Revista da ANPEGE. v. 17. nº. 32, p. 22 - 48, ANO 2021. e-ISSN: 1679-768X
https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege. // DOI 10.5418/ra2021.v17i32.13213

CIRCULAÇÃO, TRANSPORTES E CENTRALIDADE REGIONAL EM CHAPECÓ, SANTA CATARINA

CIRCULATION, TRANSPORTS AND REGIONAL CENTRALITY IN CHAPECÓ, SANTA CATARINA

CIRCULACIÓN, TRANSPORTES Y CENTRALIDAD REGIONAL EN CHAPECÓ, SANTA CATARINA, BRAZIL

João Henrique Zoehler Lemos
Lucas Azeredo Rodrigues

RESUMO

Quando as discussões geográficas exploram o tema dos papéis urbanos e das centralidades que as cidades exercem, alguns elementos possuem uma importância fundamental, como os ligados à circulação. Na atividade dos transportes, a movimentação de passageiros nos revela topologias de fluxos de pessoas que são próprios da formação urbano-regional. Face a isso, este trabalho objetiva discutir as interações espaciais em Chapecó, cidade média situada no Oeste de Santa Catarina, a partir dos transportes coletivos aéreo e rodoviário. Essas atividades são um produto dialético das funções e papéis desempenhados na rede urbana nacional. Com apoio de dados de órgãos públicos, a discussão problematiza a importância dos transportes na produção das cidades, expressão da mais ampla divisão territorial do trabalho e de uma economia sustentada em fluxos gradualmente mais acelerados. Conclui-se que os fluxos de pessoas são expressões da própria formação socioespacial, concretizam relações regionais e conjugam as transformações recentes do território brasileiro.

Palavras-chave: Geografia dos Transportes. Transporte aéreo de passageiros. Transporte rodoviário de passageiros. Desenvolvimento regional e urbano. Cidades médias.

ABSTRACT

When geographical discussions explore the theme of urban roles and the centralities that cities exercise, some elements have a fundamental importance, such as those related to circulation and transportation. The movement of passengers reveals to us topologies of flows of people that are proper of the urban-regional formation. In view of this, this work aims to discuss spa-tial interactions in Chapecó, a medium-sized city located in the west of Santa Catarina, from air and road transportation of passengers. These activities are a dialectic product of the func-tions and roles developed in the national urban network. With the support of data from public agencies, the discussion problematizes the importance of transportation in the production of cities, an expression of the multiescalar territorial division of labor and an economy sustained by gradually more accelerated flows. It is concluded that the flows of people are expressions of the socio-spatial formation itself, concretize regional relations and conjugate the recent transformations of the Brazilian territory.

Keywords: Geography of Transports. Air transport of passengers. Road transport of passen-gers. Regional and urban development. Medium-size cities.

RESUMEN

Cuando las discusiones geográficas exploran el tema de los roles urbanos y de las centralida-des que las ciudades ejercen, algunos elementos poseen una importancia fundamental, como son la circulación y los transportes. El movimiento de pasajeros nos presenta topologías de flujos de personas que son productos de la formación urbano-regional. Con eso, este trabajo tiene objetiva discutir las interacciones espaciales en Chapecó, ciudad intermedia localizada en el Oeste de Santa Catarina, a partir de los transportes colectivos aéreo y por carretera. Estas actividades son un producto dialectico de las funciones y roles desarrollados en la red urbana nacional. Con apoyo de datos de órganos públicos, la discusión problematiza la importancia de los transportes en la producción de las ciudades, expresión de la más amplia división territorial del trabajo y de una economía sustentada en flujos gradualmente más veloces. Al final, se concluye que los flujos de personas son expresiones de la formación socioespacial, concretizan relaciones regionales y conjugan las transformaciones recientes del territorio brasileño.

Palabras clave: Geografía de los transportes. Transporte aéreo de pasajeros. Transporte por carretera de pasajeros. Desarrollo regional y urbano. Ciudades intermedias.

Introdução

Nas últimas décadas, a cidade de Chapecó, situada no Oeste do estado de Santa Catarina, apresentou novos elementos que implicam na sua estruturação enquanto importante centro urbano de influência regional. Os elementos relacionados à maior fluidez e possibilidade de circulação são os que lhe conferem papéis e funções urbanas transformadoras da sua posição – sempre relacional – no âmbito da rede de cidades, em níveis nacional e na própria região Sul do Brasil.

Trata-se de uma combinação bastante particular de questões demográficas, produção econômica, atividades comerciais e interesses políticos locais e regionais. Para além de atributos quantitativos, como os ligados aos números populacionais, atualmente a construção da noção das chamadas cidades médias se apoia sobre uma combinação de elementos geográficos. Essa compreensão será importante para este trabalho, pois, situa o processo de urbanização do território brasileiro à luz das intensas dinâmicas da economia capitalista contemporânea (CORRÊA, 2007; SPOSITO, 2007). Sobretudo nos cenários de recentes transformações, esses lugares têm como imperativos a circulação e o desenvolvimento das suas condições de relacionamento com outros centros urbanos; são lógicas espaciais que modificam o conteúdo das cidades na atualidade (ARROYO, 2006; SILVEIRA, 2018).

O alcance da influência regional expressa pela cidade, superior aos próprios limites estaduais, nos faz refletir sobre como se configuram algumas das atividades centrais da sua economia, que são potencializadoras da atração de pessoas em uma ampla extensão (MATIELLO et al., 2016). Sobretudo as que são ligadas a serviços especializados, efetivados a partir de diferenciações espaciais e, particularmente, demandam topologias infraestruturais e técnicas complexas. Nesse contexto, a movimentação de passageiros por meio dos modais de transporte coletivo, seja por via rodoviária ou aeroviária, se conforma como uma variável importante para a compreensão das centralidades urbanas.

Ao considerarmos os dois meios de transporte mencionados[1] , a partir da formação socioespacial brasileira e as suas particularidades regionais, a movimentação feita por via rodoviária tem certa primazia, tornando-se estratégica para a organização do território – com exceção às amplas regiões que se valem do movimento por meio de hidrovias, tal como boa parte da região amazônica. E o contexto catarinense é parte da realidade onde há uma situação geográfica particular no âmbito da rede rodoviária nacional.

Na região Sul do Brasil, principalmente em função da sua configuração territorial rodoviária, há a conformação de uma série de nós de articulação logística, os quais participam de uma ampla sinergia territorial entre os seus estados, tal como Silveira (2016) e Huertas (2018) apontaram em seus trabalhos. Essas intensas relações, sobretudo entre os lugares que formam a região em questão, desdobram-se numa significativa circulação regular de passageiros, por meio dos transportes feitos por ônibus. São fluxos entre diferentes locais, das cidades pequenas às cidades médias e aglomerações metropolitanas. Como observaremos mais à frente, ao tratarmos da movimentação de passageiros por ônibus em Chapecó, tanto nas modalidades intermunicipal quanto interestadual, bem como a quantidade de serviços regulares operados que atendem esta cidade, conseguimos construir caminhos para a elucidação de uma das características essenciais das cidades médias: a intensidade de suas interações com outros locais, na sua hinterlândia ou fora desta.

Já os deslocamentos realizados através do modal aéreo, são fortes indícios para elucidarmos a intensificação dos papéis de algumas cidades de relevância regional, através das suas demonstrações de atração de investimentos em infraestruturas profundamente especializadas. A esse respeito, quando analisamos os dados da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), notamos que em 2000 a aviação comercial regular foi responsável por movimentar aproximadamente 65 mil pessoas no Aeroporto Municipal da cidade de Chapecó, diante dos 454 mil no ano de 2019. Trata-se de um aumento de quase sete vezes. O que nos chama atenção é a topologia de organização desses fluxos aéreos, seja na questão da já referida movimentação, quanto nos pares de origem-destino. Antes se configuravam voos cur-

tos e regionais e, nos últimos 15 anos, essa realidade tem se transformado na conexão com grandes centros urbanos, como nas ligações com o estado paulista – Campinas, Guarulhos e São Paulo – e com a capital estadual – Florianópolis (SILVEIRA; RODRIGUES, 2020).

Diante do exposto, este trabalho objetiva estabelecer nexos entre o papel da cidade de Chapecó, enquanto centro de superior influência regional, e a configuração dos fluxos de passageiros dos transportes rodoviário e aéreo, sobretudo ao considerarmos o período a partir de meados da década de 2000. Nossa hipótese é que há uma interação entre as novas qualidades, papéis e funções urbanas, observadas na cidade analisada, assim como uma reorganização nos fluxos de passageiros. Particularmente, no modal aeroviário isso se concretiza pelo aumento da quantidade de passageiros transportados, nas inovações logísticas e nos destinos atendidos. Com uma relação interdependente, o transporte rodoviário se mostra como potencial meio de acessibilidade no âmbito da rede de cidades, que ao estar numa condição de maior difusão que o aéreo, possibilita por meio da análise da intensidade dos seus fluxos a identificação das mais intensas relações produzidas entre Chapecó e outras cidades, de tamanhos, papéis, funções e localizações variadas.

Para avançar nessas perspectivas de análise, buscamos entrecruzar, dentre outros temas, as discussões que tratam das especificidades da urbanização brasileira e das cidades médias; dos transportes e da circulação no contexto da globalização; e do transporte de passageiros pelos modais aéreo e rodoviário. Destacamos alguns dos aportes teórico-conceituais utilizados, como as contribuições trazidas por Arroyo (2006), Corrêa (1987; 1997; 2017), Santos (2008; 2012; 2014), Silveira (2011; 2018; 2019), Silveira e Cocco (2011) e Sposito (2007; 2010; 2011). Nosso percurso metodológico foi construído a partir de fontes bibliográficas – citadas parcialmente acima – e documentais, que envolveram os órgãos e as agências reguladoras dos meios de transporte analisados. Sinalizamos a execução de trabalhos de campo para a exploração dos contextos de operação ligados ao transporte de passageiros e, durante estes, a realização de diálogos com sujeitos envolvidos, para apreender e conhecer novos elementos para a investigação que ora apresentamos em síntese.

Buscamos explorar esse amplo tema, que envolve a circulação – e o seu caráter indissociável à organização e reprodução das condições espaciais –, o transporte regular de passageiros e a urbanização em contextos não-metropolitanos a partir de três itens principais. No primeiro, identificamos o atual papel da circulação, enquanto imperativo do meio técnico-científico-informacional e situamos o debate na cidade de Chapecó, no contexto urbano-regional do Oeste de Santa Catarina. Nessa região, os condicionantes do atual período impõem demandas pela ampliação da fluidez, o que conforma uma importante centralidade urbana. No segundo, discutimos a importância dos modais aéreo e rodoviário na fluidez territorial, centrais para pensarmos nos transportes no Brasil contemporâneo, entendendo-os enquanto um complexo arranjo de objetos técnicos. No terceiro item, compreendemos os produtos desse arranjo de infraestruturas, que pelos seus usos, configuram em Chapecó um sistema de movimento de passageiros e as condições de acessibilidade no âmbito da rede urbana. Ao final, enquanto síntese das reflexões expostas, os itens são articulados e a movimentação de passageiros é elevada para a qualidade de concretização das interações espaciais no território brasileiro.

Circulação, papéis urbanos e centralidade regional em Chapecó

O entendimento dos transportes e da circulação, através da movimentação de pessoas, ou mercadorias, além da fluidez do capital, está presente na Geografia desde os trabalhos iniciais de Friedrich Ratzel (1914) e Paul Vidal de Blache (1921). Ambos tratavam dessa temática como um importante assunto a ser explorado, partindo da ideia que o entendimento, sobretudo dos meios de transporte, seria fundamental para o desenvolvimento da sociedade, na qualidade de elemento ativo do seu próprio devir transformador. Desde o contexto de expansão das vias férreas na Europa na transição entre os séculos XIX e XX, até

o transporte de alcance mundial no contexto atual, há a implicação de mudanças, conflitos, intercâmbios e a disputa por recursos; em suma, reestruturações no território.

Hoje, pela maior intensidade com que os territórios nacionais estão articulados entre si, sob profundas relações de poder e dependência, constituir uma maior fluidez é um imperativo geral da globalização (SANTOS, 2014). Ao recuperarmos Gottman (1952, p. 214-215), o autor afirma que a "circulação é naturalmente criadora de mudanças na ordem estabelecida do espaço: ela consiste em deslocar"[2] o dinheiro, a técnica, a informação, a cultura, e sobretudo a ordem, resultando na reestruturação e readequação continuada dos territórios nacionais e das suas regiões, tornadas progressivamente mais especializadas e diferenciadas entre si.

Santos e Silveira (2008) chamam de sistemas de engenharia os objetos técnicos postos em rede, que são responsáveis pelo suporte às diversas topologias de fluxos – de pessoas, capitais, mercadorias, valores e informações – e que permitem uma contínua reorganização e redefinição política do espaço. Ou seja, a concentração das atividades voltadas para o transporte engendra a seletividade espacial, que será exposta à centralidade dos interesses demandados pelo capitalismo. Isso contribui para a intensificação da competição entre os lugares, em prol de uma maior fluidez, o que para Silveira (2019, p. 38) é expresso pela condição de que esses fatos levam a "abalroamentos na organização territorial, ampliando em certos espaços as desigualdades regionais. As seletivas expansões geográficas do capital aferem também modernizações seletivas em porções do espaço".

A circulação e a urbanização, em sentidos amplos, são fenômenos eminentemente geográficos que se desenvolvem sob intensa articulação, pois, sistemas de engenharia, enquanto bases materiais para a fluidez aumentada, e o urbano enquanto forma espacial e modo de vida, são recíprocos entre si, como processos que são concretudes de uma dialética do/no espaço (ARROYO, 2006; SANTOS, 2014; SOJA, 1993). Maiores condições de circulação nas cidades, em associação à condição de já existirem certas funções de centralidade, reforçam os seus papeis diante do conjunto de outros centros na rede urbana. E isso nos leva a pensar nas transformações que algumas cidades vêm apresentando na realidade brasileira, sobretudo nas últimas duas décadas.

Percorrendo este tema, Silveira (2018) mostra que a aceleração das transformações do binômio circulação/urbanização foram expandidas para o interior do Brasil, especialmente em contextos não-metropolitanos, a partir da década de 1980 e com um avanço mais rápido a partir de 1990. Entre os fatores-chave está a desconcentração não somente da produção em nível industrial propriamente dita, mas também da produção do consumo ampliado, elemento intrínseco à noção abrangente da circulação. Neste amplo cenário está situada a cidade de Chapecó, uma realidade local de intensa dinamização regional, que expressa nas suas particularidades algumas das transformações mais gerais observadas na escala da urbanização brasileira (MATIELLO et al., 2016; VILLELA; FUJITA; ALBA, 2017).

A partir da segunda metade do século XX, a região Oeste de Santa Catarina passou por mudanças significativas na sua estrutura demográfica, relacionando-se profundamente com as lógicas urbano-industriais nacionais do período (SANTOS, 2018). A racionalidade produtiva implicada nesta região foi guiada por características exógenas, seguindo tendências mundiais, com uma intensa adoção de novas técnicas na produção agrícola e um conjunto de ações que alijaram uma grande quantidade de produtores rurais da continuidade das suas relações com o circuito produtivo agroindustrial (PERTILE, 2007).

De forma articulada ao contexto de implantação de novas lógicas no campo, agora apropriado pela racionalidade técnico-científica (SANTOS, 2018), a ampliação das migrações campo-cidade fomentou um aumento significativo da população urbana (Tabela 1). A emergência da complexificação na divisão territorial do trabalho, no nível interno à região em questão, contribuiu para refuncionalização das cidades, nas formas de consumo e, também, na organização dos fluxos que percorreram (e percorrem) essa fração do país (SANTOS, 2018; SILVEIRA, 2016). Villela, Fujita e Alba (2017) afirmam que tais processos também alteraram os papéis das cidades no âmbito do estado catarinense, ampliando, ou

reduzindo, os níveis de centralidade. Entre outros centros está Chapecó, que vem alterando, desde a década de 1960, o seu nível de influência na rede urbana – para patamares mais complexos.

Com o desenvolvimento de novas cadeias logísticas e novas estratégias competitivas, as agroindústrias passaram a descentralizar as suas produções em meados da década de 1980 (ESPÍNDOLA, 2002). Para Mamigonian (2011), sustentando-se na categoria analítica da formação socioespacial[3] , a presença da policultura em pequenas propriedades favoreceu a estruturação do circuito produtivo agroindustrial, cuja integração dos agricultores veio posteriormente. Pela atuação em vários segmentos do setor agroindustrial, esse complexo produtivo foi beneficiado pela possibilidade de atuar em diferentes mercados consumidores. Com o incremento do seu papel regional, a cidade chapecoense passou por reconfigurações internas para receber esses investimentos em setores produtivos, que aprofundaram a divisão territorial do trabalho regional e uma complexa interação campo-cidade.

Ano	População					Municípios
	Total	Urbana	%	Rural	%	
1940	138.466	15.450	11,2	123.016	88,8	4
1950	280.199	40.934	14,6	239.265	85,4	8
1960	470.431	95.778	20,4	374.653	79,6	31
1970	745.638	177.649	23,8	567.989	76,2	66
1980	931.330	340.704	36,6	590.626	63,4	66
1991	1.051.083	532.959	50,7	518.124	49,3	73
2000	1.116.766	702.616	62,9	414.150	37,1	118
2010	1.200.712	860.563	71,7	340.149	28,3	118
2020*	1.310.729	-	-	-	-	118

Tabela 1 – Mesorregião Oeste Catarinense: evolução demográfica e estimativa populacional
Fonte: *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. *Estimativa populacional.*

Num primeiro momento, o fortalecimento das funções desta cidade está atrelado à expansão territorial da urbanização brasileira e da necessidade de produção em larga escala de alimentos. Isso ocorre na conjuntura em que as demandas por produções qualitativamente novas, exigiram que "Chapecó se estruturasse com novos objetos, e que os antigos adquirissem novo significado, capazes de responder às necessidades criadas pelas agroindústrias e o aumento de consumo" (ALBA, 2013, p. 17). No conjunto de objetos que agora significam a potencialização de outras dinâmicas da circulação, no referido contexto, os modais rodoviário e aéreo são os motores de uma "vida de relações [mais] intensa" (ARROYO, 2006, p. 81).

Nesse sentido, a preparação das infraestruturas através da ampliação da capacidade de tráfego das rodovias de acesso à cidade, e o incremento na capacidade técnica e operacional do aeroporto, corroboram com a sinalização de novas ambições sinalizadas pelo governo municipal[4] . Estes elementos apontam para, de um lado, a potencial intensificação dos seus papéis urbanos e, de outro, a reestruturação de sua forma urbana, tornada ainda mais adepta às lógicas de uma economia expansiva e predatória. Estas mudanças objetivam, afinal, responder a uma maior demanda por capacidade de movimentação (ARROYO, 2006).

Em conjunto às atividades agroindustriais, conforma-se um nó logístico na cidade, a começar pelo entroncamento formado pelas rodovias BR-282 (uma das mais importantes do estado catarinense), BR-283 (eixo rodoviário importante, que liga as cidades localizadas próximas ao vale do rio Uruguai) e a BR-480 (parcialmente duplicada no seu trecho norte, que liga Chapecó à BR-282). Isso potencializa a condição de ser um importante nodal para

o redirecionamento de produtos e mercadorias, fazendo também a interligação rodoviária com os principais centros da região. Em conjunto com essa infraestrutura, a intensificação dos fluxos no Aeroporto Municipal Serafim Enoss Bertaso é potencializada, o qual apresenta voos comerciais diários para um conjunto de destinos – ampliados a partir dos hubs e as possíveis conexões – e a ligação direta com a capital estadual, Florianópolis.

Como resultado e, ao mesmo tempo, condição, em relação as questões expostas, há a produção de uma centralidade urbana relevante, que impacta na intensidade das suas relações com outras importantes cidades da região Sul e do restante do país. O recente trabalho "Regiões de Influências das Cidades 2018" (IBGE (2020) traz várias questões importantes acerca da situação geográfica da cidade que aqui nos atentamos. A sua região de influência abrange 142 centros urbanos (entre municípios isolados e arranjos populacionais), chegando ao Noroeste do Rio Grande do Sul (Região Geográfica Imediata de Frederico Westphalen). Chapecó também se insere no conjunto dos 48 centros urbanos de maiores graus de interação no âmbito da rede urbana brasileira, compondo juntamente com Cascavel/PR e Passo Fundo/RS a ampla faixa fronteiriça no Oeste da região Sul (IBGE, 2020).

Em outros indicadores ligados à perspectiva hierárquica da urbana nacional, a cidade desempenha alguns papéis importantes: ocupa posições significativas nos temas da gestão empresarial, de serviços de saúde e, com maior significância, nos estratos superiores das atividades de serviços e comércio, centros de gestão do território, deslocamentos para compra, transportes coletivos e atividades de lazer (IBGE, 2020). Mais objetivamente, essa presença entre as principais cidades regionais serve como um importante indicativo para elucidarmos a relevância dos equipamentos de uso coletivo, muitos destes com o potencial de atração populacional em nível regional, sobretudo os que se voltam para especialidades.

Villela, Fujita e Alba (2017, p. 115) já apontaram que "a presença de frigoríficos, por si só, não configura mais fator de atratividade populacional, diferentemente da década de 1980", tendo sobretudo em Chapecó, "a presença de outras atividades na cidade com maior grau de especialização, como saúde, ensino superior e outros serviços" (ALBA et al., 2015, p. 64). Na medida em que destacamos que as agroindústrias ainda desempenham funções de grande importância, apontamos outras que apresentam crescimentos nos últimos anos. Entre elas, citamos as ligadas ao ramo da saúde de média e alta complexidade, do ensino superior com pós-graduação stricto sensu, de serviços bancários, a presença de shopping center de abrangência regional, as sedes regionais de multinacionais e, por fim, a chegada de filiais de redes atacadistas e varejistas nacionais e internacionais.

Motter (2016) ressalta, por exemplo, que as construções do Shopping Pátio Chapecó e da Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS), colaboraram para a constituição de novas funções na região em que a cidade está inserida, tendo em vista o conjunto de serviços desencadeados a partir do consumo e da expansão de postos de trabalho, ligados direta e indiretamente às duas obras. Na esteira disso, há a ampliação das atividades na área central, especialmente na Av. Getúlio Vargas, principal eixo comercial, bancário e de serviços. Novas feições também passaram a compor o que a autora chama de "subcentralidades", observadas no bairro Efapi (porção oeste) e ao longo da Av. General Osório (porção sul). Também mencionamos a concentração de atividades econômicas ao longo da BR-480 (acesso à BR-282), ao agrupar empresas de ramos variados e centros de distribuição; nas imediações das agroindústrias, como no entorno da BRF, notamos a presença de empresas de transporte rodoviário de cargas e de suporte logístico. Na Figura 1 esses elementos reforçam as funções urbanas notadas nas chamadas cidades médias[5] .

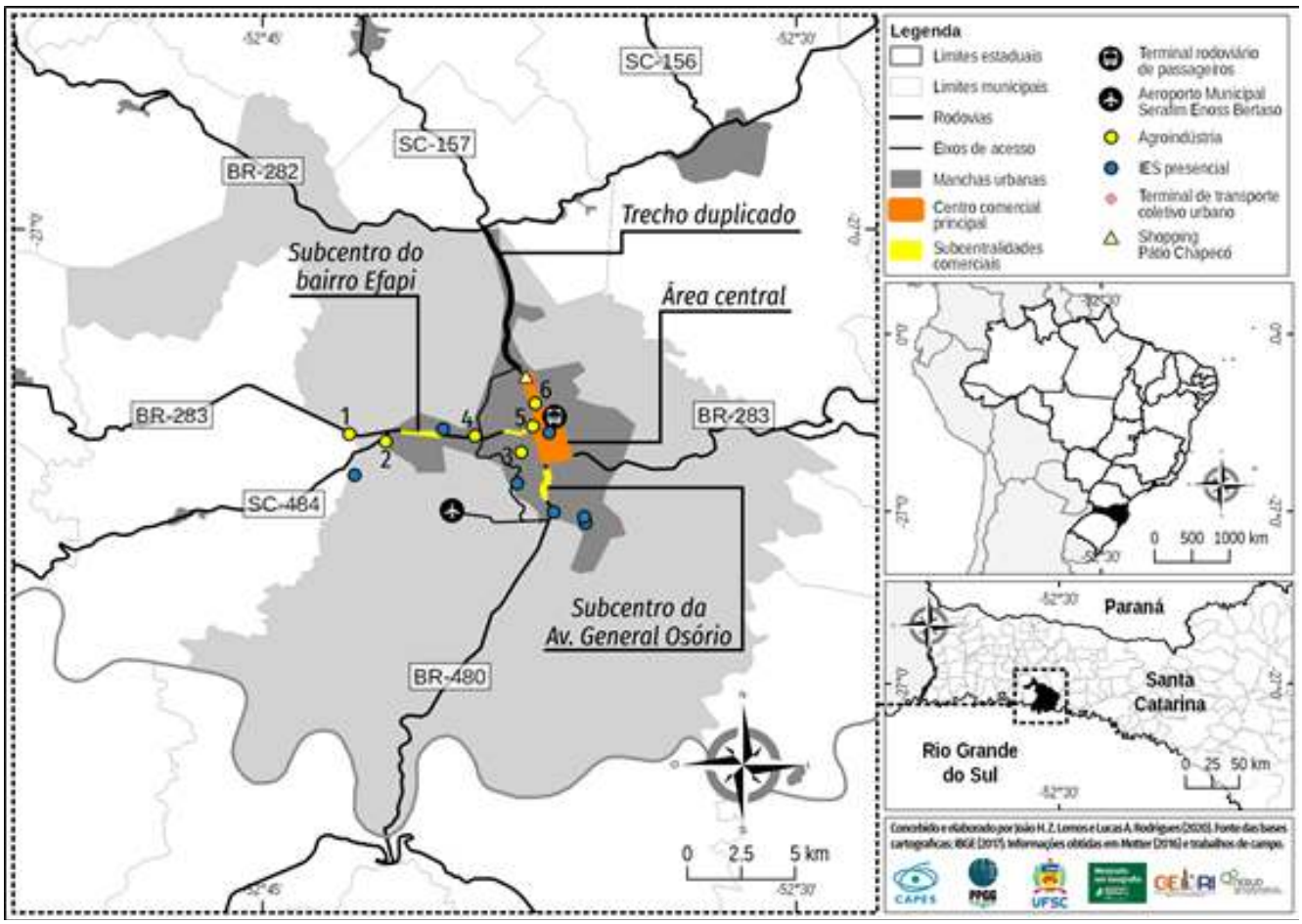


Figura 1 – Chapecó: situação geográfica e infraestruturas de transporte
Fonte: *Organizado pelos autores a partir de IBGE (2017), Motter (2016) e trabalhos de campo.*

A partir da constituição desses eixos, é intensificada a circulação agora tributária de uma maior fluidez, ao tempo que é atraída por uma maior diversidade de serviços, o que propicia um conjunto de novos usos – crescentemente mais seletivos, direcionados e especializados – dos diferentes locais da cidade. O elemento que dinamiza a inserção de novas atividades econômicas depende da diversidade das atividades já existentes e das condições territoriais para o recebimento de novas, estas que hoje estão

> [...] cada vez mais complexas e inovadoras, mas localizadas, por mais que espacialmente diversificadas. A escolha, consequentemente, mais do que nunca, está relacionada a um território que ofereça maior fluidez. Podemos asseverar que, em muitos casos, a fluidez é a principal determinante para a escolha da localização de uma atividade econômica (SILVEIRA, 2016, p. 25).

Essa desconcentração das cadeias logísticas pelo território nacional fica cada vez mais evidente quando observamos a presença de empresas multinacionais pelo interior brasileiro. Desde as indústrias primárias, de transformação às de bens de consumo, bem como redes de comércio varejista e de serviços com maior valor agregado. A seletividade territorial do capital corporativo é direcionada aos locais que são capazes de viabilizar uma maior liberdade aos fluxos referentes à logística corporativa. Esta que se apropria de ações combinadas com o Estado para sua instalação e usufruto dos benefícios expostos por ele (como a redução de ICMS, isenção fiscal, barateamento ou eliminação de custos de infraestrutura e da terra etc.).

A presença desses agentes econômicos em cidades distantes de realidades metropolitanas, dispersas no território brasileiro, interage espacialmente e, por conseguinte, faz parte da constituição da demanda por uma maior diversidade de serviços e atividades comerciais. Santos (2008) expõe que as vantagens locacionais e, bem verdade, benesses amplamente desejadas pela produção, distribuição e consumo – a circulação dos capitais –, cons-

tituem uma valorização de certas frações do território. O valor que é agregado ao território e à produção ali efetivada, "começa antes mesmo que a mercadoria [...] esteja concluída", tudo isso, em "função de sua prestabilidade ao processo produtivo e da parte que toma na realização do capital" (SANTOS, 2008, p. 82). Esses elementos, postos às interações espaciais, atuam numa marcada relação dialética do/no espaço, desenvolvendo novas condições para a atração e instalação de outros tantos usos corporativos dos territórios.

A partir das dinâmicas da cidade, as atividades econômicas são expandidas pelas combinações específicas do perfil consumidor, formado tanto pela população local quanto a regional. O papel da hinterlândia da cidade média é relacional, porque ao mesmo tempo em que constitui uma área com potenciais consumidores, vincula-se sob variadas intensidades às demandas do centro de maior importância, por responder às especializações exigidas, numa mais intensa e complexa divisão do trabalho entre estes locais (CORRÊA, 1997; 2017).

O entendimento da organização espacial se torna um elemento crucial para identificar a topologia das redes geográficas, erigidas a partir do amplo conjunto de movimentos e transformações, materializado nos usos diversos dos recursos técnicos e políticos dos lugares. Isto nos faz retomar a compreensão de que o espaço é formado, de maneira indissociável, por ações e objetos dotados de intencionalidades e interesses que conformam, inadiavelmente, a totalidade social concretizada pelo trabalho humano (SANTOS, 2014).

A particularidade dessas ações se destaca quando são observadas as diferentes formas de interação entre a materialidade social já existente e as transformações dessas, numa complexa dialética (CHEPTULIN, 1982). Para Silveira e Cocco (2010), a interação espacial é central para o entendimento dos transportes, sobretudo de pessoas, pois esta atividade corresponde

> [...] aos momentos "consumo" e "trabalho" – dentro do movimento circulatório do capital, a velocidade da rotação de seu capital face à tendência que tem o capital de impor e buscar espaços, setores e atividades que imponham cada vez maiores velocidades à sua própria realização (SILVEIRA; COCCO, 2010, p. 78)

Para Corrêa (2016, p. 132) "as interações espaciais constituem os meios pelos quais as formas espaciais articulam-se entre si, realizando as funções que os processos espaciais lhes atribuíram". A unicidade da "forma, função, estrutura e processo" dos territórios transmite sua estrutura socioespacial, a qual está numa condição tributária das relações da sociedade capitalista (CORRÊA, 1987; SANTOS, 2008). A compreensão dessas interações nos auxilia a entender a totalidade social concretizada no espaço geográfico por meio de suas ações, derivadas da reprodução social. Ao tratar desse tema a partir da articulação das localidades centrais, Corrêa (1997, p. 296) traz que os variados padrões

> de interações espaciais derivam de um amplo conjunto de razões nas quais uma delas tende a ter maior peso. Assim, a natureza social e econômica da hinterlândia, expressa em termos de estrutura fundiária, relações sociais de produção, desenvolvimento tecnológico das atividades produtivas, sua diversificação, natureza e finalidade, é decisiva, influenciando a densidade demográfica e a renda de seus habitantes. Soma-se a isto, a variação dos padrões culturais da população. Emergem então ofertas, demandas de produtos e serviços que são variáveis em volume e no tempo, assim como susceptíveis de gerarem interações a curta e/ou longa distâncias e ainda direccionalmente variáveis (CORRÊA, 1997, p. 296).

As interações espaciais são concretizações das rugosidades no espaço geográfico e, com isso, estruturam organizações específicas no uso socializado do território. É neste sentido que se compreende a centralidade urbana desempenhada por Chapecó, que apresenta a intensificação das atividades da circulação nas últimas décadas. A concentração de diferentes tipos de serviço ressalta seu papel na região. Ao propiciar diferentes suportes para a fluidez territorial, a cidade potencializa a sua influência sobre o entorno, numa interdependência com a atração de outras atividades econômicas.

E isso influencia as próprias interações que as cidades pequenas – numerosas neste contexto regional – mantêm com outros tantos e diversos lugares. Para além das relações hierárquicas, conforme nos mostra Sposito (2010, p. 53) sob a forma de alerta, hoje é produzida

uma "combinação complexa e contraditória de fluxos que se estabelecem tanto no sentido hierárquico, como no sentido horizontal ou transversal". Isto se dá pela ação de diferentes agentes econômicos e políticos, mormente hegemônicos, sendo a cidade o elo da decisão, da ação política, que tem na sua existência a síntese de múltiplas escalas geográficas que repercutem numa dialética do desenvolvimento desigual (SMITH, 1988).

O ato de refletir acerca da cidade, do território dos encontros e da justaposição dos acontecerces, é solidário à própria busca pela compreensão da relação interna ao lugar formal – a cidade – e a sua condição de relação – situação relacional – com a sua região (ARROYO, 2006; SPOSITO, 2010). Essa situação relacional entre os elos das redes geográficas tem na rede urbana a sua materialidade, residindo nos transportes – especialmente de pessoas – uma dimensão central para a discussão.

Papéis dos modais de transporte aéreo e rodoviário

No amplo conjunto de atividades ligadas ao transporte, destacamos os voltados à movimentação de passageiros, através dos modais aéreo e rodoviário, centrais na configuração de uma situação geográfica nodal, influente na atração e produção de novas dinâmicas do movimento. No Oeste de Santa Catarina, a interligação entre as cidades feita por meio do transporte rodoviário de passageiros é relativamente difundida, tal como é em boa parte do território brasileiro, produto da sua formação socioespacial. Em Chapecó, além da variedade de destinos possíveis, o que lhe confere uma maior centralidade é justamente a quantidade de pessoas transportadas, que em 2019 totalizou 837.751 passageiros com origem ou destino nessa cidade, somadas as modalidades de serviços regulares de ônibus intermunicipal e interestadual (ANTT, 2019; SANTA CATARINA, 2020).

Conforme Rodrigues (2020), o transporte aéreo se concentra em Chapecó, não apenas pela sua capacidade de centralização de capital e influência regional, além da capacidade de movimentação de passageiros (o que é uma consequência), mas, também, pelas estratégias logísticas adotadas pelo Estado e pelo meio corporativo do setor. No início do século XXI, o setor aéreo nacional passou por uma reestruturação, a qual gerou uma mudança significativa na reorganização territorial do setor, a qual o autor denomina de "ruptura na aviação regional". Tratou-se de um momento em que foram inseridas novas estratégias logísticas no mercado brasileiro, as quais provocaram uma reconfiguração não apenas das malhas aéreas – de voos com várias escalas para o sistema de hub – mas que promoveu também a inserção de novas aeronaves e a adoção de estratégias competitivas, gerando um mercado de transporte aéreo de passageiros marcado pela oligopolização (SILVEIRA; RODRIGUES, 2020).

O impacto disso na aviação regional tornou-se notório, principalmente ao observarmos a topologia dos fluxos aéreos em Chapecó. Cidades que antes tinham operações regulares, como Videira/SC, Concórdia/SC, Erechim/RS e Pato Branco/PR, deixaram de ter essas operações de múltiplas escalas e interligações regionais. E mesmo que num primeiro momento essas cidades tiveram a manutenção das ligações aéreas diretas com os principais aeroportos do país, posteriormente passaram a ter somente o atendimento do modal rodoviário para o transporte coletivo regular de passageiros. Registramos aqui a ausência, mesmo que de maneiras pouco sofisticadas, de uma integração entre os transportes aéreo e rodoviário, diferente do que pode ser visto em outras realidades brasileiras, como nas metrópoles.

A reestruturação do transporte aéreo regional pelo interior sulista gerou uma demanda reprimida que veio a ser suprida, ao menos tendencialmente, pelo modal rodoviário. A adoção de voos em direção aos grandes centros operacionais das companhias e para as próprias capitais estaduais indicam que a demanda pelo transporte aéreo estendeu o seu alcance ao mesmo tempo que reduziu o tempo de deslocamento. No entanto, primazia das ligações diretas com o centro financeiro do país fortaleceu a complexificação da divisão territorial do trabalho. Diante de um processo de descentralização das empresas pelo território, processo

especialmente fomentado pelas maiores condições de fluidez e pela reestruturação da cadeia logística corporativa, as chamadas cidades médias passaram a cumprir um importante papel na rede urbana. Essas formações locais passaram a funcionar como um importante ponto nodal, articulador da tomada de decisões em níveis intermediários, de abrangências diversas conforme as próprias realidades urbano-regionais em que estão inseridas.

Diante deste cenário, Chapecó exibe atributos técnicos importantes no conjunto das infraestruturas de transporte aéreo (mais avançados e consolidados), se comparados às outras cidades que, atualmente, não possuem a capacidade técnica e operacional requisitada, tal como foi em décadas passadas. Os discursos pleiteados pelo governo municipal levam à produção da imagem de uma cidade de suposta "vocação empreendedora" e competitiva, o que nos leva à identificação do papel do Estado na condição de um agente provedor de infraestruturas; noutras palavras, os investimentos no setor que envolve a circulação intensificam a competitividade territorial entre as cidades em prol de novos recursos. Essa é uma forma de atuação da logística de Estado que favorece a atração de capitais externos, ampliando a competição, "por meio de infraestruturas de transportes, armazenamento, e comunicação, diminuição da carga tributária e desburocratização (normas e tributos), além do know-how relacionado à logística corporativa" (SILVEIRA, 2019, p. 22-23).

A existência do transporte aéreo numa cidade exige um numeroso conjunto de serviços, desde os mais simples aos mais complexos. A infraestrutura aeroportuária se torna vital, sendo composta por: pista, pátio, brigada de incêndio, terminal de passageiros, equipamentos de raio x, balcão de check-in, estacionamento, restaurante, serviço de abastecimento de aeronaves, catering (preparação de refeições), serviços de solo; são, todos esses, essenciais às operações. Além disso, podemos destacar a prestação de outros serviços complementares como: transporte coletivo (extensão terrestre), locadoras de veículos, estacionamento, transfer (serviços de translado), hotéis, táxis, serviços por aplicativo, dentre outros.

Pelos serviços "obrigatórios" ao setor aéreo, nem todas as cidades estão aptas para receber operações regulares desse modal, favorecendo locais onde já existe a prestação do serviço. Na aviação, isso é qualificado como base operacional. E para a constituição dela, os serviços supracitados são indispensáveis, daí a necessidade de um planejamento (logístico) a longo prazo. Forma-se então uma base material que sustenta as complexas interações a partir do modal aeroviário, o que reafirma ou redefine os papéis das cidades médias brasileiras (TEIXEIRA; CATELAN, 2019).

Em plena oposição, a movimentação de pessoas por ônibus, ou mercadorias, por caminhões demanda poucos investimentos prévios, o que a distingue do transporte aéreo. Isso favorece a sua presença em locais restritos, menos atrativos ao capital. Como exemplos dessas particularidades, mencionamos os serviços regulares que trafegam por estradas sem pavimentação asfáltica, que atendem localidades rurais, ou mesmo cidades, sem terminais rodoviários – fixo geográfico central nesse meio de transporte. O transporte rodoviário de passageiros na Região Geográfica Intermediária de Chapecó, pela sua natureza operacional, atende a muitas cidades, embora nem todas possuam ligações diretas com Chapecó ou uma satisfatória variedade de linhas e horários (LEMOS, 2020).

No entanto, o transporte aéreo estabelece uma condição mais veloz de mobilidade e acesso entre os centros que conformam a rede urbana brasileira e da região Sul, considerando as conexões diretas com as capitais e centros de controle do território nacional[6] . O suporte aos deslocamentos entre grandes distâncias, num menor tempo, estrutura uma função urbana essencial no atual contexto de mais intensas diferenciações entre as cidades. Há a produção de uma centralidade regional a partir do modal aéreo, com influência no Sudoeste do Paraná e Noroeste do Rio Grande do Sul. E essa centralidade também é produto da intermodalidade entre o transporte aéreo e rodoviário, mesmo que, por ora, ocorra de forma incipiente.

A influência regional do aeroporto de Chapecó também é apontada em estudos oficiais, como o que foi desenvolvido para o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, do Governo Federal brasileiro. Trata-se do trabalho que objetivou a delimitação das Regiões

Aeroviárias no território nacional, com o seu detalhamento metodológico disponível em LABTRANS (2016). Nesse documento, entre as dez Regiões Aeroviárias (RA) que compõem a região Sul do Brasil, a de Chapecó aparece composta por outros seis aeródromos – Caçador/SC, Concórdia/SC, Francisco Beltrão/PR, Joaçaba/SC, Pato Branco/PR e São Miguel do Oeste/SC – além do principal, constituído pelo Aeroporto Municipal Serafim Enoss Bertaso.

No momento em que observamos a área de captação de demanda do aeroporto de Chapecó, de acordo com a Figura 2, percebemos que a sua abrangência ultrapassa os limites estaduais, tal como mencionado anteriormente acerca de sua influência. Guardados os caminhos metodológicos para a construção dessa regionalização, destacamos a sinalização do reforço aos papéis já desempenhados pela cidade, considerando a sua particular situação geográfica na região Sul.

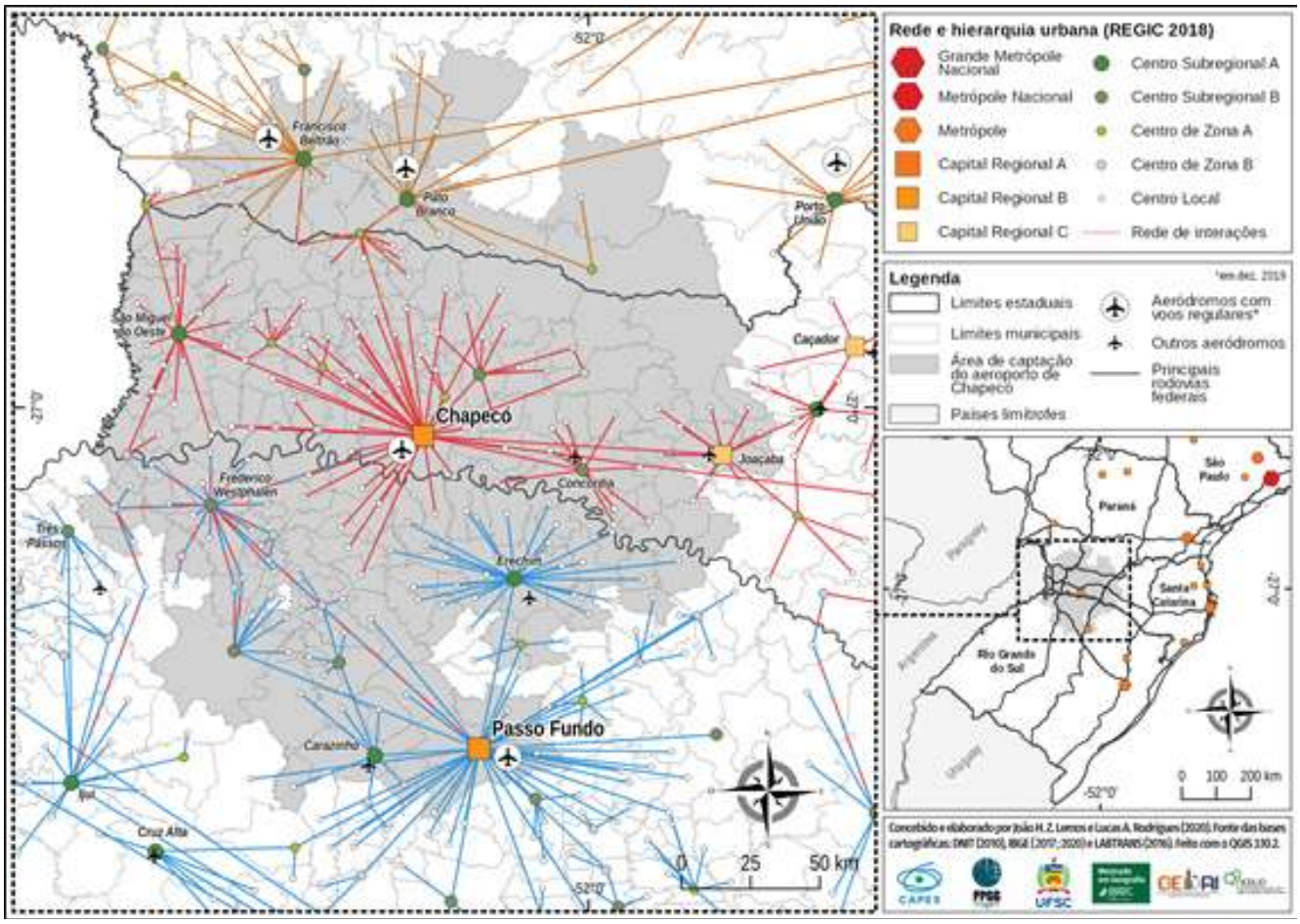


Figura 2 – Influência do aeroporto de Chapecó e rede urbana

Fonte: *Org. pelos autores a partir de ANAC (2020), IBGE (2017; 2020) e LABTRANS (2016).*

Vemos na divisão proposta pelo estudo do LABTRANS (2016) que as Regiões Aeroviárias de Passo Fundo/RS e Cascavel/PR são limítrofes à de Chapecó/SC, o que reforça a concentração das atividades em algumas poucas cidades sulistas. Essas duas outras cidades também apresentam complexidades diversas nas suas relações no âmbito da rede urbana, o que conflui no trânsito fluído entre as escalas geográficas da economia. Por exemplo, Reolon (2007) apontou Cascavel como um importante centro urbano de comando da produção agrícola do Paraná; por sua vez, Sobarzo (2010) expôs que Passo Fundo pode ser compreendida sob a noção de cidade média. Cabe apontar que embora essa última seja o centro da RA de mesmo nome, o estudo que considera a área de captação de demanda do aeroporto chapecoense a inclui na ampla região de influência deste último. A centralização e concentração da prestação de serviços desse tipo na cidade resulta dos seus papéis no âmbito da rede urbana, envoltos num processo de rearranjos da própria formação socioespacial nos últimos anos.

Diante dessa concentração, apontamos que há a necessidade de uma organização planejada que vise a intermodalidade entre o transporte rodoviário e o aéreo. Nesse sentido, hoje são observados hiatos em nível de Estado, no controle dos transportes coletivos. A capilaridade do serviço rodoviário abrange locais mais longínquos, que não possuem uma demanda economicamente viável para o modal aéreo e/ou infraestrutura para receber a complexa rede de objetos geográficos por trás dos serviços da aviação comercial. A articulação dos dois modais poderia trazer resultados interessantes, que combinem a necessidade de grandes deslocamentos num curto intervalo de tempo, o que faz com que o serviço aéreo seja um meio de integração territorial importante no âmbito do transporte de passageiros.

O que pudemos observar ao longo dos últimos anos, sobretudo a partir de 2010, é que houve a alteração da topologia dos fluxos de passageiros. De um lado, as transformações na divisão do trabalho em conjunto das mudanças político-econômicas no território brasileiro incrementaram a demanda pelos deslocamentos de pessoas, em conexão à desconcentração das cadeias logísticas e de investimentos. Por outro, emergiu uma relação de competividade entre os modais pela alteração dos serviços, mudanças nas demandas para os principais destinos e reestruturações da territorialização dos agentes econômicos que operam os transportes de passageiros. Diante desse conjunto de mudanças engendradas no território brasileiro e no contexto catarinense, passemos agora à análise dos fluxos e as principais mudanças que ocorreram no setor de transporte de passageiros, tomando como plano empírico a cidade de Chapecó.

Os sistemas de movimento de passageiros em Chapecó[7]

O movimento de pessoas entre diferentes locais torna-se real por várias razões, como pelas ligadas ao trabalho, atividades empresariais, atendimentos médicos e atividades de saúde em geral, podendo também ter relações com o lazer e demais práticas de sociabilidade ligadas ao cotidiano. Uma maior dinâmica econômica, por exemplo, pode ser um fator de atração populacional, conformando uma mobilidade da população em decorrência de fluxos migratórios mais ou menos densos, diários ou sazonais (BECKER, 1997; SPOSITO, 2020). É por isso que a busca pela compreensão da mobilidade de pessoas é tão importante e cara à ciência geográfica: trata-se de um fenômeno eminentemente espacial, que na sua efetivação sintetiza uma miríade de outros processos, mais amplos e abrangentes.

Com a compreensão da topologia dos fluxos de pessoas, apreendemos o arranjo que estrutura a hierarquia entre os principais destinos, os padrões de realização e o alcance das operações de transporte. Como já expusemos, para o entendimento das recentes transformações socioespaciais nas cidades brasileiras, abarcadas pela noção de cidade média, precisamos pensar na circulação e na urbanização como um par indissociável. Sposito (2007) apontou que embora não seja a principal dimensão de análise, os transportes são importantes elementos territoriais para refletirmos acerca dos papéis da globalização na organização política do urbano nos níveis transescalares – do mundo à cidade (ou o lugar).

Para avançarmos no entendimento desses fluxos, consideramos que realizar uma comparação entre dois meios de transporte tão distintos é algo que demanda maiores cuidados. A isso, cabe um apontamento inicial, que eventualmente se mostra como óbvio, contudo, faz-se necessário. A movimentação de pessoas por ônibus e aviões são maneiras diferentes de, verdadeiramente, trabalhar com as clássicas barreiras espaço-temporais; a velocidade da aeronave não tem parâmetro se posta em paralelo ao veículo terrestre, o ônibus. De qualquer maneira, ambas as formas de pôr em movimento objetos e pessoas – e compor uma dimensão da circulação mais ampla – são importantes quando se efetivam, significando importantes atividades que são conexas aos níveis de relações que as cidades dão manutenção – e, por conseguinte, tornam concreta a rede urbana, inócua se ignorarmos seus fluxos.

Para tanto, a segunda consideração, refere-se às densidades movimentadas em ambos os modais. No caso do transporte rodoviário de passageiros, seja ele intermunicipal, interestadual ou internacional[8] , a identificação de um maior nível de centralidade que um nó da rede de operações representa recai sobre dois elementos: a quantidade de passageiros transportados e a quantidade de serviços operados, que realizam paradas neste local. O núme-ro de serviços refere-se às linhas de ônibus, aos horários e as modalidades de operação existentes. Uma elevada quantidade de linhas numa determinada cidade não significa, em linhas gerais, um maior movimento de passageiros. Embora seja um elemento que potencializa mais intensas ligações com outros locais, isoladamente não significa um aumento efetivo no número de usuários.

A situação geográfica da cidade diante das redes técnicas dos transportes, os papéis e funções que desempenha no âmbito da divisão territorial do trabalho, o nível de intermediação que exerce em relação à sua hinterlândia, as suas funções político-administrativas (de controle e gestão do território), e as atividades ligadas à indústria, ao comércio e a presença equipamentos de uso coletivo: são, esses cinco elementos, os que apontamos como bases que condicionam determinado local a fluxo elevado de pessoas por meio dos transportes coletivos. Lembremos, também, do papel dos agentes econômicos enquanto entes da ação do transporte em si e do Estado, este enquanto agente que atua no âmbito das normas, da regulação, da imposição de leis e do controle dos fluxos. São frações fundamentais que dão, aos transportes, uma acepção relacional que envolve uma série de fatores geográficos, ligados a elementos locais e regionais que o materializam, implicados numa dada formação social.

Podemos começar com o levantamento referente às cidades possíveis de serem acessadas a partir dos transportes coletivos regulares nos modais aéreo e rodoviário. No transporte aéreo a quantidade de destinos diretamente acessáveis reduziu consideravelmente, produto de um duplo movimento . Trata-se de um lado da demanda por aprimoramento técnico necessário[9] para o recebimento de voos regulares, o que exclui certos locais da rede de atendimento. Em consonância a isso há o avanço técnico das aeronaves – com maiores capacidades e portes superiores. Por outro, há a reorganização logística das companhias aéreas, agora pouco interessadas no atendimento de rotas com várias paradas. As operações que conectam aos principais hubs nacionais, para daí serem efetivadas as conexões para outros destinos, tiveram sua importância reforçada nas últimas décadas. Em suma, as ligações com os principais hubs do país reorganizaram a topologia dos fluxos aéreos, realidade vista em todas as escalas de operação da aviação brasileira.

As principais transformações desenvolvidas no transporte rodoviário levaram à redução da quantidade total de passageiros transportados, conformada por uma reunião de múltiplos fatores. Podemos mencionar o crescimento da frota de veículos, o que se desdobrou no incremento dos transportes individuais por automóveis e motocicletas; há a própria expansão do transporte aéreo de passageiros, que teve um crescimento bastante elevado no território brasileiro, ultrapassando desde meados da década de 2000 o transporte por ônibus nas ligações entre estados; mencionamos ainda a elevação da renda média da população, que em conjunto dos elementos anteriores, bem como sob ligação com a eficácia duvidosa de muitas operações, exemplificada pela degradação da qualidade do serviço, interferiu na demanda pelo transporte coletivo por ônibus em todos os níveis de operação e regulação (cf. COCCO, 2017).

O transporte rodoviário de passageiros passou a apresentar, desde o início dos anos 2000, um conjunto de transformações que indicam uma oscilação em seu uso, de um lado, e a consolidação de algumas ligações com cidades de papéis mais intensos na rede urbana, de outro. Não há, diferentemente do aéreo, uma elevada alteração no conjunto de cidades atendidas, mas um processo gradual de racionalização das operações, com a fusão de linhas regulares e mudanças que buscam otimizar – sob o ponto de vista corporativo – a rentabilidade dos serviços. Sobre esse tema, Silveira e Cocco (2010) mostraram que os capitais tradicionalmente envolvidos nos transportes por ônibus apresentam um certo lapso na

atenção às mudanças que o mercado manifesta, o que o torna menos competitivo se posto em comparação ao transporte aéreo.

No âmbito das ligações entre cidades de diferentes estados, envolvendo o transporte rodoviário interestadual de passageiro sob regulação da ANTT, a inflexão no modal utilizado em relação ao transporte aéreo ocorreu entre 2009 e 2010. No Gráfico 1 observamos a série de dados entre 2003 e 2018, contexto que gradualmente exibiu o reforço do modal aéreo no transporte regular de passageiros no Brasil.

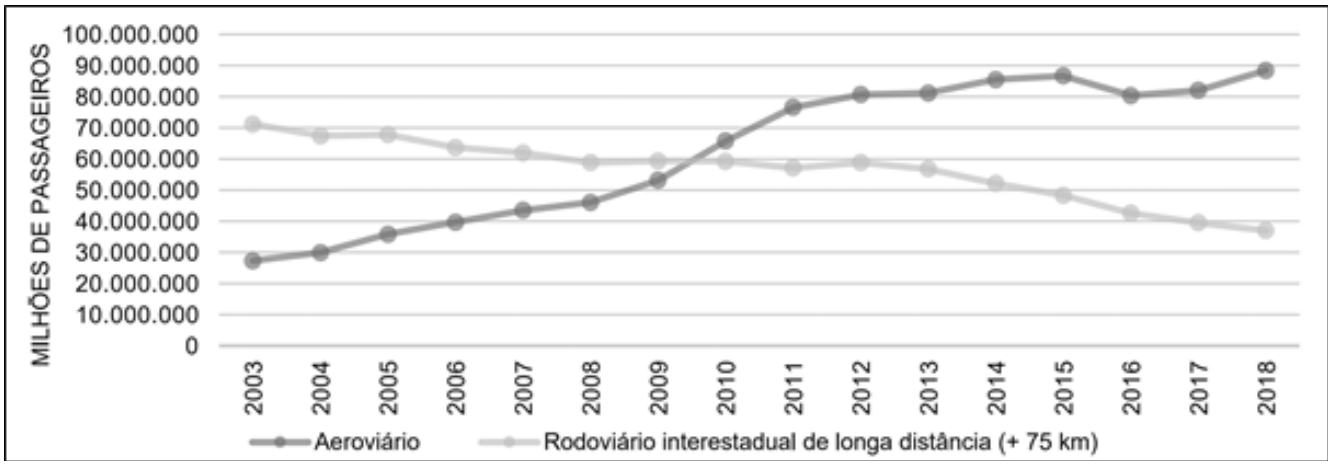


Gráfico 1 – Brasil: transporte interestadual de passageiros nos modais aeroviário e rodoviário (2003-2018)
Fonte: *Organizado pelos autores a partir de ABRATI (2018) e ANAC (2020).*

Enquanto fração do território brasileiro, as mudanças na dinâmica do transporte de passageiros em Chapecó reproduziram noutras proporções a transformação dos modais utilizados. Quando analisada, a movimentação de pessoas que se deslocam pelo transporte coletivo rodoviário já foi muitas vezes superior aos fluxos do aéreo, realidade que hoje já exibe outra configuração, conforme expomos no Gráfico 2.

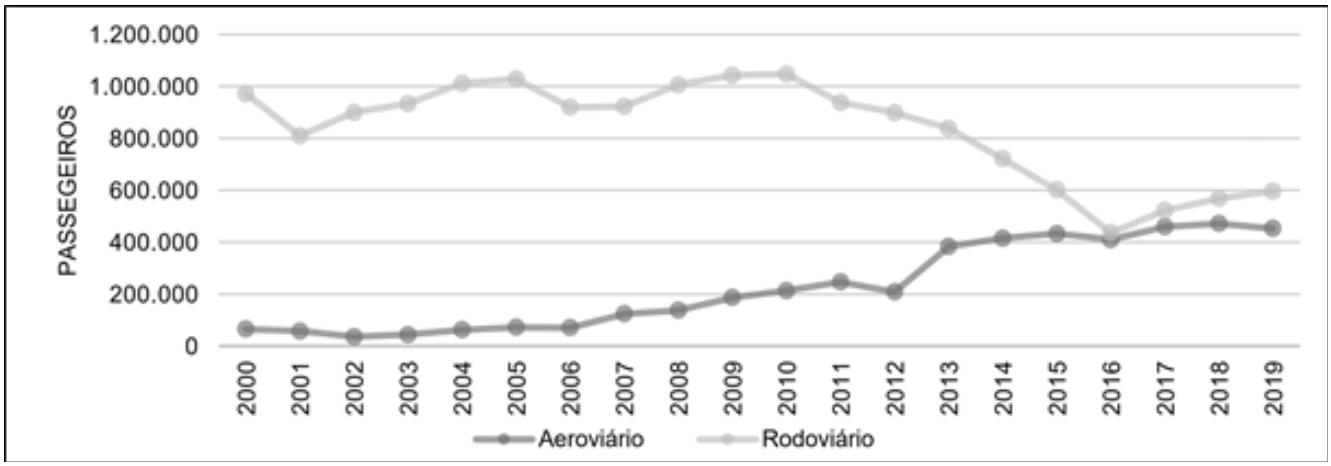


Gráfico 2 – Chapecó: transporte de passageiros nos modais aeroviário e rodoviário (2000-2019)
Fonte: *Organizado pelos autores a partir de ANAC (2020), ANTT (2019) e Santa Catarina (2020).*

Enquanto no panorama geral do país, entre 2003 e 2018, o transporte de passageiros na modalidade interestadual por ônibus reduziu em 41% o total de pessoas transportadas, em Chapecó essa redução atingiu 45%. Somadas as modalidades de transporte rodoviário reguladas pela ANTT e pelo órgão estadual a redução na quantidade de pessoas que chegaram, ou partiram de Chapecó, por meio de linhas regulares de ônibus, diminuiu 38% entre 2000 e 2019. No mesmo recorte temporal e analisando o transporte aéreo regular, se no cenário brasileiro em geral a movimentação de passageiros cresceu 224%, em Chapecó a movimentação total aumentou quase 593%.

Enquanto corolário dessas transformações, os agentes econômicos ligados ao transporte rodoviário de passageiros têm mostrado um conjunto de mudanças operacionais nos últimos anos. Na realidade que nos atentamos para as reflexões, entre as mais significativas,

a seguir listamos quatro delas. Há a racionalização generalizada das operações, através do fechamento de garagens, setores e pontos de apoio próprios, o que levou a uma ampliação da terceirização de algumas atividades internas. Em conjunto a isso, é notória a redução da quantidade de linhas e horários em operação, resultado das estratégias de manutenção da rentabilidade das empresas de ônibus, o que gerou a concentração das partidas/chegadas em poucas cidades da rede de locais atendidos, sobretudo nas que há uma situação geográfica mais favorável. Como consequência do encerramento das linhas, se constituiu uma demanda residual que passou a ser atendida por empresas de menor porte, de menor alcance territorial. Por fim, há o investimento em veículos de maior porte, com capacidade de transportar um maior número de passageiros, além da oferta de serviços diferenciados nas linhas de caráter estratégico, com destaque às que tem concorrência com o transporte aéreo – Curitiba/PR, Florianópolis/SC e Porto Alegre/RS.

No aéreo, a identificação de maiores níveis de centralidade – do ponto de vista da rede urbana e da rede de operações – pode ser analisada a partir das suas conexões que extrapolam o nível de influência regional. A concentração de voos em hubs configura uma centralização de capital, e torna possível que as companhias aéreas melhor aproveitem variáveis econômicas e operacionais como ASK (assento por quilômetro) e RPK (passageiros por quilômetro), além do aperfeiçoamento da taxa de ocupação das aeronaves – todas visam a redução de gastos. A recente reestruturação do setor aéreo se caracteriza a partir de hubs e suas conexões diretas com as capitais e os principais centros regionais do país, raras as exceções que possuem voos que não estão interligados a esse tipo operação como o caso da rota comercial Chapecó-Florianópolis (SILVEIRA; RODRIGUES, 2020).

A demanda ligada aos fluxos aeroviários costuma significar as lógicas mais ávidas por fluidez, atreladas aos negócios, às atividades corporativas e afins; já a movimentação por via rodoviária atende a feições mais próprias do cotidiano lento, de uma perspectiva das necessidades imediatas de seus usuários, funções essas ligadas às mobilidades ligadas ao trabalho, aos estudos, aos atendimentos médicos, ao lazer etc. Cada um desses fluxos desponta com uma particularidade no conjunto geral das atividades ligadas ao transporte de passageiros, situadas no âmbito das interações espaciais da/na rede urbana brasileira, no sentido que Corrêa (2015) atribui ao tema.

Daí a importância de compreender o papel da formação socioespacial nos fluxos de passageiros. No sentido em que Santos (2012, p. 22) chama a atenção de que não há uma sociedade "a-espacial", a circulação, a produção, e o movimento de informações, pessoas, mercadorias, saberes, conhecimentos etc., requerem a interação com heranças do pretérito. Nunca haverá o estabelecimento de fluxos, sobretudo de pessoas, num "vazio espaço-temporal"; melhor dizendo, as relações estabelecidas entre os locais de origem e de destino, no sentido que tratamos aqui (referente ao transporte coletivo), expressam a concretude de uma complexa reunião de rugosidades de tempos outros, ligados às acumulações das divisões social e territorial do trabalho humano na superfície terrestre (SANTOS, 2012; 2014).

Desse modo, os fluxos de pessoas por vias aéreas ou terrestres, respondem variavelmente às articulações espaço-temporalmente definidas, dada a realidade local-regional, em nosso caso significada pelo contexto de Chapecó e a sua região de inserção. Neste contexto, o debate referente aos transportes nos remete a um binômio coexistente desde meados da década de 1940: de um lado um transporte aéreo desenvolvido sob uma égide elitista, e de outro, as precárias condições das estradas catarinenses. Ambas as situações geravam problemas no âmbito dos deslocamentos que tinham como destino ou origem Chapecó e região. As interações por via terrestre, feitas com mais intensidade, limitaram-se inicialmente ao Sudoeste do Paraná e ao Noroeste do Rio Grande do Sul. Já pelo modal aéreo, existiam rotas de múltiplas escalas, ligando a região a outros centros urbanos da região Sul, além do Rio de Janeiro (então capital federal) e São Paulo (RODRIGUES; BRANDT, 2018).

Diante disso, surgiram diferentes reestruturações nos transportes: desde o incentivo ao Sistema de Integração do Transporte Aéreo Regional (SITAR) na década de 1970 à adoção de novas estratégias competitivas que proporcionaram um largo crescimento após 2003 na

aviação. A melhoria parcial e a construção de novas estradas foram eventos que também impactaram na reestruturação dos transportes na região, fatos que favoreceram os deslocamentos entre maiores distâncias num menor tempo. Tais ações possibilitaram o incremento técnico dos veículos (ônibus) e a qualificação das estradas, especialmente desde o final da década de 1970 e meados de 1980, quando as rodovias BR-282, BR-283 e BR-480 receberam pavimentação asfáltica.

Embora houvesse uma ampla oferta de destinos via modal aéreo no início deste século em Chapecó, o alto custo das viagens ainda era um limitante, tendo em vista que o setor ainda passava pelo processo de desregulamentação. A topologia dos fluxos aéreos no início da década de 2000 na cidade variava entre voos regionais e ligações de maior distância, em direção a Florianópolis/SC, São Paulo/SP e Guarulhos/SP. Outros destinos aparecem, como Porto Alegre/RS e Curitiba/PR, que no entanto tinham importantes centralidades regionais como escala, a exemplo de Passo Fundo/RS, Cascavel/PR e Lages/SC, ou até mesmo fluxos menos densos com Erechim/RS, Santo Ângelo/RS, Pato Branco/PR, Londrina/PR, Guarapuava/PR e Videira/SC – geralmente com aeronaves de pequeno porte. Na década de 2010 (até 2013) a operação da empresa de transporte aéreo NHT propôs atender uma demanda reprimida de serviços voltados à classe empresarial: a ligação entre as principais cidades do interior sulista e alguns importantes centros, como nas operações de Chapecó para Guarapuava/PR, Francisco Beltrão/PR, Erechim/RS e Passo Fundo/RS. Desde então, se processou uma intensificação dos voos em direção a Curitiba/PR, Florianópolis/SC, Porto Alegre/RS, Guarulhos/SP e São Paulo/SP (Gráfico 3[10]).

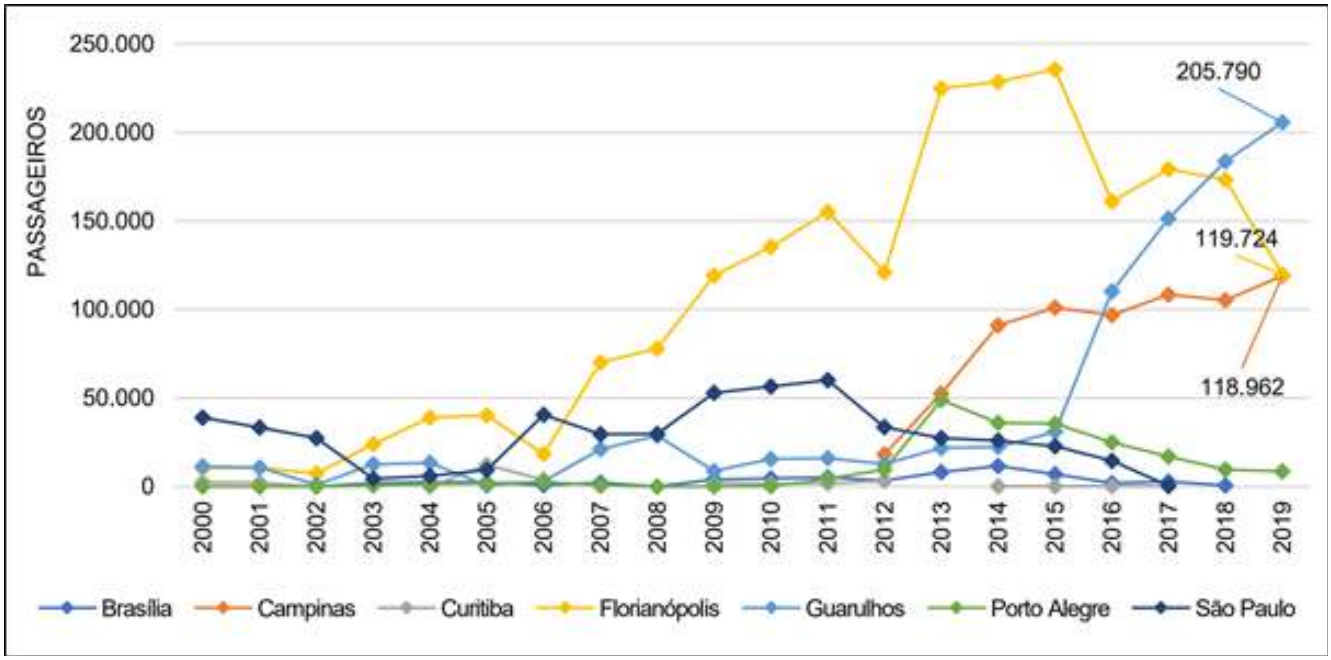


Gráfico 3 – Chapecó: movimentação nas principais rotas regulares no modal aéreo (2000-2019)
Fonte: *Organizado pelos autores a partir de ANAC (2020).*

Para Rodrigues (2020), na década de 2000 os voos de curta duração e feitos com pequenas aeronaves passaram, gradualmente, a dar lugar às rotas mais longas – geralmente sem escalas – operadas com aviões de maior capacidade. A logística de Estado de Chapecó, ligada a uma lógica de desenvolvimento regional, desdobrou-se nas adequações possíveis da infraestrutura aeroportuária para que a cidade pudesse estar apta a receber os voos da aviação comercial brasileira. Daí emergiu um processo de centralização das operações dos serviços aéreos, quando observamos que as cidades próximas que possuíam voos regulares deixaram de ter a oferta, ampliando ainda mais a quantidade de passageiros em Chapecó. A concentração dos fluxos fica mais intensa em direção a Florianópolis/SC e aos principais hubs do país no estado paulista. O início das operações da Azul expressa a necessidade de explorar mercados descongestionados, atrelados a aviação regional. Isto é, a implementação de novas estratégias logísticas. Isso provocou uma maior densidade dos

fluxos em direção a Campinas/SP (seu hub) e de lá, conexões para todas as regiões do país.

Conforme evidenciamos na Tabela 2, tal lógica de concentração de voos não significa necessariamente que os passageiros se destinem àquele lugar, pois há a concentração de desembarques em Florianópolis e Guarulhos. A primeira cidade não apenas devido à questão administrativa do estado catarinense, mas as atividades corporativas e turísticas – estas sobretudo nas temporadas de férias e de veraneio. A segunda, obedece a lógica das funcionalidades da divisão territorial do trabalho imposta pelos grupos empresariais, sendo que atende toda a Região Metropolitana de São Paulo, local que apresenta diversas sedes de empresas e demais centro de tomadas de decisão. Todavia, por Guarulhos ser o principal hub do país, apresenta uma diversificação de conexões, o que também justifica tal número assim como Campinas. Porto Alegre, por sua vez, traduz uma antiga articulação da rede urbana, explicada pelo processo de formação socioespacial catarinense, cenário que aos poucos vem se transformando com a redução da influência da capital gaúcha na rede de cidades sulista. Em suma, esta rede passa pelo reforço das interações com a metrópole paulistana, em detrimento dos centros urbanos da região Sul. Por fim, os dados da ANAC (2021) indicam que os principais destinos das conexões em voos nacionais são para Brasília, Rio de Janeiro, Cuiabá, Confins – onde está o aeroporto da Região Metropolitana de Belo Horizonte – e Salvador[11] .

Destino	Movimentação total	Desembarques	Conexões domésticas	Conexões internacionais
Florianópolis/SC	60.351	55.629 (92,18 %)	4.672 (7,74 %)	50 (0,08 %)
Guarulhos/SP	104.223	60.959 (58,49 %)	42.195 (40,49 %)	1.069 (1,03 %)
Campinas/SP	58.999	20.174 (34,19 %)	38.079 (64,54 %)	746 (1,26 %)
Porto Alegre/RS	4.250	3.919 (92,21 %)	331 (7,79 %)	-

Tabela 2 – Chapecó: destino dos fluxos aéreos de passageiros com desembarque e conexão (2019)
Fonte: *Organizado pelos autores a partir de ANAC (2021).*

Já ao nos atentarmos aos fluxos rodoviários, há uma multiplicidade de destinos alcançáveis desde Chapecó, tanto no próprio estado catarinense quanto noutros estados e regiões do país. Por exemplo, o transporte de passageiros por ônibus nas modalidades intermunicipal e interestadual interliga, respectivamente, a cidade a outros 98 e 139 centros urbanos. Para analisarmos de maneira menos extensa como essa dinâmica se manifesta nos fluxos totais de passageiros, levantamos quais as cidades que originam fluxos para Chapecó e que são destino dos fluxos que partem desta. No conjunto das relações mais movimentadas nos últimos anos, chegamos a uma lista 15 centros urbanos que estão entre os dez mais movimentados de cada ano, conforme a Tabela 3.

Cidade	Quantidade de passageiros transportados				
	2000	2005	2010	2015	2019
Caxambu do Sul/SC	19.082	25.937	24.567	10.788	654
Concórdia/SC	19.151	18.612	21.397	17.023	23.849
Curitiba/PR	24.122	26.089	33.286	14.854	17.268
Erechim/RS	-	22.130	25.935	22.572	35.817
Erval Grande/RS	-	24.685	28.708	26.244	14.841
Florianópolis/SC	28.136	18.619	15.295	16.684	24.129
Nonoai/RS	-	135.451	106.335	64.285	102.259
Passo Fundo/RS	17.691	18.625	18.384	18.218	19.074
Pinhalzinho/SC	27.580	26.542	27.082	13.798	14.869
Porto Alegre/RS	27.712	30.362	32.992	22.587	44.991
São Paulo/SP	21.909	5.681	10.704	4.491	8.309
Seara/SC	37.908	38.931	32.276	14.231	17.006
Trindade do Sul/RS	-	38.280	29.120	17.038	2.055
Xanxerê/SC	29.728	64.798	69.888	27.606	18.060
Xaxim/SC	34.339	68.223	67.413	24.620	15.010

Tabela 3 – Chapecó: cidades com maiores fluxos de passageiros no modal rodoviário
Fonte: *Org. pelos autores a partir de ANTT (2019) e Santa Catarina (2020).*

Há uma ampla oscilação no total de pessoas transportadas, tanto nesse destaque entre as cidades que compõem os principais destinos, quanto em todas as outras cidades. Os destinos com movimentações mais elevadas não são necessariamente os que envolvem ligações com cidades mais próximas de Chapecó, o que por si só abre horizontes para importantes reflexões. De todo modo, existem algumas permanências nas séries históricas em relação aos destinos com fluxos mais densos: são relações com cidades de papéis importantes, que conformam centralidades em suas regiões de influência. Torna-se evidente, pela situação geográfica do Oeste Catarinense e as regiões próximas, que não se trata de uma realidade de adensamento da urbanização, com cidades que deixam de manter uma mobilidade populacio-nal – diária, por exemplo – tão intensa como em regiões metropolitanas. Todavia, de modo relacional, são fluxos numerosos e importantes.

As relações com Concórdia, Erechim, Nonoai e Passo Fundo estão no conjunto das cidades que mostraram a consolidação e o crescimento nas últimas duas décadas. São, inclusive, os centros de suas Regiões Geográficas Imediatas (RGIs), o que reforça o papel de cada uma delas no âmbito da rede urbana. Cabe considerar que além da proximidade de Nonoai em relação a Chapecó – aquela está a menos de 50 km desta – a elevada movimentação de passageiros é explicada por duas razões principais. A primeira envolve a própria mobilidade diária do trabalho, cuja oferta de postos de emprego na cidade chapecoense implica numa ampliada região de mobilização de força de trabalho, o que é complementado pela oferta de atividades comerciais e de serviços especializados conforme já expusemos. Por outro lado, há a explicação por parte das estratégias operacionais das empresas de ônibus: neste caso particular pela Unesul, que realiza um conjunto de conexões entre serviços regulares para outros destinos estaduais na referida cidade do estado vizinho, sobretudo em direção à cidade de Passo Fundo/RS.

As ligações com as capitais sulistas, Florianópolis, Curitiba e Porto Alegre, permaneceram com uma significativa movimentação anual, produto direto das interações estabelecidas com

a cidade média chapecoense. Há, em seguida, o destaque para a notável redução no total de passageiros em direção à metrópole paulistana, que com visíveis oscilações, mostrou que em 2019 teve apenas 37% da demanda total registrada em 2000. No caso das três primeiras cidades notamos a adoção de novas estratégias logísticas por parte das empresas de ônibus, exemplificadas pelos novos serviços nas linhas de ônibus que as ligam ao Oeste Catarinense. O uso de veículos double decker (piso duplo para poltronas), com dois serviços num mesmo ônibus, como os das modalidades executivo, semileito e leito, entre outros aperfeiçoamentos, apontam ações que visam refuncionalizar as operações já existentes.

No modal aéreo, também se nota a queda na movimentação de passageiros entre Chapecó e as capitais da região Sul, com exceção de Florianópolis/SC. Há uma redução nos fluxos em direção a Curitiba/PR, que se explica a partir da supressão da oferta de voos regulares pela aviação comercial. Desde meados do primeiro semestre de 2020, a empresa Ouro e Prata, responsável pela maioria das linhas rodoviárias entre Chapecó e Curitiba[12], solicitou a implantação do serviço de modalidade leito, que dispõe de alguns adicionais nas viagens. Já a queda no eixo Chapecó-Porto Alegre tem um fator adicional: a possível competitividade entre o transporte rodoviário e aéreo. A partir do momento em que a empresa de ônibus Unesul colocou em operação algumas inovações na prestação dos serviços, com a implementação das viagens nas modalidades leito e semileito, com veículos de dois pisos, notamos uma relativa queda na movimentação da Azul no trecho.

Embora a ligação Chapecó-Florianópolis variavelmente represente um fluxo considerável em ambos os modais, é necessário ressaltar as interações (embarques e desembarques) ao longo do trajeto percorrido pelas viagens regulares de ônibus, o que deixa de conformar um fluxo exclusivamente voltado para a ligação de Chapecó para a capital estadual. Outras cidades como Joaçaba e Campos Novos apresentam movimentações de passageiros consideráveis para a capital, o que reforça a manutenção das linhas de ônibus; trata-se do aproveitamento dos fluxos intermediários dos serviços rodoviários, prática bastante comum em linhas longas, como as que ligam o Oeste Catarinense à faixa litorânea – são serviços que percorrem, em média, distâncias entre 650 km e 850 km[13] .

Entre os demais casos particulares que podemos mencionar, algumas atuações de grupos econômicos de maior porte financeiro e operacional são importantes, sobretudo por ações que conformam oligopólios. As empresas Reunidas, Unesul e Ouro e Prata manifestam um poderio territorial significativo, com linhas regulares nas principais cidades da região Sul do Brasil. O enfraquecimento do Estado, no âmbito da regulação do transporte de pessoas, tem concretude na ilimitada manutenção de grandes agentes econômicos em operações mais rentáveis e movimentadas. Trata-se de um fenômeno que nem de longe é novo, mas apenas reforça os descompassos nos marcos normativos e regulatórios, tanto em nível federal quanto no dos estados (cf. SANTOS, 2019).

As ligações entre o Oeste e a faixa litorânea catarinense estão entre as que passaram por mudanças, sobretudo pela reestruturação da empresa operadora, a Reunidas Transportes de Caçador/SC. Há décadas com grande redução no total de passageiros transportados, desde 2015 a empresa passou por modificações na sua área de atuação, expressas de modo mais objetivo na redução das linhas operadas. No bojo das modificações para permanecer no mercado do transporte de passageiros, a Reunidas incorporou uma série de veículos usados e novos na sua frota, seletivamente direcionados às linhas que atendem cidades como Joinville, Florianópolis, Criciúma, Lages, Chapecó, São Miguel do Oeste e Dionísio Cerqueira no estado catarinense.

Podemos finalizar este item com o apontamento de que, em síntese, o transporte aéreo exprime relações mais ligadas à velocidade, com a necessidade por deslocamentos mais rápidos, hoje notadamente representada pelos usos corporativos desse modal, embora não seja uma regra. O transporte por ônibus, pela sua flexibilidade, atende a um maior conjunto de cidades, e no contexto que nos atentamos tem um fluxo distribuído entre várias cidades. Uma variação maior na quantidade de pessoas transportadas, em ambos os modais, também se liga à volatilidade da atuação das empresas privadas, que no setor rodoviário

apresentam uma fixidez relativamente maior das operações. Esta fixidez se liga à regulação mais rígida, embora recentemente os serviços de ônibus tenham passado por flexibilizações semelhantes às que o aéreo apresenta desde a década de 1990.

Considerações finais

Ao final deste trabalho, alguns elementos merecem destaque, os quais possibilitam aberturas para outros estudos e reflexões. A começar pelo transporte aéreo e a maior demanda para os destinos paulistas, o que suscita que há uma relação mais intensa com a metrópole paulistana e seus arredores. Quando se considera a situação geográfica de Chapecó na região Sul do país, bem como a especialização produtiva regional onde se insere e que também sustenta, é possível aventar que esse fluxo mais intenso se baseia num conjunto de interações espaciais que evidenciam os negócios e o contexto corporativo.

Os fluxos rodoviários costumam corresponder a articulações mais obedientes à escala regional, aos ritmos mais lentos de movimentos. Em linhas gerais, o transporte rodoviário de passageiros expressa, mais fortemente, uma série de articulações pautadas por interações de caráter horizontal, as quais também demandam menores velocidades, em oposição ao que se faz no modal aéreo. Este último cumpre, então, uma dinâmica da movimentação de pessoas que está atrelada à ambição por uma crescente intensidade do movimento, uma velocidade maior, própria das mais recentes lógicas das atividades de produção no âmbito do capitalismo. A agilidade demandada pela vida de relações do mundo corporativo, econômico e financeiro tem no modal aéreo o seu apogeu. Como exemplo, no contexto regional isso ocorre desde a sua fase inicial, visto que o surgimento da empresa de transporte aéreo da agroindústria Sadia serviu, ao menos nos primeiros anos de operação, para dar suporte logístico à sua própria movimentação de produtos industrializados (RODRIGUES; BRANDT, 2018).

Hoje, podemos evidenciar significativas transformações em ambos meios de transporte coletivo, que variavelmente são produto da própria redefinição estruturada no âmbito da rede urbana brasileira. As cidades médias têm um papel importante nesse intenso e dinâmico processo, tal como se observa no reforço da centralidade regional de Chapecó. No contexto deste trabalho, notamos que a contração da aviação regional, atrelada às mudanças do transporte rodoviário e dos meios individuais de movimento, evidenciam novas topologias de fluxos de pessoas. O reforço dos papéis urbanos vem dessa seletividade referentes ao onde, como e quando implantar infraestruturas técnicas tão rigorosas, como o conjunto de objetos técnicos componentes da aviação. No conjunto de desdobramentos, a divisão territorial do trabalho enquanto síntese dessas relações é evidenciada pela maior intensidade de relações com o estado paulista, divisão que também é reforçada pela centralização das origens e dos destinos dos fluxos.

A organização dos fluxos aéreos no período anterior a pandemia do novo coronavírus estava baseada na conexão direta para os principais hubs do país (Campinas/SP e Guarulhos/SP) além de Florianópolis/SC. Embora em 2019 a aviação nacional tenha sofrido impacto direto da falência da Avianca – esta que operava a rota Chapecó-Florianópolis-Guarulhos, e alternadamente seguia para Brasília – parte da demanda em Chapecó foi suprida pelas companhias Gol e Azul. E como resultado, a Latam chegou a iniciar as operações com a retomada dos voos diretos para São Paulo (Congonhas), no entanto, a situação pandêmica trouxe significativas reestruturações das estratégias logísticas no setor. Cabe agora a continuidade das atenções quanto aos transportes de passageiros, suas redefinições e novas organizações num momento em que o atual cenário pandêmico se torne menos hostil.

Além da correspondência às realidades regionais, os fluxos aéreos também são produto das estratégias logísticas adotadas pelas companhias aéreas, seja na questão da origem-destino, quanto na movimentação de passageiros. No transporte rodoviário, como mencionado, a quantidade de linhas operadas num dado local não indica propriamente

a densidade dos fluxos, mas se relaciona a outros fatores, como a posição geográfica de dado local na própria rede rodoviária. O papel desempenhado pelas cidades na rede de operações tem reforço quando a movimentação de passageiros ocorre em paralelo à concentração de um maior número de linhas e serviços regulares, bem como tem um conjunto de fluxos já consolidados, como os ligados à mobilidade populacional para o trabalho.

Apesar de não termos como objetivo o detalhamento e a compreensão das razões dos fluxos de passageiros, indicamos alguns caminhos possíveis para a sua compreensão em níveis mais gerais, que consideram principalmente: a indivisibilidade que há entre a circulação capitalista, os transportes (em seus vários modais), as cidades, a atuação dos agentes privados (empresas, grupos econômicos etc.) e o Estado; todos esses fatores geográficos são sintetizados nas combinações da formação socioespacial, pois, enquanto totalidade em transformação, é nela que residem os elementos da materialidade social, analisada aqui pelos seus fluxos que, objetivamente, têm expressão nas demandas pelo transporte coletivo. Ressaltamos que a análise combinada entre as estratégias logísticas do Estado e do setor corporativo compõe um importante tema a ser explorado no tema do transporte de passageiros.

Em síntese, uma reflexão que busque nas particularidades regionais da formação socioespacial brasileira, em articulação às escalas geográficas mais amplas, demonstra uma riqueza significativa nas pesquisas deste tema. As realidades urbano-regionais que compõem o Brasil são as balizadoras para a existência dos fluxos ligados ao transporte de pessoas; noutras palavras, os transportes sintetizam a complexa dialética entre organização territorial do Estado e dos agentes privados, a formação das redes de cidades, as migrações e a divisão territorial do trabalho, todas reunidas no debate geográfico.

Referências

ABRATI – Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Org.). Anuário estatístico 1972-2018. Brasília: [s. n.], 2019.

ALBA, R. S. Espaço urbano: os agentes da produção em Chapecó. 2. ed. Chapecó: Argos, 2013.

ALBA, R. S. et al. Dinâmica populacional no oeste catarinense: indicadores de crescimento populacional dos maiores municípios. In: BRANDT, M.; NASCIMENTO, E. (Org.). Oeste de Santa Catarina: território, ambiente e paisagem. São Carlos; Chapecó: Pedro e João; UFFS, 2015. p. 41-69.

ANAC – Agência Nacional da Aviação Civil. Dados abertos. 2020. Disponível em: https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/dados-abertos. Acesso em: 07 abr. 2020.

ANAC – Agência Nacional da Aviação Civil. Dados abertos. 2021. Disponível em: https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/dados-abertos. Acesso em: 01 abr. 2021.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros – SISDAP. 2019. Disponível em: http://www.antt.gov.br. Acesso em: 1 out. 2020.

ARROYO, M. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (Org.). Cidades médias: produção do espaço. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 71-85.

BECKER, O. M. S. Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia, contextos. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). Explorações Geográficas: percursos no fim de século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 319-366.

CHEPTULIN, A. A dialética materialista: leis e categorias da dialética. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

COCCO, R. G. Transporte público e mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis. Florianópolis: Insular, 2017.

CONTEL, F. B. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 11. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008. p. 357-374.

CORRÊA, R. L. Região e organização espacial. 2. ed. São Paulo: Ática, 1987.

CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). Explorações Geográficas: percursos no fim de século. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.

CORRÊA, R. L. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). Cidades médias: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33.

CORRÊA, R. L. Processos, formas e interações espaciais. Revista Brasileira de Geografia, v. 61, n. 1, p. 127-134, jan./jun., 2016. DOI: 10.21579/issn.2526-0375_2016_n1_art_7.

CORRÊA, R. L. Cidades médias e rede urbana. In: SILVA, W. R.; SPOSITO, M. E. B. (Org..). Perspectivas da urbanização: reestruturação urbana e das cidades. Rio de Janeiro: Consequência, 2017. p. 29-38.

ESPÍNDOLA, C. J. As agroindústrias de carne do Sul do Brasil. 2002. 273 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

GOTTMAN, J. La politique des États et leur Géographie. Paris: Armand Colin, 1952.

HUERTAS, D. Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil. São Paulo: Ed. Unifesp, 2018.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Base cartográfica contínua na escala 1:250.000. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: http://geoftp.ibge.gov.br/cartas_e_mapas/ bases_cartograficas_con-tinuas/bc250/versao2017/shapefile. Acesso em: 17 nov. 2018.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Séries de dados temporais para o Censo Demográfico (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010). Sistema IBGE de Recuperação Automática. Disponível em: http://sidra.ibge.gov.br. Acesso em: 17 nov. 2018.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Estimativas da população. 2019. Disponível em: www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html. Acesso em: 02 out. 2019.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Regiões de influência das cidades 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

LABTRANS – LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA. Metodologia do relatório regional: objeto 1 – apoio ao planejamento do sistema aeroportuário do país; fase 2 – sistematização de informações de demanda por serviços aeroportuários. LABTRANS; UFSC: Florianópolis, 2016.

LEMOS, J. H. Z. Transporte rodoviário interestadual de passageiros e cidades médias: circulação e interações em Chapecó, Santa Catarina. Geografia, Londrina, v. 29, n. 2, p. 69-90, jul., 2020. DOI: 10.5433/2447-1747.2020v29n2p69.

MAMIGONIAN, A. A indústria em Santa Catarina: dinamismo e estrangulamento. In: MAMIGONIAN, A. (Org.). Santa Catarina: estudos de Geografia Econômica e Social. Florianópolis: GCN; CFH; UFSC, 2011. p. 73-120.

MATIELLO, A. et al. Chapecó/SC: o agronegócio, o setor terciário em expansão e a crescente desigualdade socioespacial. In: SPOSITO, M. E. B.; MAIA, D. S. (Org.). Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Dourados e Chapecó. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016. p. 171-319.

MOTTER, C. A cidade de Chapecó e suas centralidades: uma análise a partir dos subcentros e eixo comercial. 2016. 187 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2016.

NASCIMENTO, E. Chapecó: evolução urbana e desigualdades socioespaciais. In: BRANDT, M.; NASCIMENTO, E. (Org.). Oeste de Santa Catarina: território, ambiente e paisagem. São Carlos; Chapecó: Pedro e João; UFFS, 2015. p. 97-153.

NASCIMENTO, E; LEMOS, J. H. Z. Territórios urbanos precários: uma análise da cidade de Chapecó, SC, Brasil. Terr@ Plural, Ponta Grossa, v. 14, p. 1-23, 2020. DOI: 10.5212/TerraPlural.v.14.e2013362.015.

PERTILE, N. Espaço, técnica e tempo em Chapecó. In: SCHEIBE, L. F. Ensaios a partir de "A natureza do espaço". Florianópolis: Fundação Boiteux, 2007. p. 153-178.

RATZEL, F. Geografia dell'uomo (antropogeografia). Torino: Fratelli Bocca, 1914.

REOLON, C. A. A aglomeração urbana da soja: Cascavel e Toledo no contexto da metropolização na mesorregião Oeste Paranaense. 2007. 244 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Cascavel, 2007.

RODRIGUES, L. A. Transporte aéreo de passageiros no estado de Santa Catarina: estratégias logísticas e organização territorial. 2020. 330 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.

RODRIGUES, L. A.; BRANDT, M. Formação e dinâmica da aviação comercial em Chapecó (1940-1990). In: NASCIMENTO, E.; VILLELA, A.; MAIA, C. M. (Org.). Território e Sociedade - Novos estudos de Chapecó e Região. Mauritius: Novas Edições Acadêmicas, 2018

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade. Banco de dados da movimentação de passageiros 2000-2020. Florianópolis, 2020. 1 arquivo, 149.509 KB. Banco de dados.

SANTOS, B. C. Divisão territorial do trabalho, rede urbana e transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil. Transporte y território, n. 20, p. 135-164, ene./jun., 2019.

SANTOS, M. O espaço do cidadão. 3. ed. São Paulo: Edusp, 2007.

SANTOS, M. Espaço e método. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, M. Da totalidade ao lugar. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, M. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS, M. A urbanização brasileira. São Paulo: Edusp, 2018.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVEIRA, M. R. A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil. 2003. 454 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.

SILVEIRA, M. R. Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção epistemológica e perspectivas. In: Silveira, M. R. (Org.). Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas. 1. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-67.

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

SILVEIRA, M. R. Transportes e a logística frente à reestruturação econômica no Brasil. Mercator, Fortaleza, v. 17, p. 1-20, mar., 2018. DOI: 10.4215/rm2018.e17008.

SILVEIRA, M. R. Circulação, transporte e logística e seus impactos na fluidez e na competitividade territorial no Brasil. In: SILVEIRA, M. R.; FELIPE JÚNIOR, N. F. (Org.). Circulação, Transporte e Logística no Brasil. Florianópolis: Insular, 2019. p. 17-65.

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR), v. 12, p. 63-81, 2010.

SILVEIRA, M. R.; RODRIGUES, L. A. Reestruturação do transporte aéreo de passageiros em Santa Catarina: da aviação regional para o sistema de hub. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), v. 24, n. 3, p. 444-467, 2020. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2020.173405.

SMITH, N. Desenvolvimento desigual: natureza, capital e a produção do espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SOBARZO, O. Passo Fundo: cidade média com funções comerciais, de serviços e de apoio ao agronegócio. In: SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (Org.). Agentes econômicos de reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró. São Paulo: Expressão Popular, 2010, p. 29-100.

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

SPOSITO, E. S. O Brasil é mais que um todo: as dinâmicas regionais econômicas e demográficas. In: BARROS, A. M. L.; ZANOTELLI, C. L.; ALBANI, V. (Org). Geografia urbana: cidades, revoluções e injustiças entre espaços privados, públicos, direito à cidade e comuns urbanos. Rio de Janeiro: Consequência, 2020. p. 429-441.

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

SPOSITO, M. E. B. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas o processo de globalização. Geografia, Rio Claro, v. 35, n. 1, p. 52-62, jan./abr., 2010.

SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Org.). A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011. p. 123-145.

TEIXEIRA, S. H. O.; CATELAN, M. J. Novas articulações da rede de cidades no Brasil: uma análise das heterarquias por meio do sistema de movimento aeroviário. Sociedade & Natureza, Uberlândia, v. 31, p. 1-23, 2019. DOI: 10.14393/SN-v31-2019-42622.

VILLELA, A. L. V.; FUJITA, C.; ALBA, R. S. Centralidade no Oeste Catarinense: o papel de Chapecó. In: OLIVEIRA, H. M.; CALIXTO, M. J. S.; SOARES, B. R. (Org). Cidades médias e região. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. p. 101-138.

NOTAS

1. Nossas discussões estão centradas nos modais aeroviário e rodoviário em função das condições materiais de transporte no contexto regional do Oeste Catarinense. Historicamente, o modal ferroviário foi restringido a algumas poucas frações do contexto sulista. Na região de Santa Catarina em questão, a presença das estradas de ferro, embora

importantes para a estruturação urbana e a dinamização dos seus fluxos até meados do século XX, não significou uma rede capilar que ultrapassasse os núcleos urbanos do vale do rio do Peixe (SILVEIRA, 2003). Tratava-se da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande (EFSPRG), cuja presença consolidou interações espaciais que deram origem às atuais cidades de Concórdia, Piratuba, Capinzal, Joaçaba, Videira, Caçador e Porto União.

2. Trecho na língua original: "La circulation est tout naturallement créatrice de changement dans l'ordre établi dans l'espace: elle consiste à déplacer" (GOTTMAN, 1952, p. 214-215).

3. A perspectiva teórica trazida por Santos (2012), ainda na década de 1970, permanece como importante força reflexiva. Trata-se de uma categoria de análise importante para entendermos os diferenciados processos de estruturação do modo capitalista de produção, implicados na formação de cidades e das dinâmicas destas com o campo. Trata-se de "diferenças entre lugares [que] são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares" (SANTOS, 2012, p. 28), significando também uma configuração atual que é "representativa de um modo de produção ou de um de seus momentos" (SANTOS, 2012, p. 29). O conjunto que hoje se exibe, nas formas de divisão do trabalho e articulação entre centros urbanos, é herança do papel ativo das combinações espaciais pretéritas, cujos níveis diferenciados de desenvolvimento têm concretude na dimensão geográfica.

4. Apontamos que ocorre, há algum tempo, uma série de investimentos públicos, privados e mistos entre ambos, além de campanhas publicitárias e materiais de divulgação, voltados ao fortalecimento do discurso de uma "cidade para negócios". Há a construção de uma imagem de Chapecó como um lugar voltado ao "turismo empresarial", bem como outras feições de um marketing urbano emergente. Este é um elemento importante, sobretudo para as discussões da transitoriedade esboçada pelas cidades médias que, sem muitas dúvidas, demandará estudos dedicados à problemática. Na qualidade de exemplos, mencionamos a realização de grandes feiras comerciais e eventos de mesmo direcionamento, voltados à atração de investimentos e, complementarmente, a transmissão da imagem de uma "cidade para negócios", como são as feiras Efapi, Mercoagro e Expobrasil. Sobre isso, Corrêa (2007; 2017) e Sposito (2007) trouxeram algumas considerações acerca dos caminhos para considerarmos os papéis das elites locais e regionais na estruturação das cidades e na produção de atividades que implicam nas realidades regionais, dinâmicas de fundamentos territoriais nas quais o Estado também é um agente central.

5. Essas mudanças rápidas e intensas, observadas nas cidades médias, são produtoras de uma miríade de desigualdades e injustiças socioespaciais. Não sendo um dos percursos analíticos deste trabalho, apontamos alguns estudos que discutiram esses temas no contexto urbano-regional de Chapecó, como os de Nascimento (2015) e Nascimento e Lemos (2020). São alguns dos aspectos da mutilação da cidadania na conjuntura brasileira, que indispõe aos cidadãos a apropriação e o uso da, mesmo arduamente debatida, rede urbana (SANTOS, 2007).

6. O transporte aéreo ainda é um modal elitizado, principalmente em locais com a demanda voltada para o turismo de negócios. Isso faz com que muitos optem por viajar pelo transporte rodoviário para outras cidades com uma maior oferta de voos, como Curitiba e Porto Alegre. A demanda instaurada pelo turismo de negócio é de acordo com a necessidade de fazer aquele trecho, diante da relação espaço-tempo imposta pelo capital. Ao contrário disso, as pessoas que não possuem essa necessidade, buscam as opções de menor custo, e acabam adotando, por exemplo, a intermodalidade. O cálculo da tarifa aérea leva em consideração vários custos, e um dos principais é a carga tributária, a qual eleva de forma relevante o preço final da passagem. Além disso, outros fatores como o algoritmo calculado a partir da oferta, demanda e procura dos voos, conexões, dia da semana, dentre outros. Isto é, a necessidade de deslocamentos diários e o tráfego de ida e volta ("bate-volta"), principalmente para o estado paulista, faz com que o preço seja elevado e, por consequência, os horários diários de saídas no início da manhã e retorno

de noite tendem a ter preços mais elevados.

7. O trabalho de Contel (2008) contribui para essa acepção acerca dos sistemas de movimento, servindo de importante reflexão para o tema dos transportes e o território. Para o autor, essa compreensão apreende "os sistemas de movimento do território, isto é, o conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais ou imateriais) que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares" (CONTEL, 2008, p. 357, grifo do autor). Em nosso caso, os modais aéreo e rodoviário têm a centralidade na discussão, e engendram as condições materiais para a movimentação de pessoas que aqui recebem atenção.

8. O transporte coletivo através dos ônibus tem, no Brasil, uma regulação que obedece a abrangência político-administrativa da sua operação. O transporte rodoviário de passageiros em nível estadual, que liga localidades entre os limites de um estado, é regulado por autarquias, secretarias, agências e demais entes do Estado, subordinado ao seu próprio Governo Estadual. Em Santa Catarina, essa função é cumprida pela Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE). Em nível federal, no que se refere às linhas de ônibus interestaduais e internacionais, a regulação é feita pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e opera através de um modelo híbrido de regulação, através de autorizações, que diferem das concessões e permissões.

9. Dados estatísticos da ANAC (2020) indicam que em 2000, 200 aeródromos receberam voos com passageiros pagos, assim como em 2010 foram 139, e em 2019 a quantidade chegou aos 151 aeródromos.

10. Neste gráfico foram considerados os dados quantitativos referentes ao total de passageiros que tiveram como origem ou destino a cidade de Chapecó/SC, articulada ao transporte aeroviário por meio do Aeroporto Municipal Serafim Enoss Bertaso. Em contraste, a Tabela 2 expõe apenas a contabilização dos embarques feitos na cidade e as variáveis de passageiros desembarcados e que efetuaram conexões nos destinos mencionados.

11. Outros destinos apresentaram fluxos, mas tendem a ser voos fretados ou alternados: Jaguaruna, Navegantes, Rio de Janeiro, Curitiba, Cuiabá e Confins.

12. No segundo semestre de 2020, a companhia aérea Azul anunciou que em 2021 pretende começar a operar a ligação regular entre Chapecó/SC e Curitiba/PR, porém, a situação de calamidade da pandemia pode adiar os planos.

13. As linhas de ônibus que ligam Chapecó e região ao litoral catarinense são operadas de modo a garantir o atendimento de um significativo número de cidades. Atualmente, são os seguintes serviços regulares: Chapecó-Florianópolis via Concórdia (653 km, 13 cidades), Dionísio Cerqueira-Florianópolis via Lages, (804 km, 12 cidades) e Itapiranga-Florianópolis via BR-283/BR-470 (780 km, 21 cidades) e São Miguel do Oeste-Florianópolis via BR-282/BR-480 (808 km, 16 cidades).