio Cerqueira (SC) – São Paulo (SP)	Semileito	Ouro e Prata
10-0016-00	Ijuí (RS) – Canarana (MT)	Convencional	Ouro e Prata
10-0016-31	Ijuí (RS) – Canarana (MT)	Semileito	Ouro e Prata

16-0051-00	São Miguel do Oeste (SC) – Curitiba (PR)	Convencional	Ouro e Prata
16-0051-31	São Miguel do Oeste (SC) – Curitiba (PR)	Semileito	Ouro e Prata
16-0023-00	S. Miguel do Oeste (SC) – São Paulo (SP)	Convencional	Princesa dos Campos
16-0023-41	S. Miguel do Oeste (SC) – São Paulo (SP)	Leito	Princesa dos Campos
16-0023-61	S. Miguel do Oeste (SC) – São Paulo (SP)	Executivo	Princesa dos Campos
16-9021-00	Florianópolis (BRA) – Salta (ARG)	Convencional	Reunidas
09-0388-00	Foz do Iguaçu (PR) – Carazinho (RS)	Convencional	Unesul
09-0307-00	Foz do Iguaçu (PR) – Caxias do Sul (RS)	Convencional	Unesul
09-0307-61	Foz do Iguaçu (PR) – Caxias do Sul (RS)	Executivo	Unesul
09-0349-00	Foz do Iguaçu (PR) – Porto Alegre (RS)	Convencional	Unesul
09-0349-61	Foz do Iguaçu (PR) – Porto Alegre (RS)	Executivo	Unesul
09-0391-00	Foz do Iguaçu (PR) – Porto Alegre (RS)	Convencional	Unesul
09-0392-00	Foz do Iguaçu (PR) – Porto Alegre (RS)	Convencional	Unesul
09-0392-61	Foz do Iguaçu (PR) – Porto Alegre (RS)	Executivo	Unesul
10-0072-00	Porto Alegre (RS) – Foz do Iguaçu (PR)	Convencional	Unesul
10-0072-31	Porto Alegre (RS) – Foz do Iguaçu (PR)	Semileito	Unesul
10-0072-41	Porto Alegre (RS) – Foz do Iguaçu (PR)	Leito	Unesul
10-0072-61	Porto Alegre (RS) – Foz do Iguaçu (PR)	Executivo	Unesul
10-0114-00	Porto Alegre (RS) – Guaíra (PR)	Convencional	Unesul
10-0114-61	Porto Alegre (RS) – Guaíra (PR)	Executivo	Unesul
10-0077-00	Santo Ângelo (RS) – M. C. Rondon (PR)	Convencional	Unesul
10-0077-61	Santo Ângelo (RS) – M. C. Rondon (PR)	Executivo	Unesul
10-0097-00	Taquara (RS) – Barracão (PR)	Convencional	Unesul
09-0348-00	Toledo (PR) – Itapiranga (SC)	Convencional	Unesul
11-0005-00	Juína (MT) – Passo Fundo (RS)	Convencional	Valtur
11-0005-61	Juína (MT) – Passo Fundo (RS)	Executivo	Valtur
10-0006-00	Marau (RS) – Juína (MT)	Convencional	Valtur

Fonte: Organizado pelo autor a partir de ANTT (2019b).

Assim como Chapecó, São Miguel do Oeste é atendida por várias linhas que têm como origem e destino os estados do Paraná e do Rio Grande do Sul. Também há a presença de linhas com distâncias superiores aos 1.500 km. Os fluxos migratórios auxiliam-nos à compreensão do porquê da existência desses serviços. Essa constatação será evidenciada nas cartografias geradas a partir da interpretação e espacialização dos fluxos nas duas cidades.

Embora não tenha linhas que ligam a cidade ao estado da Bahia, há a presença do estado do Maranhão nos destinos possíveis, através da linha que vai de Carazinho (RS) a Balsas (MA). Ainda sobre as operações das linhas que atendem a cidade, uma dinâmica particular ocorre na chegada ou partida das linhas que ligam Porto Alegre e Carazinho a Aripuanã: não existe uma rodovia pavimentada que efetive a ligação dessa cidade com outros centros urbanos, situação que provoca, nas duas rotas, modificações operacionais. No caso da linha da empresa Helios que parte do interior gaúcho, o serviço encerra-se em Juína, cidade há mais de 250 km de distância de Aripuanã. Já no serviço que segue até Porto Alegre, há uma diferenciação na sua operação básica, pois, para chegar à capital mato-grossense, Cuiabá, cumpre um itinerário diferenciado, teoricamente partindo de Aripuanã, adentrando no estado de Rondônia e indo à

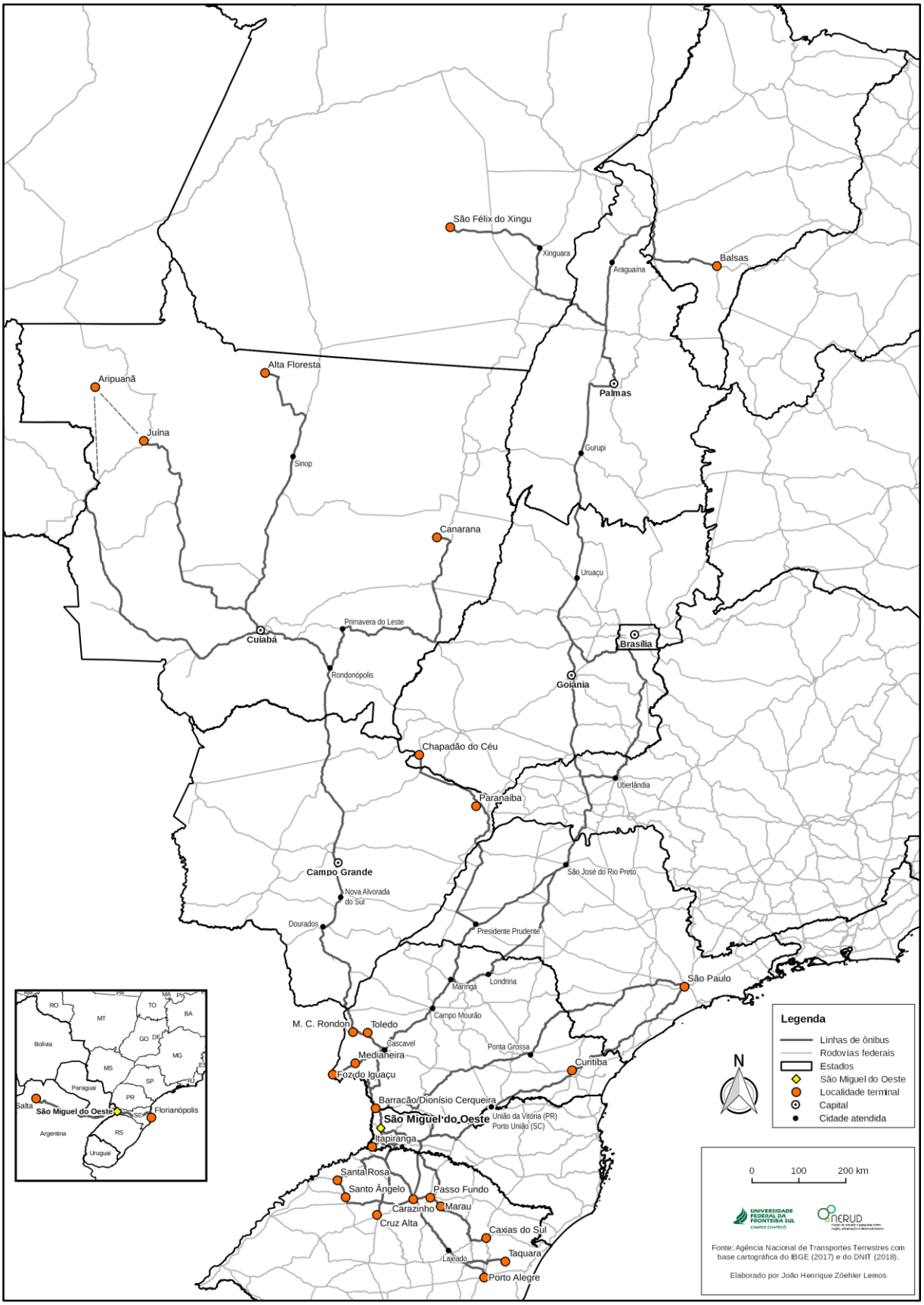
cidade de Vilhena. A mesma linha inicia a viagem no estado rondoniense, não chegando à cidade prevista no registro do serviço.

Na cartografia do percurso detalhado das linhas do TRIP que atendem São Miguel do Oeste (Mapa 11), notamos que há em grande parte a semelhança nos destinos e nos próprios percursos. Algumas observações podem ser feitas, entretanto, acerca dos trajetos e centros urbanos atendidos: apenas São Miguel do Oeste mantêm ligações com Londrina, importante cidade média do norte paranaense, através da linha que vai de Carazinho a São Félix do Xingu, com 3.869 km de extensão, passando também por Brasília, capital federal. Outra observação se dá em relação à linha entre São Miguel do Oeste e São Paulo, operada pela empresa Princesa dos Campos: seu trajeto destoa do serviço que também liga o oeste catarinense à capital paulista, pertencente à Ouro e Prata. Seu trajeto segue pela BR-163 até o estado paranaense, transitando posteriormente por importantes cidades, como Francisco Beltrão, Pato Branco, Guarapuava e Ponta Grossa, essas duas últimas, importantes centros em escala estadual.

A quantidade de linhas concentradas em alguns agentes econômicos, notadamente as empresas Ouro e Prata e Unesul, demonstra a tendência de oligopolização das operações do TRIP. Embora as linhas da primeira sejam operadas em sua maioria (excetuando-se duas linhas) há pouco menos de quatro anos, antes disso, quando pertenciam a outra companhia, a concentração também já era notada. Surgiram, na última década, algumas opções às operações mais tradicionais, como as linhas operadas pelas empresas Lopes Sul, Tiquin e Valtur, interligando diversas cidades entre o Rio Grande do Sul e o Paraná. Por exemplo, a linha Sinop (MT) – Passo Fundo (RS), que trafega por Chapecó e Laranjeiras do Sul, tendo sua operação iniciada em 2015, mostra-se uma nova opção de deslocamento entre diversas cidades que até então estavam (1) sem interligação possível via TRIP ou (2) possuíam apenas uma empresa operante entre os mercados atendidos.

Uma questão de significativa relevância, sobretudo no atual contexto das operações do TRIP, é a que trata da competitividade entre esse modal e outras formas de deslocamento, em especial o aéreo. Como visto anteriormente, o modal rodoviário para o transporte interestadual de passageiros apresentou, na última década, uma redução considerável na sua participação em escala nacional. Dentre as práticas empresariais que visam atrair usuários, está a oferta de modalidades diferenciadas no funcionamento das linhas regulares. Nesse sentido, isso também permite compreender as rotas com tendência de maior demanda e o seu caráter estratégico nas operações das empresas.

Mapa 11 – São Miguel do Oeste: percurso detalhado das linhas do TRIP



Fonte: Elaborado pelo autor.

Um serviço diferenciado consiste em oferecer, além da modalidade convencional, horários com veículos que dispõem de maior conforto ao usuário, como ocorre na modalidade leito. Nessa categoria de serviço, os veículos dispõem de poltronas mais largas e confortáveis, possibilidade de serviço de bordo e equipamentos de entretenimento. Nas duas cidades analisadas aqui, encontramos quatro linhas que dispõem desse serviço, sendo elas: Porto Alegre – Chapecó, Francisco Beltrão – Porto Alegre e Porto Alegre – Foz do Iguaçu (operadas pela Unesul) e São Miguel do Oeste – São Paulo (operada pela Princesa dos Campos). Embora as cidades atendidas não disponham, necessariamente, de ligações aéreas entre suas localidades de origem e destino – como entre São Miguel do Oeste e São Paulo, por exemplo –, a influência de centros regionais moderadamente próximos (como Chapecó em relação a São Miguel do Oeste ou Francisco Beltrão, atendidas pela linha mencionada) que dispõem de aeroporto com capacidade para voos regulares, acaba por suprir esse tipo de demanda.

A operação de serviços diferenciados também pode sinalizar as linhas de caráter estratégico das empresas, como é o caso dessas que mencionamos acima. Embora, nos últimos anos, algumas rotas tenham tido o serviço leito descontinuado[13], hoje, com a chegada de veículos do tipo *double decker* (dois pisos) e com maior capacidade de lugares, a possibilidade de operação de serviços duplos ou triplos no mesmo veículo tornou-se possível.

O uso de veículos com maior capacidade de passageiros e novos recursos tecnológicos reforça a crescente modernização e ainda maior tecnificação dos objetos utilizados no transporte coletivo. Na Figura 10 A, está um dos veículos de dois pisos e com 15 metros, operando a linha entre Chapecó e Porto Alegre; na figura B está o anúncio da empresa Unesul, na qual observamos quais linhas do TRIP são atendidas por essa frota diferenciada, de maior porte e capacidade de transporte.

Nesta abordagem (relevância na diferenciação de serviços), deixamos de lado as linhas que dispõem de modalidade semileito, pois não indicam diferenças ou uma posição estratégica no quadro de rotas operadas pelas empresas de ônibus. Justificamos, visto que houve a ampliação das operações com essa modalidade. Em nossa compreensão isso sinaliza, acima de tudo, a tentativa de dificultar o acesso às tarifas com desconto total ou parcial para públicos

[13] A linha entre Porto Alegre e Foz do Iguaçu, por exemplo, desde 2012 não dispunha mais da modalidade leito em suas operações. De mesma forma, as linhas entre a capital gaúcha e Chapecó e Francisco Beltrão não possuíram em outros momentos essa modalidade de operação. A linha entre S. M. Oeste e São Paulo, da mesma forma, dispunha apenas da modalidade convencional, até a chegada de veículos com serviço misto.

como idosos, deficientes físicos e jovens de baixa renda[14]. Desde a reconfiguração das operações do TRIP, ocorrida em 2015, em conjunto com o início da disponibilidade de novos benefícios para populações excluídas da possibilidade de mobilidade no território, houve um salto no registro de linhas com modalidades diferenciadas, como executivo ou semileito, embora, na prática, essas modalidades nem sempre diferem do serviço convencional, o mais básico oferecido pelas empresas.

Figura 10 – Chapecó: operação com veículos de dois pisos e material de divulgação

Fonte: Acervo do autor (2018).

Isso ocorre em função da obrigatoriedade mínima de operação das linhas convencionais, isto é, se um serviço dispõe de horários diários, ao menos em um dia deve ser oferecida a modalidade que permite os benefícios. Assim sendo, apenas um horário semanal, em cada sentido da rota, torna-se disponível para o uso dos benefícios, ficando os outros com as modalidades diferenciadas. Constrói-se então uma contradição, produto que é, em nossa visão,

[14] Desde 2006, o Estatuto do Idoso garante descontos ou gratuidades nas passagens de ônibus convencionais de linhas interestaduais. Desde 2013, o programa Passe Livre da ANTT está em vigor, dispondo de benefícios para pessoas com deficiências diversas. Já para os jovens de baixa renda, foi criado em 2015, por Decreto Federal, o chamado ID Jovem, cadastro único que permite, de maneira semelhante à configuração do Estatuto do Idoso, obter passagens com desconto total ou parcial em linhas/horários de modalidade convencional.

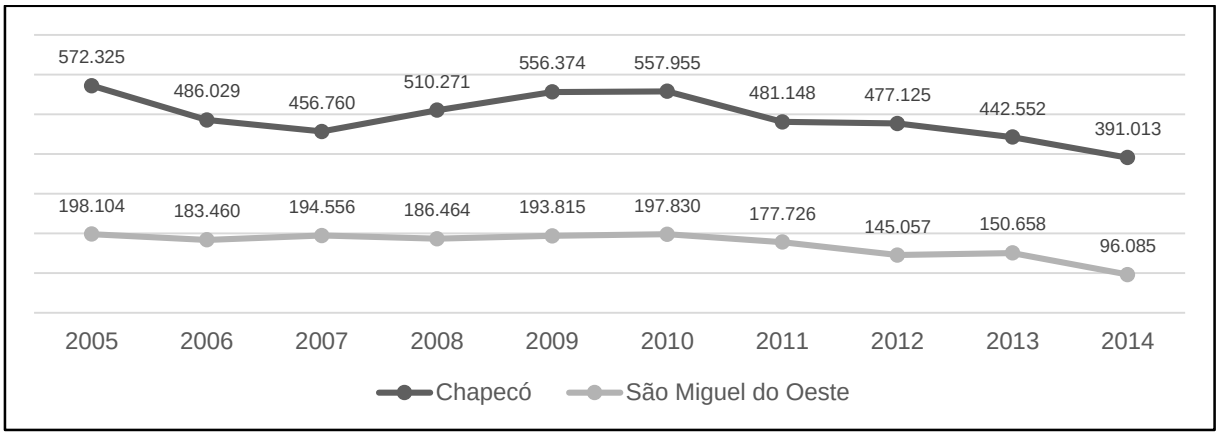
originado da falta de subsídios em nível de Estado para as operações do modal ou da falta de uma fiscalização mais séria. Quer dizer, os horários com gratuidades ou descontos ficam ainda mais vulneráveis, reféns dos interesses puramente mercantis, não atendendo a sua principal finalidade, que é tornar mais equânime a acessibilidade nos deslocamentos por via rodoviária.

Como observado durante os trabalhos de campo, entre outras estratégias para a atração de usuários, podem-se mencionar: acúmulo de passagens para o acesso a uma viagem gratuita; cadastro para estudantes acessarem passagens com valores reduzidos (de 15 a 30% de desconto sobre o valor normal); aplicativos para *smartphones* para a compra de passagens por via digital; transporte diferenciado para usuários que se deslocam em função de compras, em cidades como Maringá, Cianorte e São Paulo; entre outras táticas diversas.

Avançamos agora para a análise dos fluxos nas duas cidades, tendo como base os dados de demanda, disponibilizados no Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros – SISDAP, da ANTT. Para a análise das atuais dinâmicas que compõem as operações do TRIP em Chapecó e São Miguel do Oeste, utilizamos a base de dados que vai de janeiro a setembro de 2018 (ANTT, 2018). Com o objetivo de caracterizar os anos anteriores, atemo-nos também aos dados do SISDAP até 2009. Para períodos anteriores, são úteis os Anuários Estatísticos Rodoviários, disponibilizados em sítios eletrônicos pela agência reguladora.

Em consonância com o panorama geral deste modal, o movimento de passageiros nas duas cidades apresentou oscilações nas últimas décadas. No Gráfico 3, observamos essas variações no período entre 2005 e 2014. Ressaltamos que, a partir de 2015, os dados fornecidos pelas empresas operadoras passaram a mostrar lacunas significativas nas informações. Existem casos de ausência completa de dados de demanda em alguns anos para determinada empresa, além de dados parcialmente incompletos noutros momentos. Portanto, para a elaboração desta série temporal, o ano limitou-se a 2014.

Gráfico 3 – Chapecó e São Miguel do Oeste: Passageiros do TRIP – 2005-2014



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da ANTT.

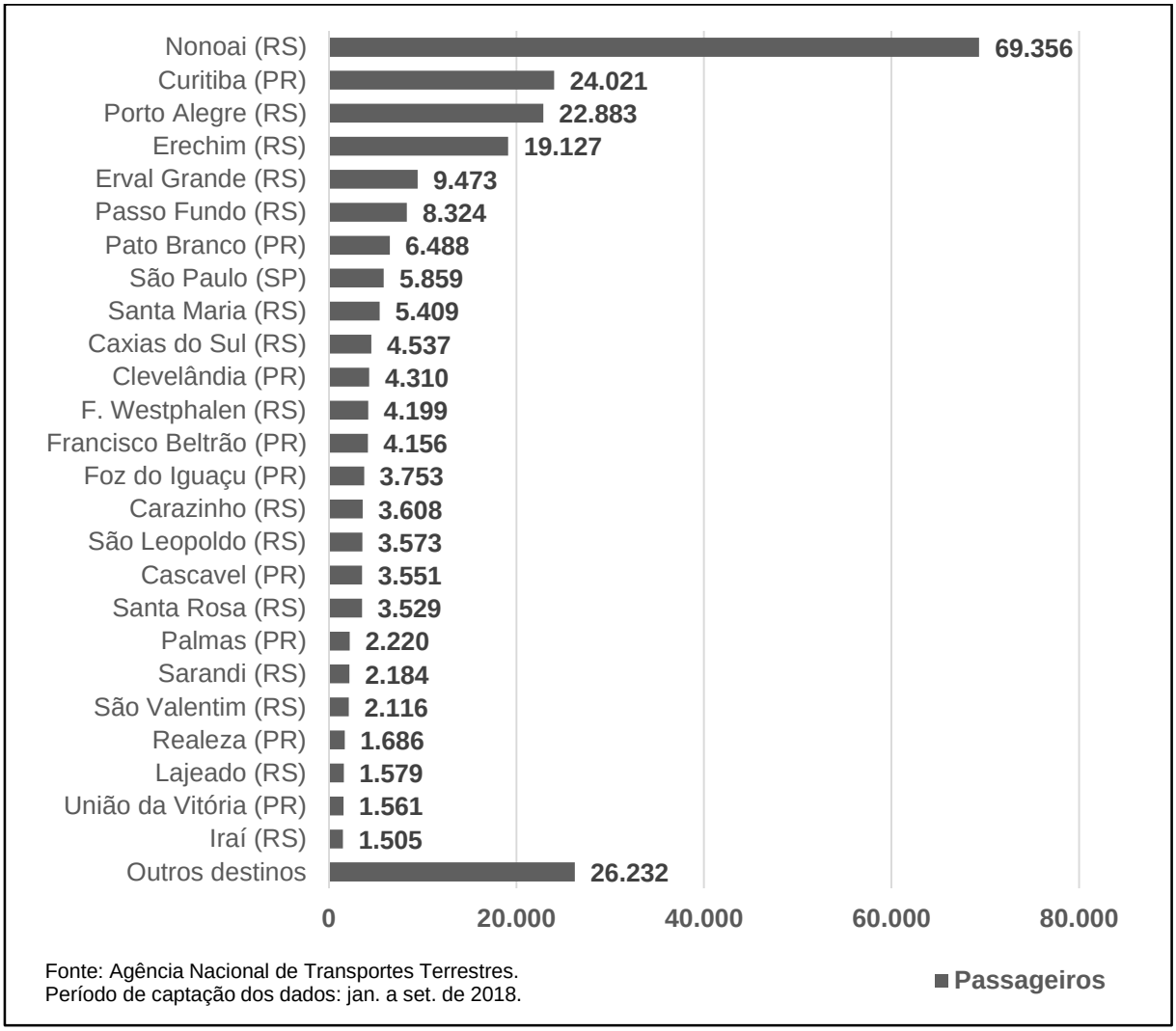
As duas cidades exibem, através dos dados, severas reduções na quantidade de passageiros, que as tinham como origem e destino. Embora seja uma temática ampla, apropriada para futuros estudos de maior aprofundamento, a oscilação na demanda geral do TRIP é evidente. Nesse contexto de alteração nos usos do modal, ao analisar os fluxos entre Londrina e São Paulo, Santos (2015) evidencia, através de entrevistas, que, embora exista uma queda na demanda do TRIP de longa distância, ela não é proporcional ao aumento no modal aéreo, como visto no Gráfico 2. Isso ocorre em função da alteração no poder aquisitivo da população nacional, na qual parte dela passa a fazer uso de outros meios de deslocamento, além do aéreo, como através de automóveis e outros modos individuais.

Considerando o período entre janeiro e setembro de 2018, levantamos os destinos com maior movimento de passageiros, nas cidades de Chapecó e São Miguel do Oeste. 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 de São Miguel do Oeste com Caxias do Sul, por exemplo, contabilizou-se a quantidade tanto de pessoas que partiram da cidade catarinense e foram até a cidade gaúcha quanto o inverso.

Primeiro, iniciamos com a cidade detentora de um fluxo de passageiros mais expressivo: Chapecó. No gráfico a seguir, relacionam-se as vinte e cinco cidades com maior demanda no período mencionado. Algumas especificidades são passíveis de explicações e ponderações, diante das recentes reestruturações por que as operações do TRIP passaram. Entre as explicações necessárias, há a referente à primazia da cidade de Nonoai (RS) nos deslocamentos.

De qualquer modo, Chapecó exerce influência sobre a cidade gaúcha, visto que até existe uma linha dedicada a esse curto trecho (menor linha interestadual operada na cidade chapecoense), mas a quantidade de passageiros visível no gráfico, quase três vezes superior ao segundo destino com maior fluxo, explica-se principalmente pela reorganização do setor em 2015.

Gráfico 4 – Chapecó: 25 ligações com maior movimento em 2018



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados de ANTT (2018b).

Com a Resolução nº 4.770/2015 (BRASIL, 2015a), o transporte em escala estadual (entre cidades de um mesmo estado) não está mais dentro das possibilidades de regulação e operação dos serviços em nível nacional e interestadual (sob controle da ANTT). Até dezembro de 2016, duas linhas importantes na ligação entre o norte gaúcho e o oeste catarinense estavam em operação, sendo elas: Passo Fundo (RS) – Chapecó (SC) e Carazinho (RS) – Xanxerê (SC). As

duas correspondiam, além da ligação entre as cidades percorridas em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul, à possibilidade de deslocamento entre as cidades dentro de ambos os estados, através de seções intermunicipais. Diante da nova regulação do setor, também 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 mostra-se elevado por efetuar em alguns horários, ao chegar no destino (na cidade gaúcha), a conexão para a cidade de Passo Fundo, através de linha intermunicipal. Trata-se da linha entre Nonoai (que legalmente parte do distrito de Goio-Ên) e Passo Fundo, sob registro nº 312 no DAER/RS.

Após a cidade de Nonoai, aparecem Curitiba e Porto Alegre, capitais de relevância nacional, as quais polarizam Chapecó sob a perspectiva da rede urbana brasileira. O transporte rodoviário interestadual de passageiros mostra-se conveniente para apreender as múltiplas interações entre cidades da região Sul, pois há alguns anos as capitais do Paraná e do Rio Grande do Sul vêm oscilando a quantidade de passageiros que se originam ou têm Chapecó como destino. Essa dinâmica de passageiros entre as cidades mencionadas pode ser interpretada como a expressão das relações que a cidade chapecoense mantém com as duas metrópoles sulistas, já que se nota uma constante equiparação entre ambas quando observamos a quantidade de passageiros transportados. A seguir, observamos uma comparação do número de passageiros entre os anos de 2005 e 2014, os quais apresentam possíveis falhas, como no ano de 2008, onde o valor referente à quantidade de pessoas transportadas entre Curitiba e Chapecó é reduzido bruscamente, tendo como possível causa a falha na transmissão das informações por parte da empresa operadora.

Tabela 6 – Chapecó: passageiros com origem e destino em Curitiba e Porto Alegre

Ano	Curitiba	Porto Alegre
2005	26.089	30.362
2006	31.448	30.609
2007	33.195	27.908
2008	17.242	31.412
2009	33.283	31.831
2010	33.286	32.992
2011	30.461	28.444
2012	29.362	28.649
2013	20.372	22.420
2014	13.624	25.095

Fonte: ANTT. Organizado pelo autor.

Em diálogos realizados durante os trabalhos de campo, notamos que a motivação das viagens de alguns usuários está ligada à utilização do Aeroporto Internacional Afonso Pena, que atende Curitiba (localizado em São José dos Pinhais na Região Metropolitana), para deslocamentos em direção a outros centros nacionais. As interações entre as capitais paranaense e gaúcha são originadas na própria formação socioespacial regional, conforme Alba (2002) e Pertile (2008) mostram, além da possibilidade de deslocamento por via terrestre ter se tornado mais favorável a essas cidades do que com a própria capital estadual, Florianópolis (vide item 2.4 deste trabalho).

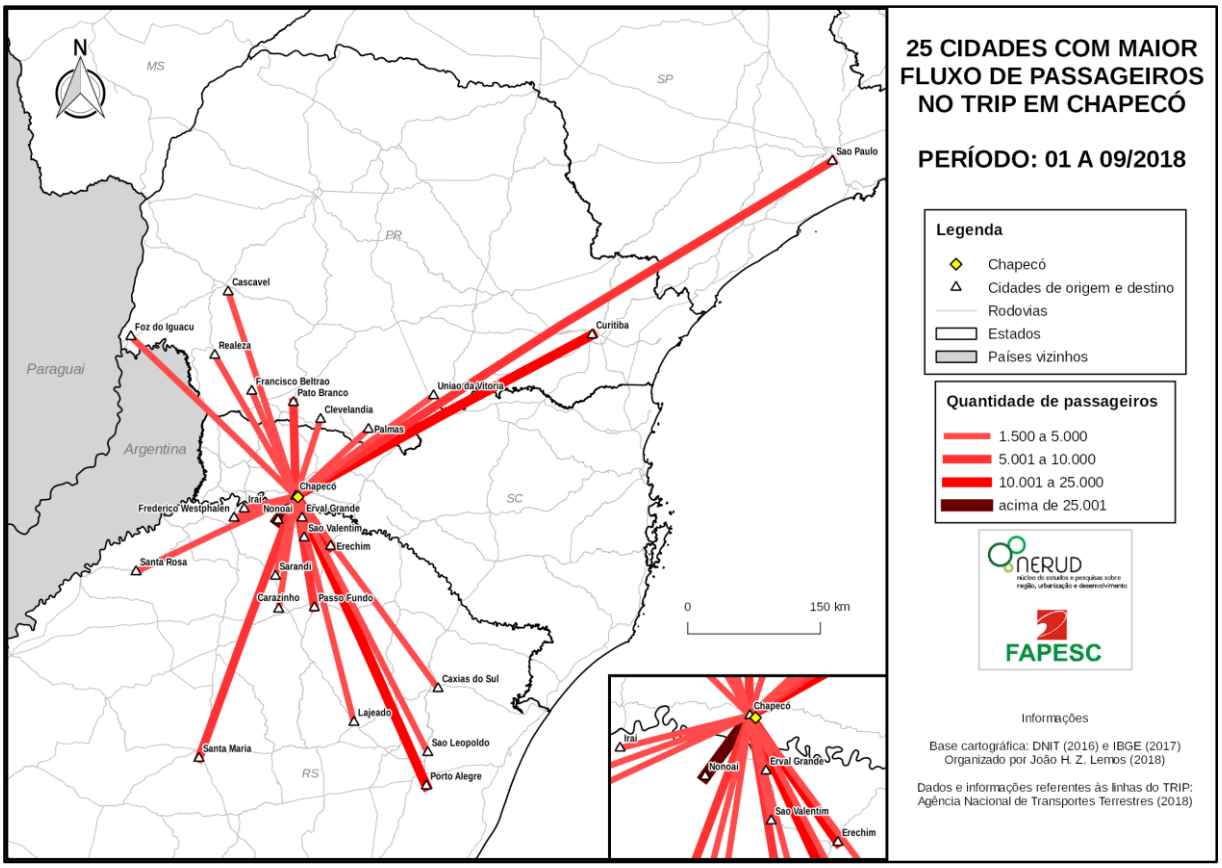
Já Erechim, cidade do Rio Grande do Sul, mostra-se como a última a superar a marca dos 10.000 passageiros, diferenciando-se das demais por duas razões: não envolver especificidades complexas, como Nonoai no caso da reestruturação do sistema, e não ser uma metrópole. Distante 95 km e sendo cidade-polo de sua RGI, a cidade também possui uma linha específica para o atendimento desse percurso (10-0079-00 e 10-0079-61, Erechim-RS x Chapecó-SC). A cidade mostra-se como um importante polo em sua área de influência, concentrando serviços médicos, educacionais e plantas industriais bastante significativas, o que favorece a conformação de uma ampla polarização na região do Alto rio Uruguai gaúcho. 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.

No mapa a seguir observamos a cartografia da quantidade de passageiros do transporte rodoviário interestadual, tomando a cidade de Chapecó como referência para os dados, no período entre janeiro e setembro de 2018 (intervalo de captura de informações disponibilizados pela ANTT). Com o caráter de informar como se apresenta a dinâmica do modal, de maneira mais objetiva, consideraram-se as 25 cidades com maior número de passageiros no período mencionado, o que se traduz numa maior interação com as regiões limítrofes, além de apenas a Metrópole Nacional, São Paulo, romper com a proeminência da região Sul nas interações.

Entre as 25 cidades com maior movimento de passageiros, 5 apresentam a opção de serviço leito (Porto Alegre, Pato Branco, Francisco Beltrão, Foz do Iguaçu e Cascavel). A diversidade de serviços, como mencionamos anteriormente, também se relaciona com o caráter estratégico de algumas linhas e suas respectivas demandas. Já a metrópole paulistana figura um caso de supressão da diversidade de serviços (desconsiderando, como já tratado também, a modalidade semileito), já que a modalidade leito foi operada até o ano de 2015, através da linha

entre Chapecó e São Paulo, momento em que suas operações foram assumidas pela Viação Ouro e Prata e esse serviço diferenciado passou a sofrer descontinuidade.

Mapa 10 – Chapecó: 25 ligações do TRIP com maior movimento em 2018



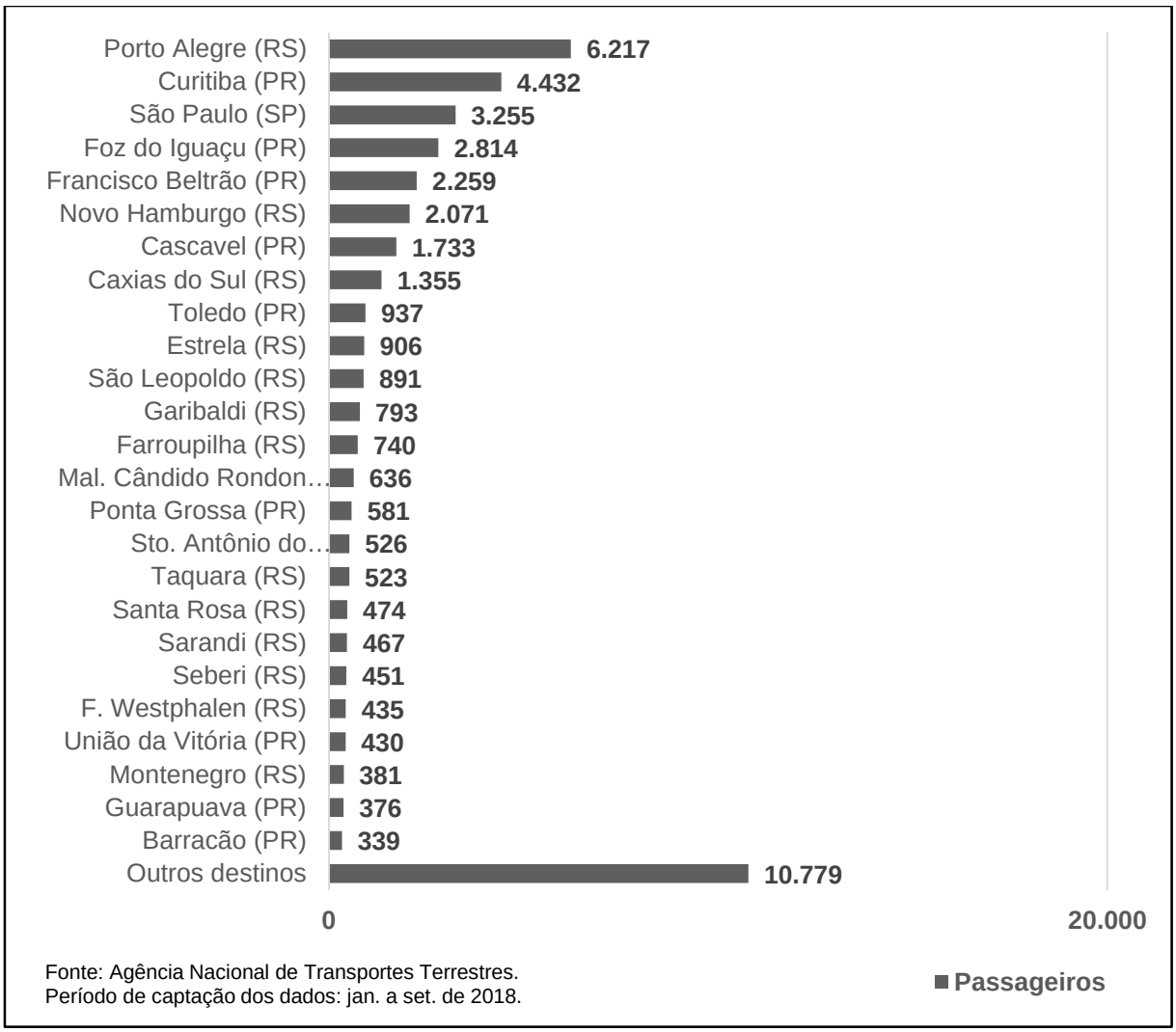
Fonte: Elaborado pelo autor.

Feitas as considerações mais amplas acerca do fluxo de passageiros do TRIP na cidade média chapecoense, avançaremos para a análise das dinâmicas deste modal na cidade de São Miguel do Oeste. É possível evidenciar desde já que é uma cidade com proporções bastante diversas, sobretudo relativamente à quantidade de passageiros nas cidades com maior fluxo, conforme observado no Gráfico 5 à frente. A cidade que ocupa a primeira posição é Porto Alegre, que teve o fluxo total (somadas as origens e destinos) de 6.217 passageiros no período considerado (jan. a set. de 2018). Essa quantidade é pouco menor que a sétima cidade com maior intensidade de passageiros no caso de Chapecó, isto é, Pato Branco.

De modo semelhante a Chapecó, as duas primeiras cidades e, consequentemente, as duas que apresentam uma maior quantidade de passageiros também são as capitais e metrópoles sulistas que polarizam a rede urbana catarinense. Desconsiderando Nonoai pelas

especificidades mencionadas, Curitiba e Porto Alegre figuram destaque nas duas cidades analisadas aqui, guardadas as respectivas proporções de nossas áreas de estudo. Em seguida, observamos São Paulo, com um total de 3.255 passageiros. Nesse caso, São Miguel do Oeste possui duas formas de ligação através do TRIP à capital paulista: pela empresa Princesa dos Campos, a qual trafega pelo sudoeste paranaense e segue via Guarapuava e Ponta Grossa; ou pela Ouro e Prata, que trafega pela BR-282, passando por Chapecó e seguindo via Curitiba pela BR-116.

Gráfico 5 – São Miguel do Oeste: 25 ligações com maior movimento em 2018



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados de ANTT (2018b).

A cidade miguel-oestina apresenta algumas questões interessantes do ponto de vista operacional das linhas: é ponto de partida de duas linhas responsáveis pela ligação a algumas

das cidades com maior movimento, sendo elas: São Miguel do Oeste – Curitiba (Ouro e Prata) e São Miguel do Oeste – São Paulo (Princesa dos Campos), além de ter uma cidade próxima como ponto inicial/final de outra linha que leva a São Paulo – Dionísio Cerqueira, feita pela Outro e Prata.

Na atualidade, a linha operada pela empresa Princesa dos Campos é utilizada ainda mais intensamente para a ligação com as cidades do sudoeste paranaense, visto que diversas linhas que cumpriam a ligação entre, de um lado, São Miguel do Oeste e, de outro, Francisco Beltrão e Pato Branco foram desativadas nos últimos anos. Também vale considerar que não é simplesmente a demanda originada nas cidades de Dionísio Cerqueira e São Miguel do Oeste que justifica a existência e escolha dessas para origem e destino das linhas. É, também, a possibilidade de atendimento de diversas cidades localizadas ao longo dos eixos rodoviários das rodovias BR-163 e BR-282.

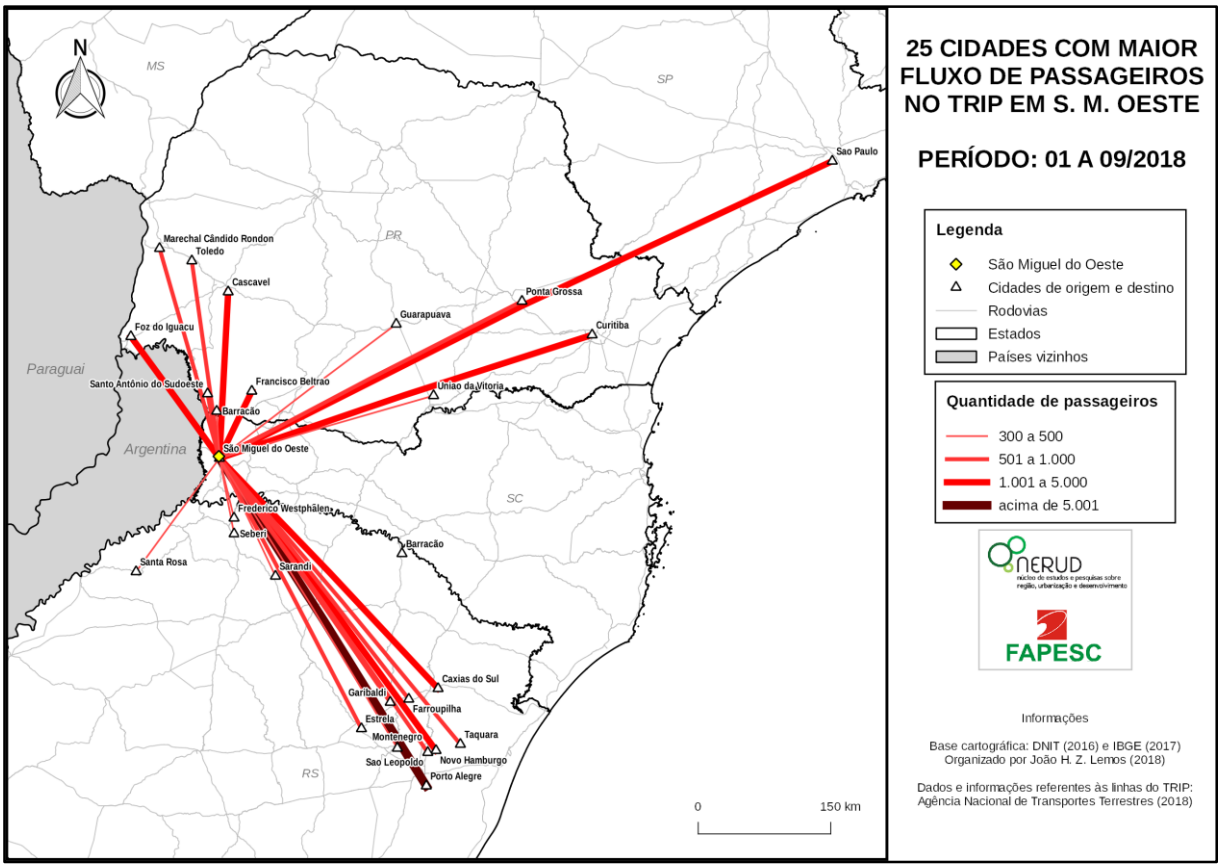
Como notamos nos mapas de distribuição populacional e de linhas do TRIP, ao longo dos eixos de urbanização formados pelas rodovias, sobretudo as federais, há uma maior equidade na distribuição de passageiros e na acessibilidade aos serviços. Isso ocorre em função da flexibilidade operacional deste modal, necessitando apenas de um terminal rodoviário ou ponto de parada para efetuar os embarques e desembarques. Torna-se expressão disso a quantidade significativa de cidades atendidas por linhas originadas em cidades mais a oeste da RGINT de Chapecó: ao longo da BR-282, São Miguel do Oeste, Maravilha, Pinhalzinho e Nova Erechim recebem serviços do TRIP. Já ao longo da BR-163, que atende apenas São Miguel do Oeste, há um aumento considerável nas cidades atendidas quando o sentido é o estado paranaense: todos os municípios cortados por essa rodovia possuem seções no TRIP.

Embora também identificadas no gráfico anterior, quando cartografamos os fluxos da cidade, notamos de melhor maneira a concentração de origens e destinos em uma ampla área no estado do Rio Grande do Sul, conforme se verá à frente. Apontamos que a existência de uma quantidade elevada de cidades localizadas na área de influência da Região Geográfica Intermediária de Caxias do Sul (RS) está ligada, num primeiro momento, às bases da formação socioespacial regional, apoiada nas interações através das migrações ao longo do século XX (cf. apontamentos iniciais realizados em LEMOS, 2018).

Além disso, a existência de diversas unidades industriais naquela região do Rio Grande do Sul (setores metalmecânico, agroindustrial, couro-calçadista etc.) permite compreender que essa dinâmica de fluxo de passageiros pode ter sua manutenção na oferta de postos de trabalho pelas redes sociais vinculadas. Essas relações também se mostram no caso de Chapecó, embora

com diferenças, sobretudo na quantidade de cidades que integram a listagem, tendo em comum apenas a cidade de Caxias do Sul.

Mapa 13 – São Miguel do Oeste: 25 ligações do TRIP com maior movimento em 2018



Fonte: Elaborado pelo autor.

Outros destinos que se mostram de significativa movimentação, por aparecerem nessa listagem, são os que correspondem às cidades do oeste paranaense, como Toledo e Marechal Cândido Rondon. Essa área, além de Cascavel propriamente, em condição de maior cidade da região, recebeu um grande número de migrantes dos estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, com ênfase para a expansão dessa movimentação a partir da década de 1950 (SAQUET, 2010).

Ao considerarmos o total de municípios com os quais Chapecó e São Miguel do Oeste se conectam, através das linhas do TRIP, surge um dado interessante: a cidade de menor porte e com papéis mais restritos conecta-se a uma maior quantidade de centros urbanos (cf. levantamentos realizados em BRASIL, 2019b). Na Tabela 7 a seguir, podemos comparar alguns aspectos quantitativos dos destinos acessíveis através do TRIP, tomando como referência as

duas cidades aqui estudadas. O trabalho de Castello Branco (2006) foi utilizado como referência para as Cidades Médias (CMs) consideradas na síntese a seguir. Reconhecemos, entretanto, que o quadro tendencialmente se alterou de modo significativo nos últimos anos (a exemplo das cidades-polo observadas em IBGE [2017]), e por não condizer com os propósitos desta pesquisa, não cabe a realização de novos levantamentos sobre quais são as atuais cidades possíveis de serem compreendidas a partir dessa noção.

Tabela 7 – Síntese das ligações a partir de Chapecó e São Miguel do Oeste

Dado	**Chapecó**	**São Miguel do Oeste**
Estados	12 (RS, PR, SP, MG, MS, MT, GO, DF, BA, TO, PA, Misiones/ARG)	14 (RS, PR, SP, MG, MS, MT, GO, DF, TO, PA, RO, MA, Misiones/ARG)
Capitais	8 (incluindo Brasília)	8 (incluindo Brasília)
Cidades médias	14	13
Cidades	145	163
Total de passageiros*	236.792	42.840
Empresas operadoras	9	10

Fonte: Organizado pelo autor a partir de ANTT (2019b). *Período de jan. a set. de 2018.

Essas informações expressam a amplitude de atendimento do TRIP, além de favorecer a acessibilidade entre diversas cidades brasileiras. Quando consideramos a quantidade de seções das linhas analisadas (pontos de parada para embarque e desembarque), evidencia-se ainda mais fortemente a expressividade das operações do modal. Embora ainda careça de aperfeiçoamentos e melhorias de diversas qualidades (como a mencionada em relação ao acesso às populações de baixa renda), é de grande importância para os deslocamentos populacionais, em muitos centros ocupando a condição de único meio coletivo de transporte regional a ser operado de modo regular.

A seguir, as linhas do TRIP serão analisadas em sua totalidade, em quantidade de passageiros totais transportados, no mesmo período delimitado (jan. a set. de 2018). Selecionamos as dez linhas com maior fluxo de passageiros nas suas totalidades, não apenas em relação às duas cidades (seções que as atendem), mas para compreendermos as dimensões gerais das operações, quais são as linhas de maior relevância que operam nessas áreas, além de tornar possível o conhecimento detalhado dos serviços regulares operados, que partem ou transitam pelos lugares em estudo, realizando embarques e desembarques. Nessa somatória, a quantidade de passageiros dos serviços convencional, executivo, semileito e leito foram

agrupadas, visto que compõem os mesmos pares de origem e destino, sendo normalmente operadas, inclusive, no mesmo veículo (duplo ou triplo serviço nos ônibus), muitas vezes sendo uma diferenciação meramente formal, à exceção do serviço leito.

Quadro 7 – Chapecó e São Miguel do Oeste: linhas com maior movimento de passageiros

Chapecó			
Ordem	**Passageiros***	**Linha**	**Empresa operadora**
1ª	67.060	Porto Alegre – Santarém	Ouro e Prata
2ª	57.333	Nonoai – Chapecó	Unesul
3ª	31.202	Passo Fundo – Pato Branco	Unesul
4ª	26.424	Foz do Iguaçu – Caxias do Sul	Unesul
5ª	23.110	Francisco Beltrão – Porto Alegre	Unesul
6ª	22.099	Foz do Iguaçu – Caxias do Sul	Unesul
7ª	21.226	Guaíra – Santa Maria	Unesul
8ª	21.022	Erechim – Pato Branco	Unesul
9ª	19.646	Frederico Westphalen – Piracicaba	Ouro e Prata
10ª	19.556	Curitiba – Santa Rosa	Ouro e Prata
São Miguel do Oeste			
Ordem	**Passageiros***	**Linha**	**Empresa operadora**
1ª	39.185	Porto Alegre – Foz do Iguaçu	Unesul
2ª	27.108	São Miguel do Oeste – São Paulo	Princesa dos Campos
3ª	23.698	Aripuanã – Porto Alegre	Eucatur
4ª	22.099	Foz do Iguaçu – Caxias do Sul	Unesul
5ª	20.813	São Félix do Xingu – Carazinho	Helios
6ª	19.003	Medianeira – Caxias do Sul	Helios
7ª	17.581	São Miguel do Oeste – Curitiba	Ouro e Prata
8ª	17.467	Dionísio Cerqueira – São Paulo	Ouro e Prata
9ª	17.204	Barracão – Caxias do Sul	Helios
10ª	16.221	Ijuí – Canarana	Ouro e Prata

Fonte: Organizado pelo autor a partir de ANTT (2018b). *Período de jan. a set. de 2018.

O primeiro elemento a ser mencionado é a maior diversificação de empresas presentes em São Miguel do Oeste. Enquanto na cidade de Chapecó as operadoras estão concentradas em um único grupo econômico, na outra observam-se quatro grupos diferentes. Outro elemento significativo é que as linhas de grande extensão, como as linhas Carazinho (RS) – São Félix do Xingu (PA) e Porto Alegre (RS) – Aripuanã (MT), apresentam um número elevado de passageiros transportados. O grande número de seções dessas linhas é um dos fatores para esse cenário, pois, através do longo percurso e suas consequentes interações, um número elevado de cidades é atendido e tornado acessível à rede de operações do transporte rodoviário interestadual de passageiros. São linhas diversificadas, de operação complexa, já que ultrapassam a casa dos milhares de quilômetros percorridos.

O serviço entre Porto Alegre (RS) e Santarém (PA) ganha destaque na cidade-polo da Região Geográfica Intermediária de Chapecó: apresenta 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 km, possui 395 seções, segundo dados da ANTT (2019a; 2019b), articulando, como mencionado em subitem anterior, diversas cidades pequenas, médias e capitais do território brasileiro. Na RGINT de Chapecó, essa linha realiza paradas em Chapecó, Coronel Freitas (extraoficial), Quilombo e São Lourenço do Oeste[15].

As linhas que ligam a capital gaúcha e demais regiões do interior do Rio Grande do Sul ao interior do Paraná, ocupam nas duas cidades uma posição de destaque. Em maior número, a empresa Unesul dispõe de diversos percursos diferentes, realizando a travessia sobre o rio Uruguai, entre Rio Grande do Sul e Santa Catarina, através das divisas estaduais entre Nonoai e Chapecó (BR-480) e Iraí e Palmitos (BR-158). Mesmo não atendendo as cidades que tratamos aqui, a empresa também opera algumas linhas que cruzam os limites estaduais através de Mariano Moro e Concórdia (via BR-153). Neste mesmo conjunto de linhas regionais, a empresa Helios também possui serviços, limitando-se apenas em atender a cidade de São Miguel do Oeste (deixou de operar em Chapecó no ano de 2013), realizando o percurso via BR-158.

Existem serviços que atendem, através da mesma viagem, os dois centros urbanos analisados nesta pesquisa, o que possibilita às companhias o aproveitamento de cidades que ficam entre as duas, localizadas no eixo de circulação da BR-282 (cf. compreensão de Silveira [2016]), favorecendo minimamente a acessibilidade ao transporte coletivo a um amplo polígono que não tem serviços do TRIP (ver Mapa 9). As linhas que têm Chapecó e São Miguel do Oeste como locais de parada são: Foz do Iguaçu – Caxias do Sul (09-0307-00/61); Foz do Iguaçu – Porto Alegre (09-0349-00/61); Taquara – Barracão; São Miguel do Oeste – Curitiba; Dionísio Cerqueira – São Paulo e Florianópolis – Salta. Dessas linhas, quatro realizam embarques e desembarques em Pinhalzinho e Nova Erechim, cidades pequenas que possuem sua área urbana sobreposta à rodovia BR-282.

Em concordância com os números referentes ao fluxo de passageiros nos dois centros estudados aqui, as linhas regionais, isto é, que circulam no Sul do Brasil, apresentam números significativos, fundamentais para entendermos a circulação de pessoas no território regional. Um aspecto a ser ressaltado, novamente, é o caráter adaptável das operações do modal, estando

[15] Como em outras linhas, embora apresente o número mencionado de seções, é comum que as linhas realizem paradas em locais extraoficiais. Nessa linha, por exemplo, são realizadas paradas para embarque e desembarque de passageiros na cidade gaúcha de Nonoai, mesmo não possuindo autorização do órgão regulador para tal ação.

presente em grande parte das cidades dos três estados sulistas. Por conseguinte, ele se torna importante quando pensamos nos “centros locais” de Fresca (2010), por estarem em condições menos favoráveis que cidades de maiores centralidades na rede urbana, não dispondo de uma variedade significativa de meios coletivos de transporte.

Outras ligações a serem mencionadas referem-se às que vão até São Paulo e Curitiba, respectivamente a maior metrópole brasileira, e a capital paranaense. A partir de São Miguel do Oeste existem duas formas de se conectar à capital paulista – pela Ouro e Prata e pela Princesa dos Campos. Os percursos diferem significativamente, atendendo regiões também diversas. Já até Curitiba, só se pode chegar a partir de SMO através de dois horários diários, na linha que tem as duas cidades como pontos terminais.

Já Chapecó conecta-se à metrópole de São Paulo através de três linhas diárias, sendo uma delas a mesma que também passa em São Miguel do Oeste. Os outros serviços seguem de Piracicaba a Frederico Westphalen. Até o ano de 2016 o outro serviço, que liga Santa Rosa a São Paulo, passando por Palmeira das Missões e Nonoai, era diário. Atualmente essa linha (10-0024-00) é operada apenas uma vez por semana. Existia também um horário na modalidade leito, operado até 2015.

Os serviços que ligam Chapecó a Curitiba mostram um acréscimo de duas linhas nos últimos quatro anos. Trata-se das linhas entre Santa Rosa (iniciada em 2017), Sarandi e Curitiba, o que mostra a importância nas interações entre a maior cidade da região oeste do estado e a capital paranaense, expressão da inserção de Chapecó como parte da rede urbana de Curitiba (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 aérea, no momento de chegada dos passageiros no aeroporto internacional que atende a RM de Curitiba. Entre as 21h e 22h30, esses três últimos serviços realizam paradas na cidade. O serviço entre Curitiba e Sarandi, operado pela Tiquin, também é de caráter noturno, sendo operado por caminhos diferentes, como por Guarapuava, por exemplo.

Ao final deste item, conseguimos observar as interações regionais, originadas em Chapecó e São Miguel do Oeste e tendo estas cidades como destino. Os fluxos exibem maior ou menor intensidade de movimentação, sendo esses sincrônicos com os papéis da cidade de que se trata. Todavia, a quantidade de linhas operadas nos dois territórios é bastante significativa e relativamente semelhante, o que nos leva a entender que existem causas e consequências disso (justapostas de qualquer maneira), para que uma cidade mesmo que pequena, receba tantos serviços do transporte rodoviário interestadual de passageiros.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS: PARA PENSAR NOS PAPÉIS URBANOS ATRAVÉS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS

A partir das reflexões aqui construídas, referentes aos papéis e centralidades expressas nas cidades de Chapecó e São Miguel do Oeste, com base na análise do transporte rodoviário interestadual de passageiros, consideramos alguns pontos principais para serem sintetizados nesta conclusão. É uma conclusão que, sobretudo, não é fechada. Por tratar-se de uma temática ainda pouco explorada, não apenas no recorte espaciotemporal estabelecido, mas de maneira geral nas discussões que circundam as cidades médias e os debates regionais, ela enseja outras tantas reflexões.

Os estudos posteriores podem variar em intensidade o diálogo entre as infraestruturas de transporte por via rodoviária, a mobilidade da população, as centralidades urbanas e a atuação de agentes econômicos, mais objetivamente representados por grupos empresariais do transporte de passageiros. O papel do Estado também é de suma importância, pois tem parte ativa na produção de novos fluxos, através dos marcos regulatórios do modal em questão, por exemplo.

Quanto às reflexões aqui feitas, destacamos primeiramente o papel das permanências espaciais, isto é, expressões da formação socioespacial na estruturação dos fluxos do transporte rodoviário interestadual de passageiros – TRIP. As dinâmicas migratórias que engendraram a atual rede de cidades e a divisão do trabalho na Região Geográfica Intermediária de Chapecó e situaram-na na articulação de cidades em escala nacional expressam-se até o presente nos serviços operados nesse meio de transporte. Ao observarmos as cidades de origem e de destino das linhas do TRIP, há em grande parte a sobreposição dos eixos da política de repovoamento (colonização), principalmente entre o norte do estado do Rio Grande do Sul e sudoeste e oeste do Paraná. Entre as linhas que são consideradas expressões dessa mobilidade da população, destacamos as que ligam: Caxias do Sul a Foz do Iguaçu; Porto Alegre a Foz do Iguaçu; Santa Maria a Guaíra; Santo Ângelo a Marechal Cândido Rondon; entre outras. O papel da capital gaúcha nas articulações com o oeste de Santa Catarina e sudoeste do Paraná também é notado através de diversos serviços que interligam essas regiões.

Além dessa correspondência aos processos migratórios mais antigos, os serviços que interligam as regiões Sul, Nordeste, Norte e Centro-Oeste, linhas notadamente longas e de operação complexa (ultrapassam em alguns casos 48 horas de viagem) também podem ser

entendidas como manifestações da circulação da população no território brasileiro. O fluxo de migrantes para a Amazônia Legal, por exemplo, dinamizou a implantação de serviços que posteriormente se tornaram linhas regulares. O cerrado brasileiro, de mesma maneira, ao receber de maneira mais intensa migrantes, no momento da expansão da fronteira agrícola, principalmente oriundos do Sul, os quais implantaram novas territorialidades e modos de produção conflitantes (HAESBAERT, 1997), é representado por linhas de ônibus como as que ligam Santa Maria e Cruz Alta à cidade baiana de Barreiras.

Mais objetivamente, Haesbaert (1997, p. 228) menciona que "esses ônibus atendem a uma área de origem da população migrante que se estende da Campanha gaúcha até o norte do Paraná", tendo como destino uma ampla área que "se estende do Triângulo Mineiro ao oeste baiano, passando pelo sul de Goiás e o Distrito Federal". A compreensão que o autor traz possibilita "deduzir os grandes eixos da migração sulina e a intensidade de suas relações com o Sul" (HAESBAERT, 1997, p. 228) através da quantidade de linhas disponíveis para a realização dos deslocamentos.

Ainda no sentido de identificar as relações causais das linhas do TRIP, é importante reconhece-las como meios possíveis para a efetivação de uma mobilidade ligada ao trabalho e emprego, onde na divisão territorial do trabalho contemporânea, através dos fluxos que objetivam a atração de mão-de-obra em diversas áreas, o transporte rodoviário de passageiros por ônibus representa, de modo geral, uma possibilidade constante de deslocamentos para essas finalidades. Portanto, a demanda pode ser entendida como algo que se reconfigura de maneira contínua, visto que se, num primeiro momento, os serviços correspondiam às migrações em busca de áreas de terra ou manutenção de redes de sociabilidade (migrantes e sua descendência/ascendência familiar), hoje servem para reiterar as interações entre diferentes locais, sob diferentes possibilidades.

Em segundo lugar, consideramos que o TRIP é produto-produtor de centralidades, em nível regional, ao favorecer a acessibilidade aos diversos centros urbanos desta região do estado catarinense. Ao mesmo tempo em que a espessura de seus fluxos (principalmente expressa na demanda de passageiros) está atrelada proporcionalmente ao papel da cidade em análise, a quantidade de linhas e serviços que atendem às sedes urbanas mostrou-se compatível à situação geográfica do centro urbano do que o elemento anterior.

Embora pareça regra, nem todas as cidades médias possuem uma quantidade tão significativa de linhas e nem todas as cidades pequenas têm o atendimento pelas linhas do TRIP reduzidas. No caso de Chapecó, observamos que o seu fluxo de passageiros (que embarcam ou

desembarcam em seu terminal rodoviário) é bastante elevado, estando em equidade à quantidade de linhas que atendem a cidade. Já em São Miguel do Oeste, embora o número de passageiros seja muito inferior, a quantidade de linhas permanece elevada.

Concluímos que isso ocorre muito grandemente em função da situação geográfica da cidade de São Miguel do Oeste, visto que está em uma condição nodal (HUERTAS, 2013) da rede rodoviária do estado de Santa Catarina. Já Chapecó, além de ser uma cidade que está em um entroncamento rodoviário de relevância, é uma cidade que tem papéis mais importantes e, notadamente, situa-se no estrado superior da rede urbana brasileira, estando entre os 43 centros urbanos mais importantes do país (IBGE, 2008).

Em terceiro lugar, dialogando com a noção de cidade média e suas tendências de expressar um maior número de linhas e demanda de passageiros, apontamos outro elemento importante que foi observado neste trabalho. Não se mostrou regra, também, que uma cidade média possua um numeroso quadro de linhas do TRIP. Conforme verificamos, cidades como Santa Maria e Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul, expressam números significativamente inferiores nos serviços deste modal.

Em caráter de comparação, entre Cascavel e Caxias do Sul, temos a primeira localizada no oeste paranaense (cidade polo de sua RGINT) situada no entroncamento de rodovias de relevância nacional: BR-163, BR-277 e BR-469, entre outras. Além disso, mostra-se com estimativa populacional de mais de 324 mil habitantes para 2018. Já Caxias do Sul (também cidade polo de sua RGINT), no Rio Grande do Sul, mostra-se com uma estimativa de mais de 500 mil habitantes, localizada em um entroncamento de significância, principalmente pela presença da BR-116.

As duas, respectivamente, possuem 173 e 37 linhas do TRIP. O atributo de ser uma cidade localizada numa ponta da rede rodoviária nacional dá a Caxias do Sul esse relativo desfavor do ponto de vista da rede de operações do modal. Entre outras coisas, não adentrando nas particularidades desses casos, Cascavel recebe o tráfego de boa parte das linhas aqui analisadas, além de receber os fluxos oriundos de Foz do Iguaçu e de boa parte do Sudoeste daquele estado. Diante disso, consideramos que as interações entre as redes urbana e rodoviária se mostram de grande importância para entendermos as operações deste meio de transporte. Essa comparação serve principalmente para apontar os pontos extremos do contraste de linhas do TRIP entre cidades médias mencionadas no decorrer do trabalho. Chapecó, por si mesmo, tem mais linhas que Caxias do Sul e Santa Maria, superiores em população mas que apresentam os mesmos níveis de centralidade (cf. IBGE, 2008).

Já ao entendermos as dinâmicas espaciais dos agentes econômicos que controlam as operações do TRIP, notamos o efetivo uso do território (cf. SANTOS; SILVEIRA, 2008) por parte das empresas de ônibus. Fazem-se valer de condicionantes pré-estabelecidos, como as demandas potenciais para a exploração de serviços regulares do transporte de passageiros. Entre outras questões, compreendemos que o sistema econômico capitalista é exigente em redefinições, requerendo flexibilizações e rearranjos por parte das empresas operadoras. Em meio a essas concretudes, as topologias organizacionais mostraram-se em processo de transição, visto que ocorreram, recentemente, aquisições de algumas companhias por outras, modificações na legislação, abertura de novos serviços, fechamento de alguns fixos, como as garagens etc.

Outro assunto é o referente às estratégias de competitividade, através da oferta de serviços diferenciados, promoções, uso e difusão de novas tecnologias (aplicativos para *smartphones*, por exemplo). Isso demonstra uma significativa alteração no modo de operação do setor. Entre as interpretações possíveis, está a que considera a redução nos usuários e as flexibilizações mencionadas acima. É, portanto, outra temática que demanda novas e mais abrangentes reflexões.

Por fim, destacamos as interações entre as escalas de operação do transporte rodoviário de passageiros – estadual e interestadual –, elemento que não participou desta pesquisa, mas que desdobra novos estudos e oportuniza novas interpretações referentes a esse modal de transporte coletivo. Nas cidades limítrofes a Chapecó e São Miguel do Oeste, ou mesmo nas outras pertencentes às suas respectivas Regiões Geográficas Imediatas (RGIs), são reduzidas as cidades que possuem linhas do TRIP (visto no Mapa 9, p. 94). Diante disso, ao possuírem serviços de transporte estadual de passageiros ligando às cidades polo das RGIs, essas cidades inacessíveis pelo modal em escala interestadual passam a ser minimamente atendidas através de transbordos e conexões, feitas nos terminais rodoviários.

Diante disso, para além das questões discutidas aqui, a pesquisa contribuiu no que se refere aos caminhos teórico-metodológicos possíveis para se apreender as dinâmicas recentes da/na rede urbana brasileira. O uso do modal coletivo de transporte de passageiros por via rodoviária – melhor dizendo, através do ônibus – serviu para entender tanto as centralidades em escalas local e regional, expressas principalmente pelas situações geográficas das cidades da pesquisa, como as articulações entre cidades de diversos portes, funções e papéis. Igualmente, consideramos que abriu possibilidades para outras novas investigações, como as referentes às demais escalas de análise sobre esse modal de transporte coletivo, como a estadual, podendo

por exemplo abranger o sistema do transporte rodoviário de passageiros no estado catarinense. Novas questões relativas à manutenção de serviços, existências e/ou ausências de políticas em nível de Estado, níveis de integração do ponto de vista regional, além de outras, poderão ser respondidas em futuros estudos.

REFERÊNCIAS

ACERVO Digital de Mapas Catarinenses. Florianópolis: FAED/PPGPLAN/UDESC. Disponível em: http://www.spg.sc.gov.br/mapas. Acesso em: 25 abr. 2017.

ALBA, Rosa Salete. *Espaço urbano:* os agentes da produção em Chapecó. Chapecó: Argos, 2002.

_____. Apontamentos sobre a geografia do oeste de Santa Catarina. In: ALBA, Rosa Salete (Org.). *Estudos de geografia agrária do oeste catarinense.* Chapecó: Argos, 2008. p. 19-46.

ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda de. Corporações e territorialidades: concessões de serviços públicos no Brasil – o exemplo do transporte rodoviário de passageiros e outros casos. *Estudos Geográficos*, Rio Claro, v. 4, n. 2, p. 69-81, dez., 2006.

ANJOS, Francisco dos. O sistema urbano multipolarizado de Santa Catarina. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). *Cidades médias:* espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 413-438.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. Anuário Estatístico Rodoviário. 2006. Disponível em: http://bit.ly/2Ib8T5R. Acesso em: 20 nov. 2018.

_____. Estatísticas e estudos rodoviários - dados cadastrais (resumo do setor). 2015. Disponível em: http://bit.ly/2MoivQi. Acesso em: 5 mar. 2019.

_____. Estatísticas e estudos rodoviários - dados cadastrais (resumo do setor). 2016. Disponível em: http://bit.ly/2YZtPUd. Acesso em: 5 mar. 2019.

_____. Estatísticas e estudos rodoviários - dados cadastrais (resumo do setor). 2017. Disponível em: http://bit.ly/2EQ0DYd. Acesso em: 5 mar. 2019.

_____. Estatísticas e estudos rodoviários - dados cadastrais (resumo do setor). 2018a. Disponível em: http://bit.ly/2JRjLci. Acesso em: 5 mar. 2019.

_____. Estatísticas e estudos rodoviários – dados operacionais. 2018b. Disponível em: http://bit.ly/2Wg5A7y. Acesso em: 1 fev. 2019.

_____. Consulta às empresas autorizatárias. 2019a. Disponível em: http://bit.ly/2IesQc3. 22 fev. 2019.

_____. Consulta às linhas que fazem seção em uma localidade. 2019b. Disponível em: http://bit.ly/2QEoheM. Acesso em: 15 mar. 2019.

ARROYO, María Mónica. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar (Org.). *Cidades médias:* produção do espaço. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 71-85.

BARBOSA, Aurora Maria Putton. *Rodoviarismo e integração:* a ideologia e a política da modernização conservadora catarinense. 2013. 203 f. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, 2013.

BAVARESCO, Paulo Ricardo. *Ciclos econômicos regionais.* Chapecó: Argos, 2005.

BRANDT, Marlon. *Uma história ambiental dos campos do planalto de Santa Catarina.* 2012. 332 p. Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2012.

BRASIL. Secretaria de Transportes Terrestres. Departamento de Transportes Rodoviários. Despacho referente ao deferimento da regularização dos serviços operados pelas empresas Real, Cantelletur, Planalto, Ouro e Prata e Helios, de 20 de dezembro de 1995. *Diário Oficial da União*, Brasília, 20 dez. 1995, Seção 1, p. 21562.

_____. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Resolução nº 798, de 2 de dezembro de 2004. Autoriza a transferência do controle acionário da empresa Cantelle Viagens e Turismo Ltda. para a empresa Expresso Princesa dos Campos S. A. 2004. Disponível em: http://bit.ly/2QCF8yV. Acesso em: 19 mar. 2017.

_____. 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. Disponível em: http://bit.ly/2WUCJVL. Acesso em: 24 fev. 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. 2015a. Disponível em: http://bit.ly/2Wdbguc. Acesso em: 20 nov. 2018.

_____. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Resolução nº 4.890, de 8 de outubro de 2015. Autoriza a transferência de serviço da empresa EUCATUR - Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda. para a empresa Solimões Transportes de Passageiros e Cargas Ltda. 2015b. Disponível em: http://bit.ly/2WyACro. Acesso em: 24 fev. 2019.

_____. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Resolução nº 4.880, de 06 de outubro de 2015. Autoriza a transferência de serviços da empresa Reunidas S/A Transportes Coletivos para empresa Planalto Transportes Ltda. 2015c. Disponível em: http://bit.ly/2XkZO0P. Acesso em: 24 fev. 2019.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Empresa de Planejamento e Logística. *Anuário Estatístico de Transportes 2010-2016.* Brasília: [s. n], 2016.

CAMILO PEREIRA, Ana Paula. Quem são? Para onde vão? O segmento aéreo regional no Brasil. *Confins (on-line)*, n. 29, dez., 2016. Disponível em: http://bit.ly/2F1JkDP. Acesso em: 10 mar. 2019.

CARBONERA, Mirian; ONGHERO, André; LINO, Jaisson. Um passado distante, um patrimônio presente: o povoamento pré-colonial de Chapecó. In: CARBONERA, Mirian et al. (Org.). *Chapecó 100 anos:* histórias plurais. Chapecó: Argos, 2017. p. 19-58.

CASTELLO BRANCO, Maria Luísa. Cidades Médias no Brasil. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar (Org.). *Cidades Médias:* produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 245-277.

CATALÃO, Igor. Socioespacial ou sócio-espacial: continuando o debate. *Formação*, Presidente Prudente, v. 12, n. 18, p. 39-62, jul./dez., 2011.

CATELAN, Marcio José. *Heterarquia urbana:* interações espaciais interescalares e cidades médias. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013.

CHITOLINA, Valdirene. *Velho Xaxim:* a colonização da antiga fazenda Rodeio Bonito (1920-195). Chapecó: Arcus, 2015.

CONTEL, Fabio Betioli. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. *O Brasil:* território e sociedade no início do século XXI. 11. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008. p. 357-374.

CORRÊA, Roberto Lobato. Corporação, práticas espaciais e gestão do território. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 54, n. 3, p. 115-121, jul./set., 1992.

_____. *Trajetórias geográficas.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). *Cidades médias:* espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). *Explorações Geográficas:* percursos no fim de século. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. p. 279-318.

_____. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. *Cidades*, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, p. 199-218, 2012.

_____. *Estudos sobre a rede urbana.* 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

DAER – Departamento Autônomo de Estradas e Rodagem. Sistema de Transportes Coletivos. Relação de linhas ativas. 2016. Disponível em: http://bit.ly/2WtA1Ce. Acesso em: 18 jan. 2017.

DIÁRIO DA MANHÃ. Helios 35 anos. Carazinho, ed. especial, p. 3, 28 out. 1982.

_____. Rodoviária atual apavora viajantes. Chapecó. 27 mar. 1990. Acervo do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina (CEOM).

_____. Tiquin comemora um ano no sistema de transporte. Chapecó. 08 set. 1992a. Acervo do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina (CEOM).

_____. Festa especial marcou o funcionamento da nova rodoviária. Chapecó, 26 set. 1992b. Acervo do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina (CEOM).

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). *Geografia:* conceitos e temas. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p. 141-162.

DRUCIAKI, Vinícius P. *As (des)articulações de Guarapuava com Maringá e Londrina:* uma análise a partir da rede de transporte rodoviário de passageiros. 2009. 230 f. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2009.

DRUCIAKI, Vinícius. Circulação e mobilidade: uma leitura a partir do transporte rodoviário de passageiros entre Guarapuava e Londrina-PR. In: DRUCIAKI, Vinícius; FERREIRA, Enéas; OLIVEIRA, Rafael (Org.). *Geografia e transportes:* estudos sobre circulação, mobilidade e acessibilidade. Rio Claro: UNESP/IGCE, 2011, p. 12-24.

ENDLICH, Ângela Maria. *Pensando os papéis e significados das pequenas cidades.* São Paulo: Ed. UNESP, 2009.

ESPÍNDOLA, Carlos José. *As agroindústrias no Brasil:* o caso Sadia. Chapecó: Grifos, 1999.

EUCATUR uma trajetória de sonhos. Boletim informativo empresarial, Cascavel, dez., 1995.

FERRARI, Maristela. *Interações transfronteiriças na zona de fronteira Brasil-Argentina:* o extremo oeste de Santa Catarina e Paraná e a província de Misiones (séculos XX e XIX). 2011. 445 f. Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2011.

FERRARI, Terezinha. *Fabricalização da cidade e ideologia da circulação.* 2. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2012.

FONSECA, Marcos. *Transportando a história:* vida e obra de José Moacyr Teixeira. Santa Maria: [s. n.], 2008.

FRESCA, Tânia Maria. Centros locais e pequenas cidades: diferenças necessárias. *Mercator*, Fortaleza, v. 9, n. 20, p. 75-81, set./dez., 2010.

FRITZEN, Maycon. *Gênese e organização do Macrossistema Elétrico:* entre a divisão territorial do trabalho e o desenvolvimento produtivo no Oeste de Santa Catarina. 2014. 102 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó, 2014.

FUJITA, Camila. Dinâmica urbana regional no Oeste Catarinense: uma análise do papel de Chapecó e outras cinco cidades influentes na rede urbana. In: BRANDT, Marlon; NASCIMENTO, Ederson. (Org.). *Oeste de Santa Catarina:* território, ambiente e paisagem. São Carlos: Pedro & João Editores, 2015, p. 71-96.

GALVÃO, Maria do Carmo Corrêa. Características da geografia dos transportes no Brasil: In: PIRES DO RIO, Gisela Aquino; COELHO, Maria Nunes (Ed.). *Maria do Carmo Corrêa Galvão – Percursos Geográficos.* Rio de Janeiro: Lamparina; PPGG/UFRJ, 2009. p. 19-47.

GIALDI, Francisco. *Maravilha:* sua terra, sua gente e sua história. Porto Alegre: EST edições, 1993.

GÔMARA, Antônio Rúbio; LIMA, Nélio. *Sonhos sobre rodas:* a saga dos pioneiros do transporte rodoviário de passageiros no Brasil: Brasília: ABRATI, 2012.

GOULARTI FILHO, Alcides. *Formação econômica de Santa Catarina.* 2. ed. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2007.

_____. Padrões de crescimento e sistema de transportes em Santa Catarina 1880-1945. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Transportes e formação regional:* contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: Ed. UFGD. 2011. .p. 383-414.

GRETZLER, Cristiane. *Chapecó (SC), para além de polo regional, uma cidade média no oeste catarinense.* 2011. 186 f. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

GROSMANN, Leonardo Neson. *Centralidade regional aeroportuária em Chapecó, SC.* 2017. 43 f. Trabalho de Conclusão de Curso (graduação em Geografia), Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó, 2017.

GRUPO de Pelotas assume Helios Coletivos e Cargas. *A Folha do Sul*. 14 jan. 2010. Disponível em: https://afolhadosul.com.br/2010/01/14/grupo-de-pelotas-assume-helios-coletivos-e-cargas. Acesso em: 25 fev. 2019.

HAESBAERT, Rogério. *Des-territorialização e identidade:* a rede gaúcha no nordeste. Niterói: EDUFF, 1997.

HARVEY, David. *A condição pós-moderna.* São Paulo: Loyola, 1993.

HEINSFELD, Adelar. *Fronteira e ocupação do espaço:* a questão de Palmas com a Argentina e a colonização do vale do rio do Peixe-SC. São Paulo: Perse, 2014.

HELIOS Coletivos e Cargas (Coord.). Boletim informativo empresarial. Carazinho: [s. n.], 2011.

HUERTAS, Daniel Monteiro. *Território e circulação:* transporte rodoviário de cargas no Brasil. 2013. 443 f. Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas.* Rio de Janeiro: IBGE, 1972.

_____. *Regiões de influência das cidades.* Rio de Janeiro: IBGE; DGC, 1987.

_____. *Regiões de influência das cidades 1993.* Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

_____. *Regiões de influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. *Censo Demográfico 2010:* características da população e dos domicílios. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

_____. *Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias.* Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

JORNAL DO DIA. Porto Alegre, ano 17, n. 4479, 28 de setembro de 1963, p. 6. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

_____. Porto Alegre, ano 19, n. 4989, 19 de junho de 1965, p. 7. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

JUNGBLUT, Roque. *Documentário histórico de Porto Novo.* São Miguel do Oeste: Arco Íris Gráfica e Editora, 2000.

JURADO DA SILVA, Paulo Fernando. *Cidades pequenas e indústria:* contribuição para a análise da dinâmica econômica na região de Presidente Prudente. 2011. 282 f. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2011.

LAMBRANHO, Lúcio. Sócios da Reunidas são acusados de fraudes e sonegação em 19 ações penais. *Farol Reportagem*. 19 mar. 2018. Disponível em: http://bit.ly/2WS57rF. Acesso em: 24 fev. 2019.

LEMOS, João Henrique Zöehler. Percepções paisagísticas da raia do rio Uruguai através da geofotografia. *GeoPantanal*, Corumbá, n. 23, ju./dez., 2017.

_____. Espaço geográfico, fluxos e migrações: contribuições para o debate a partir do transporte rodoviário de passageiros. In: ENCONTRO ESTADUAL DE GEOGRAFIA, 35, 2018, Erechim. *Anais...* Erechim: AGB-POA; UFFS, 2018.

LIMA, Joseane de. *Formação de oligopólio e o uso corporativo do território pela Cooperativa Central Aurora Alimentos Ltda.* 2015. 67 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó, 2015.

LIMA, Nélio. *Viagem ao ônibus brasileiro.* Rio de Janeiro: Arte Ensaio, 2008.

LOPESTUR. Histórico da empresa. Disponível em: http://www.lopestur.com.br. Acesso em: 12 jan. 2012.

MACHADO, Pedro. Com dívidas de R$ 80 milhões, empresas do Grupo Reunidas pedem recuperação judicial. *Jornal de Santa Catarina*. 17 maio 2016. Disponível em: http://bit.ly/2IsBx2C. Acesso em: 24 fev. 2019.

MAGRINI, Maria Angélica; CATALÃO, Igor. Del derecho al consumo al derecho a la ciudad: contradicciones y convergencias. *EURE*, Santiago, v. 43, n. 130, p. 25-46, 2017.

MATIELLO, Alexandre et al. Chapecó/SC: o agronegócio, o setor terciário em expansão e a crescente desigualdade socioespacial. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; MAIA, Doralice Satyro (Org.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional:* Dourados e Chapecó. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016. p. 171-319.

MORAES, Antonio Carlos Robert. *Território e História no Brasil.* 3. ed. São Paulo: Annablume, 2008.

MOTTER, Crislaine. *A cidade de Chapecó e suas centralidades:* uma análise a partir dos subcentros e eixo comercial. 2016. 187 f. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, 2016.

NISHIMORI, Flávio Toshiki Imai. Transporte intermunicipal de passageiros e a posição de Ourinhos/SP na rede urbana. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). *Ourinhos/SP:* formação e desenvolvimento de uma economia regional e demais estudos. Bauru: Joarte Gráfica e Editora, 2011. p. 126-141.

NODARI, Eunice Sueli. “Mata Branca”: o uso do machado, do fogo e da motosserra na alteração da paisagem no Estado de Santa Catarina. In: NODARI, Eunice Sueli; KLUG, João. *História ambiental e migrações.* São Leopoldo: Oikos, 2012. p. 35-53.

O IMPARCIAL. Chapecó, ano 2, n. 42, 13 de janeiro de 1952, p. 2. Acervo do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina (CEOM).

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Transporte rodoviário de passageiros no Brasil. *Revista Transporte y Territorio*, n. 17, jul./dic., 2017, p. 229-250.

ONGHERO, André Luiz. *Nova Erechim:* da colonização à emancipação. Chapecó: CEOM; Unochapecó; Nova Erechim: Prefeitura Municipal de Nova Erechim, 2014.

OURO E PRATA: passado, presente e futuro. Revista comemorativa em alusão aos 70 anos de fundação da empresa. Porto Alegre [s. n.], 2009.

PALMA, Arno Syrio. 63 anos. Depoimento, 14 de julho de 1987. Chapecó. Entrevistadores: Ricardo Vergilio Liberali e Leandro João Goeller. Acervo do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina (CEOM).

PELUSO JUNIOR, Victor Antônio. *Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina.* Florianópolis: Ed. da UFSC, 1991.

PERTILE, Noeli. *Formação do espaço agroindustrial em Santa Catarina:* o processo de produção de carnes no Oeste Catarinense. 2008. 322 f. Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

PETROLI, Francimar Ilha da Silva. *Um "desejo de cidade", um "desejo de modernidade" (Chapecó, 1931-1945).* 2008. 171 f. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

PORTO-GONÇAVES, Carlos Walter. *A globalização da natureza e a natureza da globalização.* 7. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.

RADIN, José Carlos. *Representações da colonização.* Chapecó: Argos, 2009.

RIBEIRO, Maria de Fátima Bento; LODI, Odete. *Abrindo caminhos:* os primeiros 40 anos da Eucatur. São Paulo: Prêmio, 2004.

ROCHA, Raquel da. *Estudo de um novo terminal rodoviário para São Miguel do Oeste-SC*. 2008. 83 f. Trabalho de Conclusão de Curso (graduação em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Comunitária Regional de Chapecó, Chapecó, 2008.

RODRIGUES, Lucas Azeredo. *A gênese da configuração territorial do Aeroporto Municipal de Chapecó-SC.* 2017. 105 f. Trabalho de Conclusão de Curso (graduação em Geografia), Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó, 2015.

RODRIGUES, Lucas Azeredo; BRANDT, Marlon. Formação e dinâmica da aviação comercial em Chapecó (décadas de 1940 a 1990). In: NASCIMENTO, Ederson; VILLELA, Ana Laura Vianna; MAIA, Claudio Machado (Org.). *Território e sociedade:* novos estudos sobre Chapecó e região. Beau Bassin: Novas Edições Acadêmicas, 2018. p. 179-200.

SANTA CATARINA. Lei nº 133, de 30 de dezembro de 1953. Altera a organização administrativa do Estado de Santa Catarina, na conformidade do pronunciamento das Câmaras Municipais, cria municípios e dá outras providências. Disponível em: http://leis.alesc.sc.gov.br/1953/133_1953_lei_promulgada.html. Acesso em: 24 fev. 2019.

SANTOS, Bruno Candido dos. *As articulações entre Londrina e São Paulo:* uma análise a partir do transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros. 2015. 171 f. Trabalho de Graduação Individual (graduação em Geografia) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2015.

_____. De Santa Maria/RS a Barreiras/BA: migração e transporte rodoviário de passageiros na dinâmica da urbanização brasileira. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 15, 2017, Salvador. *Anais...* Salvador: UFBA, 2017.

_____. Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros: o município de Londrina/PR como um nó para essa circulação. *GeoTextos*, v. 14, n. 1, p. 155-178, jul., 2018.

SANTOS, Milton. *Território e sociedade:* entrevista com Milton Santos. São Paulo: Fundação Perseu Ábramo, 2009.

_____. *A urbanização desigual:* a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. 3. ed. São Paulo: Edusp, 2010

_____. *Da totalidade ao lugar.* São Paulo: Edusp, 2012a.

_____. *Por uma geografia nova*. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2012b.

_____. *A natureza do espaço:* técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2014a.

_____. *Metamorfoses do espaço habitado.* 6. ed. São Paulo: Edusp, 2014b.

_____. *A urbanização brasileira.* 5. ed. São Paulo: 2018.

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

SANTOS, Nelso. *Balsas e balseiros do rio Uruguai:* reflexos e impactos para a historiografia de Nonoai. Chapecó: Estampa, 2005.

SAQUET, Marcos. O(s) tempo(s) e o(s) território(s) da imigração no Sul do Brasil. In: SPOSITO, Eliseu; BOMTEMPO, Denise; SOUSA, Adriano (Org.). *Geografia e migração:* movimentos, territórios e territorialidades. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 109-124.

SILVA, Adriano Larentes da. *Fazendo cidade:* memória e urbanização no extremo oeste catarinense. Chapecó: Argos, 2010.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção histórica e perspectivas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). *Circulação, transportes e logística:* diferentes perspectivas. São Paulo: Expressão Popular, 2011. p. 21-68.

_____. Transporte e logística em Santa Catarina: tipologia e topologia dos principais espaços de circulação e desenvolvimento. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). *Circulação, transportes e logística no Estado de Santa Catarina.* Florianópolis: Insular, 2016. p. 19-67.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. Bases for a materialist and dialectical approach to spatial interactions. *Terrae (Online)*, v. 8, p. 35-42, 2011.

SOJA, Edward. *Geografias Pós-Modernas:* a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão et al. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). *Cidades médias:* espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 35-67.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). *Cidades médias:* espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 233-253.

STAFETTA RIO-GRANDENSE. Garibaldi, ano 32, n. 10, 5 de março de 1941, p. 4. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

STAUB, Euclides; STAUB, José Raul. *Povoamento e colonização do extremo-oeste de Santa Catarina:* segundo os primeiros moradores. São Miguel do Oeste: Editora São Miguel, 2014.

TIQUIN pede encerramento na operação do transporte coletivo de Chapecó. *Diário do Iguaçu*. 21 dez. 2018. Disponível em: http://bit.ly/2Wt2VT4. Acesso em: 24 fev. 2019.

UNESUL uma história de pioneiros. *Rodonal*, São Paulo, p. 30-37, [197-].

UNESUL: computadores a serviço do transporte. *Sua Boa Estrela*, ano 8, n. 48, p. 28-31, 1974.

UNESUL. Bases operacionais. 2014. Disponível em: http://www.unesul.com.br. Acesso em: 15 set. 2014.

VALENTINI, Delmir José. *Memórias da Lumber e da Guerra do Contestado.* Chapecó: Ed. da UFFS; Porto Alegre: Letra & Vida, 2016.

VEJA como a Eucatur, da família Gurgacz, está se livrando de uma dívida bilionária com a União. *FETARON*. 26 jul. 2018. Disponível em: http://bit.ly/2IzQ38D. Acesso em: 21 fev. 2019.

VIACIRCULAR. Frota das empresas de transporte rodoviário de passageiros. 2018. Disponível em: https://viacircular.com.br/site/?page_id=11. Acesso em: 12 fev. 2019.

VICENZI, Renilda. *Mito e história na colonização do oeste catarinense.* Chapecó: Argos, 2008.

WAGNER, Carlos. *O Brasil de bombachas.* Porto Alegre: L&PM, 1995.

WERLANG, Alceu. *Disputas e ocupação do espaço no Oeste Catarinense*. Chapecó: Argos, 2006.

WERLE, André Carlos. *O reino jesuítico germânico nas margens do rio Uruguai:* aspectos da formação da colônia Porto Novo (Itapiranga). 2001. 204 f. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Florianópolis, 2001.

WERNER, Antônio Carlos. *Caminhos da integração catarinense:* do caminho de tropas à rodovia BR-282. Florianópolis: [s. n.], 2004.

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

ZOLET, Victorino Biazio; SILVESTRIN, Alvirio. *Victorino B. Zolet:* 50 anos fotografando Chapecó. Chapecó: [s. n.], 2006.