



URBANIZAÇÃO E DINÂMICAS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NA REGIÃO SUL DO BRASIL

João Henrique Zoehler Lemos

Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal da Fronteira Sul, Brasil.

joaozoehler@gmail.com

RESUMO – A rede urbana tem nos seus fluxos a concretização de uma vida de relações intensa e plural. Através do transporte rodoviário de passageiros por ônibus, conseguimos entender topologias de interações entre diferentes locais, sejam cidades ou áreas rurais. Mediante as operações na modalidade interestadual, articuladas ao debate da rede de cidades na região Sul do Brasil, objetivamos compreender o avanço da urbanização nessa fração do território brasileiro a partir da expansão dos serviços regulares de transporte coletivo. A discussão tem como plano empírico principal a região Oeste de Santa Catarina, território que se insere nas mais amplas dinâmicas de transformação da urbanização brasileira, sobretudo desde meados do século XX. Por meio de documentos e anuários estatísticos dos órgãos reguladores, em conjunto de trabalhos que trazem discussões sobre o par urbanização-circulação na realidade brasileira, evidenciamos que o transporte rodoviário de passageiros foi e permanece como um importante partícipe das dinâmicas de migração, constituindo-se como central à mobilidade da população. Isso torna inteligível a constituição das redes de transporte coletivo e a própria dinâmica dos fluxos rodoviários entre diferentes elos da rede urbana brasileira.

Palavras-chave: Cidades e transportes; transporte rodoviário de passageiros; rede urbana; circulação; geografia dos transportes.

URBANIZATION AND DYNAMICS OF ROAD TRANSPORT OF PASSENGER ON THE SOUTHERN OF BRAZIL

RESUMEN – The urban network has in it flows the concretization of a set of intense and plural relationships. Through road passenger of transport by bus, we are able to understand topologies of interactions between different locations, be it cities of rural areas. Based on interstate operations, linked to the debate on the network of cities in the southern region of Brazil, we aim to understand the advance of urbanization in this fraction of the Brazilian territory through the expansion of regular public transport services. The main empirical discussion of the discussion is the West region of Santa Catarina, a territory that has been intensely modified by the intense dynamics of transformation in Brazilian urbanization, especially since the mid-20th century. Based on documents and statistical yearbooks of organs regulatory agencies, in a set of works that bring discussions about the urbanization-circulation pair in the Brazilian reality, we show that road passenger transport was and remains an important participant in the dynamics of migration, constituting itself as central to the mobility of the population. The debate makes intelligible the constitution of public transport networks and the dynamics of road flows between different centers of the Brazilian urban network.

Keywords: Transport and cities; road transport of passenger; urban network; circulation; Transport Geography.

INTRODUÇÃO

Podemos começar por estas duas passagens: “Constituída por um conjunto de centros urbanos e pelas interações espaciais entre eles, a rede urbana tem sido estudada privilegiando-se sobretudo

EDIÇÃO ESPECIAL:

território e circulação em tempos de pandemia

PÁGINA 43

os atributos fixos que diferenciam os seus centros, para os quais há informações mais amplas, sistemáticas e acessíveis” (CORRÊA, 2015, p. 291); “O espaço é, também e sempre, formado de fixos e fluxos. Nós temos coisas fixas, fluxos que se originam dessas coisas fixas, fluxos que chegam a essas coisas fixas. Tudo isso, junto, é o espaço”, e segue: “Os fluxos são o movimento, a circulação [...]. Desse modo, as categorias clássicas – isto é, a produção propriamente dita, a circulação, a distribuição e o consumo – podem ser estudadas por meio desses dois elementos: fixos e fluxos” (SANTOS, 2008, p. 85-86). A partir desses excertos, ensejamos construir uma discussão que considera o fenômeno das interações espaciais como inerentes à própria produção do espaço e organização do território. Em articulação a outros fundamentos da ciência geográfica, como são a divisão territorial do trabalho e a rede urbana, à luz da categoria analítica da formação socioespacial, há o objetivo de elucidar a expansão da urbanização em algumas frações da região Sul do Brasil e, num imbricado movimento, o crescimento das atividades ligadas ao transporte rodoviário de passageiros por ônibus nesses mesmos locais.

A mobilidade da população é um elemento marcante da formação socioespacial brasileira. O território nacional passou e ainda passa por transformações significativas na sua composição demográfica, sobretudo quando pensamos no movimento da população em relação à divisão territorial do trabalho. É o que Martins (2016) expressou ao mencionar o duradouro estágio de fronteira nas sociedades latino-americanas. Numa relação mutuamente transformadora, as escalas de fronteira – demográfica, econômica e pioneira – transformam os territórios, tornando-os variavelmente obedientes às racionalidades do modo de produção dominante. Conforme notamos em Brandão (2012) e Santos e Silveira (2008), o panorama brasileiro é *sui generis* na realidade ocidental, marcado por uma formação socioespacial díspar, paradoxalmente conservadora e moderna, concentrada e dispersa, arcaica e ambiciosa por progressos técnicos.

A realidade brasileira foi transformada intensamente ao longo do século XX, com um destaque ao processo de urbanização que foi estendido desigual e intensamente num intervalo temporal reduzido. Conforme Santos e Silveira (2008), algumas frações do território nacional foram condicionadas a mais intensos impactos das reestruturações urbano-regionais, em especial pela dinâmica atrelada à Região Concentrada, que inclui o nosso recorte de estudo. Essa compreensão põe em debate a densidade técnica e política do território; logo, tais densidades manifestam-se mais objetivamente pelas infraestruturas de transportes, presenças de cidades, níveis de complexidade da divisão territorial do trabalho e outras questões estruturantes.

As migrações internas no país, ocasionadas pela modernização excludente da agricultura e a industrialização, tiveram implicações em variadas escalas geográficas, com particularidades locais e regionais. Foram produzidas novas configurações territoriais, rearranjos produtivos e uma intensificação das mudanças dos papéis das cidades na rede urbana: esses são alguns dos desdobramentos engendrados a partir das mudanças econômicas e políticas nas quais o Brasil esteve inserido com maior intensidade desde a segunda metade do século XX. E as regiões do país foram diversamente atingidas pelos vetores de implantação do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2018), coexistindo na região Sul processos de criação, reestruturação e refuncionalização das cidades, entre outras dinâmicas geográficas (SILVA, 2019).

É central pensar na categoria-conceito região ao discutirmos a urbanização brasileira, pois, dadas as condições físicas do território nacional, foram estruturados contextos particulares inseridos na totalidade que é a formação socioespacial nacional. Conforme vimos em diversos trabalhos, a gradual ruptura de uma condição fragmentária e de “arquipélago de localidades”, econômica e politicamente dispersas – mesmo que vinculadas através da ideia de nação – marcou o período recente da formação do território brasileiro (MORAES, 2005; SANTOS; SILVEIRA, 2008).

Enquanto partícipe dessas dinâmicas, o transporte rodoviário de passageiros por ônibus tornou-



se central para os deslocamentos da população brasileira, implicando nas condições materiais para os fluxos migratórios que se configuraram ao longo do século XX. Através de operações mais ou menos extensas e complexas, que foram formadas em paralelo ao avanço do modal rodoviário como meio de transporte principal para a dinamização da fluidez no território, foram constituídas duas dinâmicas envolvendo as linhas de ônibus. A primeira envolveu a ligação regular entre as regiões de partida e de recebimento dos migrantes; já a segunda dinâmica foi produzida a partir da própria consolidação das realidades urbano-regionais, com a mobilidade da população que não dependia apenas das migrações mais extensas. Essas linhas de ônibus efetivaram – e efetivam – a interligação entre diferentes cidades e áreas rurais, bem como outros centros urbanos de várias funções e papéis. Em suma, tornou-se uma base para a integração territorial através da rede rodoviária brasileira.

Diante dessas considerações, este trabalho objetiva articular as discussões sobre a expansão da urbanização no território brasileiro – com uma maior atenção ao contexto da região Sul, na sua faixa mais ocidental – à compreensão da formação dos serviços regulares ligados ao transporte coletivo de passageiros. Essa ampla região fronteiriça foi analisada principalmente a partir do Oeste do estado de Santa Catarina, realidade que compõe o nosso plano empírico central. Trata-se de uma região que foi incorporada num contexto relativamente recente à economia capitalista urbano-industrial nacional, sobretudo desde meados da década de 1960. Desde então, como questão que baliza nossa discussão, notou-se o incremento quanti e qualitativo dos fluxos rodoviários voltados ao transporte de pessoas, seja na quantidade de cidades atendidas, ou nas várias cidades de origem e destino das redes geográficas constituídas pelas linhas de ônibus.

Além da ampla bibliografia geográfica que toca nos temas da formação socioespacial brasileira, por meio de discussões sobre o processo de urbanização, produção da rede urbana e estruturação das condições materiais de circulação, outras fontes nos foram imprescindíveis. Mencionamos os anuários estatísticos do transporte rodoviário interestadual de passageiros, produzidos desde a década de 1970 pelo Governo Federal, através do Ministério dos Transportes e secretarias subordinadas; os sistemas de bancos de dados, mais recentes, organizados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); e materiais produzidos e disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), como as bases cartográficas contínuas e complexos estudos sobre a rede urbana brasileira e as regionalizações do país.

Para alcançar os objetivos já expostos, pensados a partir da hipótese de que a atividade do transporte rodoviário de passageiros por ônibus é uma fidedigna concretização das dinâmicas materiais da rede urbana brasileira, estruturamos este trabalho em três partes principais, além deste item introdutório e outro para as conclusões e apontamentos para discussões futuras. No próximo tópico discorreremos sobre a relação dialética entre a intensificação da urbanização brasileira, a expansão da rede rodoviária nacional e a consolidação dos serviços regulares de transporte coletivo entre diferentes cidades e estados. Em seguida, considerando as suas especificidades e particularidades, faremos algumas ponderações para situar o Oeste Catarinense nos processos debatidos no item anterior. Finalmente, no terceiro e mais denso item deste trabalho, as operações do transporte de pessoas por ônibus são analisadas, com ênfase na modalidade interestadual, atualmente regulada em âmbito federal pela ANTT. Importam a nós os fluxos de passageiros, a variedade de cidades de origem e destino das linhas, bem como o comportamento dos agentes econômicos privados que atuam no setor.

A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E O TRANSPORTE RODOVIÁRIO

As profundas transformações pelas quais o capitalismo passou, desde as primeiras décadas do século passado, envolveram um amplo conjunto de ações de agentes econômicos e políticos

EDIÇÃO ESPECIAL:

território e circulação em tempos de pandemia



hegemônicos. Isso implicou diferencialmente os Estados-nação de todo o mundo, através de novas formas de circulação do capital e de redefinições da divisão territorial internacional do trabalho, em associação à reafirmação do desenvolvimento geográfico desigual e as suas manifestações em países como o Brasil (SANTOS; SILVEIRA, 2008; SOJA, 1993).

Na esteira desses processos de escala mundial, o Brasil foi industrializado, sobretudo a partir da intensificação de um modelo de substituição de importações. O avanço da modernização urbano-industrial no país incrementou o adensamento populacional nas grandes cidades já consolidadas, inicialmente destacando-se na Região Concentrada. Em momentos posteriores, isso foi expandido para outras regiões do país, através de projetos nacionais de inserção de indústrias de bens duráveis, de expansão da fronteira agrícola, envolvendo também o processamento de matérias primas oriundas do campo. Tal processo corroborou com a concentração já evidenciada anteriormente, o que reforçou desigualdades regionais no país pela diferenciação territorial no acesso a bens, equipamentos e infraestruturas (SANTOS, 2018; SANTOS; SILVEIRA, 2008).

No cenário de expansão de atividades industriais e de uma lógica nacional-desenvolvimentista, em complemento aos processos já iniciados nos governos de Getúlio Vargas e de Juscelino Kubitschek, os capitais transnacionais penetraram o território brasileiro. Tratou-se de um cenário político de intensas e sombrias alianças supranacionais que permeavam a ditadura militar brasileira, nas quais os capitais e os seus agentes, “associaram-se à construção civil, ao latifúndio subsidiado e à agroempresa, que constituíram alguns dos acordos das elites econômicas nacionais e regionais para apoio ao militarismo (inter)nacional” (MONTE-MÓR, 2006, p. 16).

Em A modernização distópica do território brasileiro, Silva (2019, p. 411) apontou que nos governos nacional-desenvolvimentistas e na ditadura militar, as políticas territoriais estruturaram a tecnificação do país, isto porque: “A modernização capitalista do território do país requer, portanto, uma rede urbana interconectada que assegure a fluidez de pessoas, mercadorias, informações e capital”. No contexto ditatorial brasileiro, “mais do que nunca, elementos geopolíticos se fizeram presentes na forma de pensar o território nacional, e as vias de circulação contêm elementos suficientes para corroborar essa visão” (HUERTAS, 2018, p. 62). Entre outras marcas dessa leitura geopolítica do território brasileiro, os papéis que a circulação – sobretudo por meio do transporte rodoviário e o crescimento desse modal de transporte – e a urbanização exerceram, revelam as plataformas de desenvolvimento balizadas pelo Estado nacional.

A partir da década de 1970, o processo de urbanização, ao estender-se no país, buscou integrar “os diversos espaços regionais à centralidade urbano-industrial que emanava de São Paulo, desdobrando-se na rede de metrópoles regionais, cidades médias [...] [e] pequenas cidades” (MONTE-MÓR, 2006, p. 16). Essa integração reproduziu as desigualdades regionais, sobretudo em função da ampliação concentrada da fluidez no território nacional. Há uma ampla reorganização das articulações entre as cidades, além de novas interações entre estas e as suas áreas rurais próximas, tornadas lócus das atividades agrícolas altamente tecnificadas e dependentes de um conteúdo científico e informacional em crescimento (SANTOS, 2018).

Monte-Mór (2006, p. 16) mostra que em contraste ao cenário até então existente, o “velho binômio energia e transporte transformou-se, nos anos setenta, em investimentos em infraestrutura (rodovias, hidrelétricas), comunicações, serviços financeiros, entre outros”, fazendo referência aos investimentos que já estavam em curso. A divisão territorial do trabalho e a circulação ampliada reforçaram os seus papéis na organização do país. Quer dizer, nas palavras de Santos (2018, p. 44), o aprofundamento dessa divisão “leva a mais circulação e mais movimento em função da complementaridade necessária”, condições que permitem “mais especialização do território”. São ações produtoras de maiores discrepâncias nos papéis exercidos pelos lugares na divisão do trabalho entre as regiões do país, tendo nas cidades o elo fundamental.

Podemos sintetizar essas amplas modificações dos processos de incremento do urbano enquanto



transformações socioespaciais, em nível nacional, através da articulação destes elementos: 1) a ampliação do número de municípios, o que nos leva, por consequência, a ponderar a conformação de novas gestões políticas de frações do país em níveis locais, conformando uma ampla rede de cidades, numerosas e dispersas; 2) os incrementos da extensão total da rede rodoviária nacional, em plena conexão com a ampliação da circulação, das redefinições nos papéis das cidades e na necessidade de transportar, sob várias situações; e 3) o elevado crescimento da população total e, juntamente, a inversão referente à distribuição da população em usos diversos do território, por meio de densas migrações do campo às cidades. Essas questões são quantificadas na Tabela 1, que conjuga uma leitura da perspectiva analítica que tomamos aqui.

Tabela 1. Brasil: população, municípios e rede rodoviária (1940-2020)

Ano	População total	População urbana	População rural	Número de municípios	Extensão da rede rodoviária (km)
1940	41.236.315	12.880.182	28.356.133	1.574	258.390*
1950	51.944.398	18.124.119	33.820.279	1.890	302.147**
1960	70.324.103	31.619.060	38.693.695	2.766	476.938
1970	93.134.846	52.097.260	41.037.586	3.953	1.039.779
1980	119.011.052	80.437.327	38.573.725	3.991	1.360.000
1991	146.825.475	110.990.990	35.834.485	4.491	1.495.192
2000	169.799.170	137.953.959	31.845.211	5.507	1.579.129
2010	190.747.731	160.924.140	29.823.591	5.565	1.712.296
2020	211.644.318***	-	-	5.570	1.720.700

Fonte: CNT (2020), DNIT (2010), IBGE (2020a; 2020b), Ipeadata (2020) e Silva (1949). *Em 1939. **Em 1952.

***Estimativa.

O tema da rede rodoviária é fundamental para o entendimento da organização do território brasileiro, visto que não há assentamento humano sem a articulação efetivar-se por algum meio de transporte, seja ele por meio de rodovias ou hidrovias. Xavier (2008, p. 333) trouxe que as rodovias se tornaram “[...] um dos principais instrumentos para a formação de um mercado nacional unificado e para a circulação exigida pela nova divisão territorial do trabalho que se esboçou nas próximas décadas”. O mercado referido pelo autor pode significar, no amplo tema da urbanização, a constituição de meios de consumo e reprodução social, envolvendo numerosas populações localizadas nos centros urbanos.

Diante disso, para apreendermos o incremento no dinamismo ligado ao movimento – nesse caso, de pessoas e mercadorias – referente ao Brasil urbano de meados do século passado, alguns dados chamam a atenção. A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, criada em 1965 para subsidiar as decisões acerca dos investimentos e direcionamentos para promover uma maior fluidez territorial no país, divulgou ao longo de sua existência um amplo conjunto de estudos. Entre eles, o trabalho de síntese Anuário Estatístico dos Transportes (BRASIL, 1970), apresenta a evolução dos fluxos entre cidades – no trabalho, recebe a denominação de “tráfego interurbano” –, os quais cresceram quase 400% entre 1950 e 1968.

Ao expor o crescimento do rodoviarismo nos deslocamentos entre cidades, o estudo mostra que no mesmo período, esse modal cresceu aproximadamente 700% no conjunto dos meios de transporte analisados – além dele, estavam o aeroviário, ferroviário e hidroviário. Em suma, isso representa o crescimento das interações entre locais diferentes e a crescente participação dos transportes rodoviários nessa dinâmica (BRASIL, 1970, p. 11). Na Tabela 2, é possível evidenciar o salto na quantidade de passageiros movimentados no transporte rodoviário interestadual de passageiros, sobretudo entre 1972 e 1985.

Nas ligações entre cidades de diferentes estados, o modal aéreo superou o rodoviário em 2010,



fenômeno que se processa até o atual período: em 2018, o transporte interestadual por ônibus transportou 41,8 milhões de pessoas; já o aéreo movimentou 88,4 milhões de passageiros (BRASIL, 2019). Embora a quantidade de passageiros nos serviços de transporte interestadual tenha mostrado uma redução significativa, sobretudo a partir do ano 2000, apontamos que se mantém como uma importante manifestação dos deslocamentos efetuados no território brasileiro.

Tabela 2. Brasil: evolução do movimento de passageiros no transporte rodoviário interestadual

Ano	Quantidade de passageiros (linhas acima de 75 km)	Índice de referência – passageiros (%)	Quantidade de linhas	Viagens realizadas
1972	28.880.293	100,00	392	-
1975	55.279.212	191,41	748	-
1980	84.485.385	292,54	1.107	1.207.523
1985	99.166.090	343,37	1.170	1.320.132
1990	65.251.876	225,94	1.697	1.463.359
1995	59.560.278	206,23	1.964	1.504.625
2000	70.935.723	245,62	2.286	2.255.058
2005	67.788.468	234,72	2.787	2.195.426
2010	57.014.047	197,42	2.366	2.172.828
2015	47.993.844	166,18	2.572	2.041.712

Fonte: ABRATI (2019)

Em função da intensidade com que a rede rodoviária foi dispersa no território brasileiro, tendo como corolário o ônibus como meio de transporte bastante capilar, foi constituído um facilitador para o movimento de pessoas, ação essa que foi (é) base das migrações, nas regiões e entre elas. E as maiores condições de circulação material se conjugaram – e assim permanecem – às profundas transformações da/na rede urbana brasileira: “O fenômeno das migrações aparece, portanto, estreitamente ligado ao da organização da economia e do espaço, vistos de um ponto de vista dinâmico” (SANTOS, 2004, p. 306). Conforme Silva (2019), essas migrações, em sentido amplo, são as dinâmicas socioespaciais que correspondem ao nível desigual de desenvolvimento geoeconômico das regiões do país. Becker (1997) e Singer (1990) também apontaram que as migrações nos países periféricos da economia capitalista foram expressões da desigual modernização/tecnificação engendrada nos territórios nacionais.

Em 1978, os fluxos de passageiros que superavam a casa dos milhões, entre diferentes regiões do Brasil, se apresentavam da seguinte forma: Nordeste/Sudeste com 4.383.085; Sudeste/Centro-Oeste com 5.320.900; e Sudeste/Sul com 9.822.447 passageiros transportados. Nas movimentações internas às regiões, em ordem crescente, tínhamos o Norte, Centro-Oeste, Sul, Nordeste e Sudeste. Historicamente, a Região Concentrada permanece como a ampla área de adensamento dos fluxos de passageiros, o que se ratifica quando o modal aéreo é incluído nessa discussão sobre a movimentação de pessoas entre os elos da rede urbana (SANTOS, 2019).

Diante disso, mostra-se importante o debate das transformações do Brasil através da justaposição analítica da urbanização brasileira, de um lado, e da ampliação das condições de circulação no território nacional, de outro. Esses processos foram constituídos por fluxos qualitativa e quantitativamente plurais, engendrados pelos maiores níveis de consumo, pela nova realidade vivida nas cidades, pelas migrações e, também, pela difusão de novas técnicas de movimento.

A rede urbana brasileira, como produto e condição da formação socioespacial estruturada no país, passou a expressar ampliações nas articulações em escalas interna e externa à própria nação. As relações entre as cidades tornaram-se mais intensas e as relações com o contexto internacional passaram a concatenar fluxos mais complexos. Engendrada pelas características da formação socioespacial nacional em suas frações subnacionais, a diversidade e a desigualdade nos contextos

EDIÇÃO ESPECIAL:

território e circulação em tempos de pandemia



regionais tornaram-se notórias, pois “[...] cada cidade e seu campo responderam por relações específicas, próprias às condições novas de realização da vida econômica e social” (SANTOS, 2018, p. 53), interações essas que se inscrevem na refuncionalização de condições herdadas.

Moura e Kleinke (1999) discutiram as transformações econômicas e políticas nas quais a região Sul esteve inserida, em especial desde a década de 1970, contexto que apresentou a intensificação de processos ocorridos desde algumas décadas anteriores. Para elas, os momentos posteriores aos anos setenta representaram para o Sul “um período de urbanização intensa e de concentração populacional em aglomerações urbanas – espaços qualificados como áreas de concentração tanto populacional quanto da atividade econômica” (MOURA; KLEINKE, 1999, p. 7).

Muitas cidades reafirmaram os seus níveis de importância na rede de cidades, seja pela ratificação ou pela reestruturação de seus papéis urbanos; trata-se de um fenômeno importante e que teve nas chamadas capitais regionais a intensificação da vida de relações. Através das mudanças nas articulações no âmbito da produção econômica, desdobrou-se uma nova estrutura hierárquica de poder e centralização das decisões nas/das cidades (ARROYO, 2006; CORRÊA, 2015).

No Sul, entre as cidades de papéis regionais, podemos mencionar Londrina (PR), Maringá (PR), Cascavel (PR), Foz do Iguaçu (PR), Chapecó (SC), Passo Fundo (RS) e Santa Maria (RS), todas situadas em contextos não metropolitanos. Nos eixos de urbanização mais densos, apontamos o contexto metropolitano de Curitiba (PR). Há o complexo urbano do vale do rio Itajaí e o litoral catarinense, locais que conformam uma realidade bastante dinâmica, que corresponde a cidades como Joinville, Itajaí, Balneário Camboriú, Blumenau e, a capital estadual, Florianópolis. Já no Rio Grande do Sul, a região de adensamento populacional e de cidades formada por Caxias do Sul e Porto Alegre também merece destaque. Trata-se de um amplo conjunto de centralidades urbano-regionais, balizadoras de fluxos migratórios e de dinamização geoeconômica no Brasil meridional (SILVA; MONTEIRO, 2020; SILVEIRA, 2016). E as operações do transporte de passageiros por ônibus, ao mesmo tempo em que são estruturadas e dão suporte – mesmo que hoje de forma relativa – às mudanças pontuadas, tornam-se um importante elemento geográfico aos nossos estudos.

Quando Santos (2004) abordou o “curto-circuito” da rede urbana brasileira, resultado das aceleradas mudanças econômicas, políticas e sociais, podemos asseverar que as repercussões nos transportes coletivos foram proporcionalmente acentuadas. Novos serviços regulares, ampliações das cidades atendidas e postas em contínua ligação através dos fluxos em rede, ampliação do número de viagens efetuadas e a criação de novas empresas; são questões a serem explorados em cada realidade urbano-regional, cada qual com sua particularidade. No próximo item, questões ligadas à formação regional do Oeste de Santa Catarina são expostas, centrais para a compreensão da intensificação do processo de urbanização e de ampliação da circulação nessa região.

REGIÃO, CIDADES E TRANSPORTES NO OESTE CATARINENSE

Ao deslocarmos o debate do par urbanização-circulação da escala nacional para a escala regional, notamos que cada área possui particularidades. Cada território tem diferentes articulações acumuladas entre relações de produção e os meios de produção em si. Quer dizer: “As diferenças entre lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares” (SANTOS, 2012, p. 28). Embora estejam atreladas ao todo, as particularidades dão sentido e papel ao lugar, pois é na dimensão local que o cotidiano se processa. Mas o que significa a realidade local-regional do Oeste de Santa Catarina? Para isso, a seguir teremos uma síntese de seu processo formativo e as relações com a circulação e as cidades; são dimensões fundantes que balizam a própria rede de transporte. O Oeste de Santa Catarina é usado aqui em

EDIÇÃO ESPECIAL:

território e circulação em tempos de pandemia



sua acepção genérica, referindo-se à sua posição geográfica em relação ao estado catarinense, embora seja uma região com características que outrora lhe conferiram denominações nas regionalizações do IBGE.

Partimos das dinâmicas geográficas empreendidas a partir da década de 1940, contexto em que as relações capitalistas em estágios mais maduros passaram a formar os usos do território no Oeste Catarinense. Reconhecemos a relevância do debate pré-1917 – ano em que esse território foi oficialmente incorporado, com o fim dos litígios na região Sul do país –, mas se tornam menos relevantes para o debate construído aqui. O processo de reocupação oficial atingiu grandes áreas, sob uma “política de concessão de terras, empreendida pelo Governo catarinense, [que] visou a ocupação do estado até a fronteira com a Argentina” (PERTILE, 2008, p. 59), tendo como objetivo maior a apropriação dessa ampla faixa de terra por populações consideradas ideais para o modo de produção capitalista. Diversas empresas colonizadoras ficaram encarregadas da venda de lotes de terra nessa região, tendo como principais compradores os migrantes que se originaram principalmente nas “Colônias Velhas” do Rio Grande do Sul (RADIN, 2009). As ações de venda das áreas de terra, que tinham em média 25 hectares, produziram uma estrutura fundiária assentada na pequena propriedade rural e de cunho familiar (PERTILE, 2008).

As migrações do interior sul-rio-grandense foram intensas nessa área, tanto dirigindo-se a ela quanto apenas na condição de passagem. Essa realidade corrobora com os debates que serão feitos posteriormente acerca das linhas de ônibus, dada a motivação central da implantação delas no começo do transporte de pessoas. A respeito dos movimentos migratórios mais amplos e intensos, sob incentivos estatais e de empresas privadas, mencionamos os existentes desde os finais da década de 1920, que conforme Saquet (2010) são componentes de migrações que se estenderam entre o Noroeste do Rio Grande do Sul, Oeste de Santa Catarina, Sudoeste e Oeste do Paraná.

A população foi multiplicada diversas vezes: em 1940, eram 138.466 habitantes no total, dos quais apenas 11,2% eram considerados urbanos; em 1950 o número mais que dobra, permanecendo em grande crescimento nas décadas seguintes. Em 1991 já eram mais de 1 milhão de habitantes na mesorregião Oeste Catarinense, das quais 50% residiam em cidades e áreas urbanas, quantidade que aumentou para 71% em 2010. Chegamos a 2020 com uma estimativa de 1,3 milhão de pessoas, distribuídas entre os 118 municípios que compõem o recorte. Nessa realidade, foi estruturado um conjunto de centros urbanos plural, com variados níveis de interações. Sob uma maior densidade de cidades, a região tornou-se mais complexa, expandiu a demanda por fluidez e, por conseguinte, passou a manifestar uma circulação mais intensa.

Pela dificuldade de movimentação rodoviária com a faixa litorânea, historicamente o Oeste Catarinense manteve maiores relações com as capitais Porto Alegre (RS) e Curitiba (PR), em detrimento de Florianópolis (SC). Sobre a expansão da rede rodoviária no território catarinense, sobretudo entre a região Oeste e o litoral – onde a reocupação e urbanização concentrou-se e ainda se mostra relativamente assim – cabem alguns apontamentos. A interligação entre as regiões Oeste e Leste do estado catarinense deu-se lentamente, com várias tentativas de consolidar um caminho com o objetivo de transpor a Serra do Mar e favorecer interações mais fluidas entre o litoral e o planalto. O modelo de produção econômica presente em Santa Catarina também condicionou o estado à presença de pequenos “arquipélagos econômicos”, o que é considerado como uma manifestação da “pequena produção mercantil” existente no estado (GOULARTI FILHO, 2011).



De modo geral, o sistema de transportes catarinense se mostrava, até a metade do século XX, fragmentado e desintegrado, em grande parte pela falta de interação entre as regiões econômicas, cada qual especializada em uma produção específica, como as indústrias carvoeira, madeireira e alimentícia (GOULARTI FILHO, 2011). Também vale recordar que até meados da década de 1970, as movimentações entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul ocorriam na maior parte das vezes pela transposição do rio Uruguai através de balsas. A construção das pontes provocou mudanças na configuração territorial regional e nos seus fluxos rodoviários.

As principais infraestruturas rodoviárias foram consolidadas somente após a década de 1970, com destaque às estradas federais, entre as quais podemos citar: a BR-158, que localmente faz a ligação entre Iraí (RS) e Palmitos (SC); a BR-163, que articula o Sul ao Norte do país; a BR-282, ligação entre oeste e litoral de Santa Catarina; a BR-283; e a BR-480, ligação entre Nonoai (RS) e Chapecó (SC). Até a inauguração da BR-153 (Transbrasiliana) na região Sul, o acesso a Curitiba (PR) era feito predominantemente através da BR-116; a conclusão da BR-386, no Rio Grande do Sul, favoreceu a movimentação mais fluída em direção a Porto Alegre (RS). A consolidação da rede de estradas se conjuga à própria complexificação da rede urbana, afinal, estrutura-se a importante relação entre os sistemas de transporte e as interações engendradas de/para as cidades.

Há uma relação dinâmica entre cidade e região, ligada às migrações e aos movimentos da produção material, que engendram fluxos de pessoas entre diferentes locais (CORRÊA, 2018). A região que ora nos atentamos mantém, desde o seu princípio formador sob as espaço-temporalidades capitalistas, intensas relações com o Rio Grande do Sul e com o Paraná, produto das migrações que fazem parte dessa particular formação socioespacial na escala urbano-regional. Cidades, regiões e transportes são elementos intrinsecamente articulados pela vida que os usa.

Nesse contexto, o transporte de passageiros por ônibus foi expandido. No seu princípio, era realizado através de precárias estradas, que foram transformadas em rodovias. Pela sua flexibilidade, os veículos utilizados para o transporte de passageiros – das jardineiras aos ônibus mais parecidos com os que temos hoje – transitavam em caminhos sem pavimentação. Foi um momento vinculado à diversificação da divisão territorial do trabalho em todas as escalas do país, mais intenso desde a década de 1940. A intensificação da urbanização na região impactou na necessidade de mais deslocamentos, demanda atendida pelo transporte rodoviário de passageiros. Esse meio de transporte tem como eixo sustentador a mobilidade da força de trabalho e a provisão de meios de acessibilidade para o acesso a equipamentos de uso coletivo.

Mas antes que os serviços de ônibus esboçassem uma consolidação, isto é, se transformassem em operações regulares, pela manutenção das viagens através das interações entre diferentes regiões e cidades, eles serviram para os inicialmente incipientes deslocamentos dos migrantes. Desde a década de 1930, quando passou a ocorrer uma difusão relativamente maior de veículos para o transporte de pessoas – de 6 a 15 passageiros –, viagens sem uma regularidade plena e anteriores aos marcos normativos e regulatórios passaram a compor a circulação regional (LEMOS, 2020b).

Assim sendo, nos fluxos rodoviários de passageiros referentes ao Oeste de Santa Catarina, podemos considerar que a movimentação inicial foi constituída a partir de áreas de reocupação capitalista já antigas, situadas no Rio Grande do Sul. São as regiões denominadas, na literatura, como “Colônias Velhas”, ligadas à pequena produção mercantil e a uma emergente divisão campo-cidade e de produção de bens de consumo não duráveis. Podemos mencionar as áreas que hoje correspondem às cidades de Caxias do Sul, Bento Gonçalves, Guaporé, Santa Cruz do Sul, São Leopoldo, Novo Hamburgo, Ijuí, Panambi, Santa Rosa, Sarandi, Carazinho, Erechim e Passo Fundo, esta última em condição de relevância regional no Sul do Brasil. Todos esses



fluxos entre diferentes locais, compostos por pessoas, mercadorias e informações, então formadores de uma rede geográfica, através dos lugares de origem e destino, como o norte do Rio Grande do Sul e a então região correspondente ao Oeste do estado catarinense, geraram um negócio em potencial para ser explorado por comerciantes e empresários de outros ramos: o até então inexistente transporte de passageiros. O panorama era de ausência quase completa de normas e regulações nas várias escalas do Estado brasileiro, dado o caráter recente do rodoviarismo no país.

No início da existência de serviços de ônibus destinados ao transporte de passageiros, migrantes ou não, as viagens estavam alheias a uma regularidade precisamente definida. Pelas estradas de baixa qualidade, os veículos utilizados também possuíam baixa capacidade técnica. Somados esses fatores, as operações eram demoradas e a fixidez dos horários era pouco estipulada. Além disso, eram várias as empresas operadoras das linhas, que atuavam sob um baixo nível de desenvolvimento de suas capacidades técnicas, além de modestas instalações (GÔMARA, 1999).

O crescimento da população, a difusão das cidades e a ampliação das relações entre as centralidades urbanas foram elementos que forjaram as razões da estruturação de uma rede de transporte de passageiros. Soma-se a isso a melhoria nas condições de movimentação rodoviária, seja pela abertura de novos caminhos ou pela pavimentação das estradas existentes, em conjunto do aprimoramento técnico dos veículos. Para tratarmos disso, a seguir, abordaremos a formação dos serviços regulares de ônibus e a relação com a própria consolidação da rede de cidades, tornada uma complexa e diversificada rede urbana.

FLUXOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS

No âmbito da formação socioespacial da região Sul, coexistiram realidades de urbanização e circulação, as quais podemos chamar de “regiões rodoviárias” e “regiões ferroviárias”, para uma apreensão que parte das vias técnicas para a fluidez e o movimento. Se, de um lado, as áreas servidas por estradas de ferro sintetizaram uma dinâmica socioespacial mais antiga, ligada a implantação de capitais estrangeiros nas redes técnicas e de consolidação dos capitais locais-regionais na vida de relações em si, por outro, as que dependiam apenas das estradas de terra e posteriores rodovias nos dão indícios de um processo mais recente de inserção de vetores capitalista do território. Essa última realidade é a que aqui dedicamos nossa principal atenção.

O transporte rodoviário de passageiros era o único meio com possibilidade de ampla capilaridade no Oeste Catarinense, tendo em vista que não se fazia presente outro modal de relevância, já que a ferrovia abarcava apenas a região do vale do rio do Peixe, nas áreas próximas a Joaçaba (SILVEIRA, 2006). Nas primeiras décadas dos serviços já regulamentados, desde 1970, através de uma ainda incipiente atuação do Estado brasileiro, as linhas de ônibus ligavam os centros regionais, com viagens entre esses, as capitais estaduais e os centros urbano-industriais do país.

Para além de Chapecó, das cidades situadas em nosso recorte que eram origem/destino de linhas regulares, estavam Itapiranga, São Miguel do Oeste, Dionísio Cerqueira, Mondaí, Xanxerê, Concórdia e Joaçaba – servida pelos dois modais terrestres, as ferrovias e rodovias. A partir dessas cidades, no conjunto de destinos notados desde 1972 – ano inicial dos registros documentais disponíveis – estão cidades como Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Passo Fundo, Medianeira, Cascavel, Pato Branco, Francisco Beltrão e Caxias do Sul.

Podemos reconhecer fases de predominância nas ligações regulares de ônibus, o que é compreensível a partir dos pares origem-destino das linhas. Se nas décadas de 1960 e 1970, nas realidades distantes dos grandes centros metropolitanos as ligações regulares eram mais



limitadas, em extensão e frequência, posteriormente foram organizados serviços com destino à região Sudeste, especialmente para a metrópole paulistana. A ampliação da rede rodoviária e a sua qualificação foram ações que contribuíram para a criação de novas linhas. A complexificação da rede de operações cresceu gradualmente, com a inclusão de cidades pequenas na condição de pontos de origem e destino de muitos serviços.

Em 1972, a quantidade de linhas regulares que interligavam numa mesma viagem os três estados da região Sul ainda eram incipientes; em 1978 eram 10, número que foi elevado para 30 em 1988 e assim seguiu crescendo. Desde a primeira regulamentação abrangente do transporte rodoviário interestadual de passageiros, a metrópole Curitiba (PR) mostrou-se articulada a algumas cidades da ampla faixa de recentes transformações urbanas da região Sul, com as linhas de ônibus com passagem no Oeste Catarinense que se destinavam a Joaçaba (SC), Chapecó (SC), Videira (SC), Santa Maria (RS) e Erechim (RS). No final dessa mesma década, em 1977, já eram observadas linhas regulares que partiam do Noroeste do Rio Grande do Sul e Oeste de Santa Catarina com destino a São Paulo (SP), o que pôs a maior cidade da América Latina em contato com um significativo número de locais, cujas realidades eram frequentemente alheias à rede de ferrovias.

No polígono ligado às transformações urbanas então recentes, intensamente influenciadas por Passo Fundo (RS), Chapecó (SC) e Cascavel (PR), as redes de transporte coletivo foram constituídas em paralelo ao próprio desenvolvimento da rede urbana em que estavam inseridas. A começar pelas ligações regulares entre cidades dos diferentes estados sulistas, que eram efetivadas através de linhas como Porto Alegre (RS)-Laranjeiras do Sul (PR), Porto Alegre (RS)-Xanxerê (SC), Porto Alegre (RS)-Concórdia (SC), Guaporé (RS)-Xanxerê (SC), Santa Rosa (RS)-Marechal Cândido Rondon (PR), Passo Fundo (RS)-Pato Branco (PR), Passo Fundo (RS)-Dionísio Cerqueira (SC), entre outras. Algumas dessas linhas ainda existem, outras foram estendidas nos locais de origem e destino. Até o presente, são serviços regulares que formam densos fluxos de passageiros, que interligam cidades pequenas, cidades médias e regiões de maior adensamento, como são as metrópoles e os seus entornos imediatos.

Desde aqueles contextos, e podemos dizer que essa questão era até mais relevante, muitas das linhas interestaduais atendiam além de numerosas cidades, um conjunto significativo de localidades situadas em áreas rurais. É importante destacar que também era comum, até meados de 1980, a ausência de trajetos com pavimentação asfáltica. Podemos apontar que as operações das linhas de ônibus constituíam o único meio de transporte coletivo regular para muitos locais, o que demonstra uma relevância ainda maior quando pensamos na reduzida condição de compra de veículos particulares – se comparada ao presente. Vale salientar que mesmo com uma rede de cidades atendidas superior à vista atualmente, o transporte aéreo era mais acessível aos estratos sociais com rendas mais elevadas, notadamente pelo uso corporativo do modal, condição que esboçou relativas mudanças neste começo de século (RODRIGUES, 2020).

Se em 1978 a linha mais extensa em operação, com parada na região na cidade de Concórdia (SC), ligava Santa Maria (RS) a São Paulo (SP), em 1988 já são observadas as linhas Porto Alegre (RS)-Cascavel (PR), Porto Alegre (RS)-Foz do Iguaçu (PR), Santa Maria (RS)-Guaíra (PR) e Rio de Janeiro (RJ)-Uruguaiana (RS). Os fluxos de passageiros se adensaram na própria região Sul, produto do contexto de intensificação e extensão do modelo urbano-industrial, que modificou os papéis urbanos das cidades, tornando-as mais complexas do ponto de vista da divisão territorial do trabalho. Exemplo disso é a diversificação entre os próprios centros de maior relevância regional, como na expansão das linhas para Cascavel (PR), Foz do Iguaçu (PR) e Santa Maria (RS). O acréscimo de linhas diretas entre o Noroeste do Rio Grande do Sul, Oeste de Santa Catarina e São Paulo (SP), além dos prolongamentos iniciados na década de 1990 até Campinas (SP), Piracicaba (SP) e São Carlos (SP), nos revelam a influência do estado paulista.

Outras importantes rotas regulares de ônibus entre os três estados da região Sul foram



estruturadas, com o objetivo ligar cidades da ampla porção ocidental, área que partilha de alguns elementos comuns de sua formação territorial. Entre eles, há a característica de frentes de reapropriação territorial – “colonização” – realizadas por meio de empresas públicas e privadas, a partir da segunda metade do século XX. No quadro de linhas que podemos mencionar, estão: Porto Alegre (RS)-Foz do Iguaçu (PR); Caxias do Sul (RS)-Cascavel (PR); Carazinho (RS)-Medianeira (PR); Santo Ângelo (RS)-Marechal Cândido Rondon (PR); Santa Maria (RS)-Guaíba (PR); Passo Fundo (RS)-Foz do Iguaçu (PR); Porto Alegre (RS)-Guaíba (PR); Caxias do Sul (RS)-Medianeira (PR); Caxias do Sul (RS)-Barracão (PR) etc.

Os fluxos de passageiros foram diversificados ao longo da segunda metade do século XX. Embora fossem notórios os movimentos de migração entre as regiões Sul, Centro-Oeste, Norte e Nordeste do país, em função dos amplos e contraditórios processos de (re)assentamentos agrícolas nessas regiões, a oficialização de linhas regulares para essas áreas viria somente no final da década de 1990. Hoje, as longas linhas que ligam, por exemplo, Carazinho (RS) a Balsas (MA) ou Porto Alegre (RS) a Santarém (PA), valem-se das dinâmicas estruturadas entre as regiões intermediárias das viagens, em contraste com as fases iniciais dos serviços de longa distância (LEMOS, 2018; SANTOS, 2019).

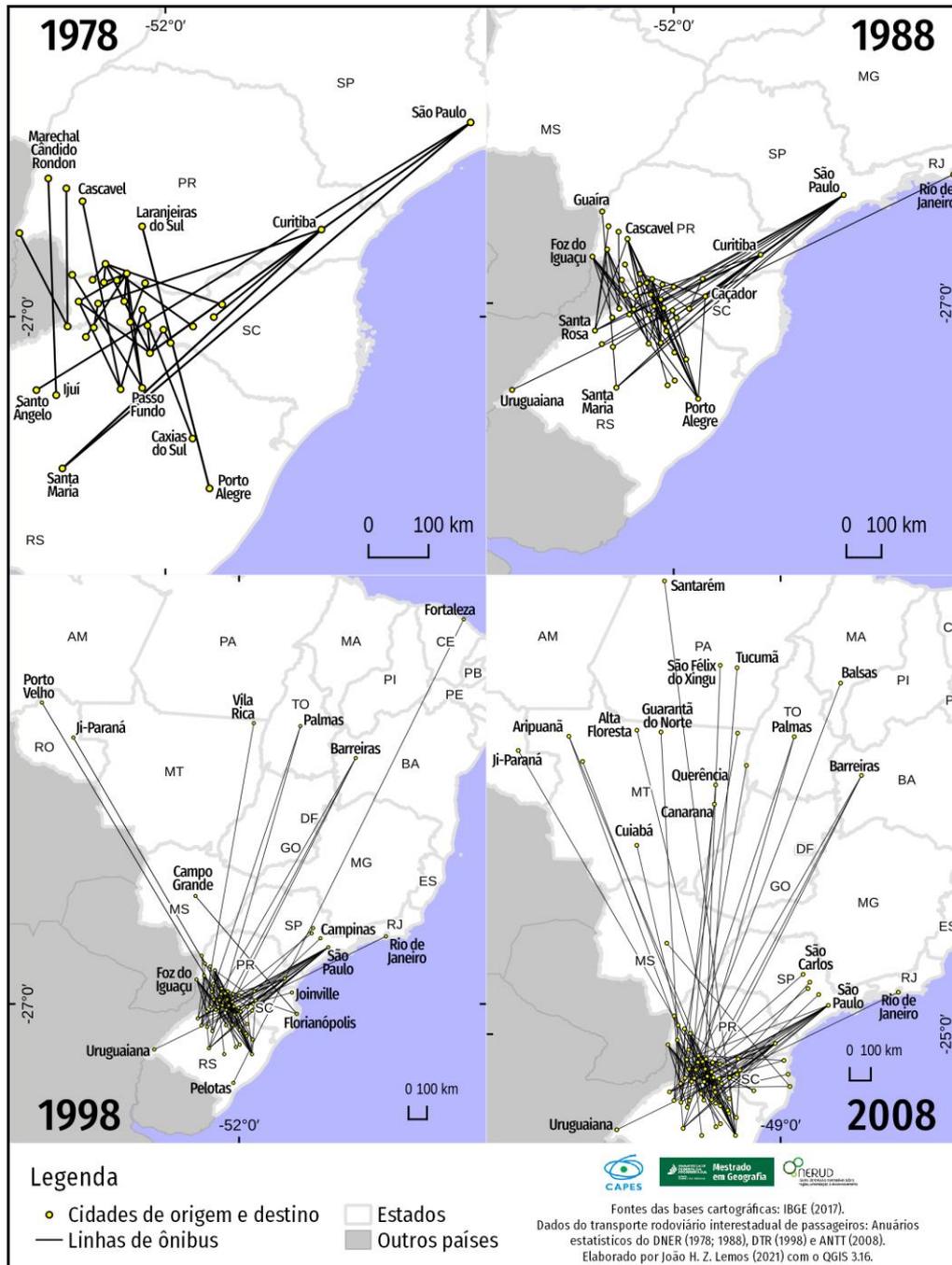
Para representarmos o adensamento das linhas de ônibus ao longo das últimas décadas, preparamos a cartografia da Figura 1. Em função de nossa atenção ao caso selecionado, consideramos apenas os serviços regulares que mantiveram paradas em alguma cidade da região Oeste Catarinense. A densidade, representada por verdadeiros “emaranhados”, serve para evidenciar a intensificação da variedade e quantidade de cidades iniciais/finais ligadas através desse serviço público de transporte coletivo.

Quando pensamos nas operações que abrangem as cidades pequenas, num olhar que vá além das importantes capitais regionais, a movimentação mostrou-se bastante significativa. Nos serviços que ligavam o Oeste de Santa Catarina, o Noroeste do Rio Grande do Sul e o Oeste e Sudoeste do Paraná, como nas linhas Carazinho (RS)-Xanxerê (SC), Pato Branco (PR)-São Miguel do Oeste (SC), Pato Branco (RS)-Frederico Westphalen (RS) e Itapiranga (SC)-Foz do Iguaçu (PR), os fluxos de passageiros foram elevados ao longo das últimas quatro décadas. As operações da linha Passo Fundo (RS)-Chapecó (SC), que transportou 66.148 passageiros em 1978, chegou ao ano de 2008 com 136.684 pessoas transportadas (ANTT, 2020; BRASIL, 1979).

Os embarques e desembarques feitos ao longo das viagens, em consonância com a questão do atendimento às localidades rurais, em “beiras de rodovias”, adensavam os fluxos de pessoas nessas e em outras linhas. Muitas delas estão em operação, bem como outras foram desativadas ou modificadas pela reorganização do transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil, ocorrida em 2015 (LEMOS, 2020a; SANTOS, 2019). Após essas mudanças, tais serviços passaram a apresentar novas dinâmicas, tanto nos fluxos, pela quantidade total de passageiros transportados, quanto nos seus fixos, em função das cidades atendidas pelas linhas.

Além das migrações organizadas a partir da compra de terras para usos agrícolas, outros processos de reestruturação urbana e regional impactaram nas dinâmicas fronteiriças da mobilidade populacional. Situada na tríplice fronteira Argentina-Brasil-Paraguai, no rio Paraná, a construção da UHE Itaipu na década de 1970 foi um exemplo que provocou a saída irremediável de uma quantidade muito grande de moradores, que emigraram para outras áreas nos países vizinhos, na região Sul ou foram assentados em frentes de expansão agrícolas do governo federal.

Figura 1. Evolução das linhas de ônibus interestaduais com atendimento no Oeste Catarinense



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Brasil (1979; 1990; 1999) e ANTT (2020)

Sobre os elementos comuns na base da formação socioespacial da faixa fronteiriça oeste da região Sul, embora estejamos construindo uma ousada generalização, sinalizamos: 1) a propriedade rural de menor porte relativo, tendo essa ampla área passado – e assim permanece – por reestruturações produtivas, com impactos na urbanização, nas cidades e na produção agrícola, sobretudo pós-década de 1980 (ESPÍNDOLA, 1999. SILVA, 2019; SILVA; MONTEIRO, 2020); 2) dessa estruturação territorial produziu-se uma densa rede urbana, característica manifestada na ampliada quantidade de núcleos urbanos, correspondendo hoje a

EDIÇÃO ESPECIAL:

território e circulação em tempos de pandemia



idades pequenas de papéis mais ou menos intensos na rede urbana (CORRÊA, 2015; ENDLICH, 2009), bem como alguns importantes centros regionais e cidades médias (CORRÊA, 2007; SPOSITO, 2007).

Precisamos tratar de território e norma. Embora não tenhamos debatido propriamente as questões normativas e de regulação do transporte rodoviário interestadual de passageiros, destacamos que esse foi – e ainda é – um meio de transporte com um conjunto de déficits no âmbito da atenção estatal. É uma observação que complementa a questão dos monopólios e oligopólios organizados no setor, tema que nunca recebeu a devida atenção para organizar meios de planejamento e visão de longo prazo no transporte coletivo de média/longa distância. O descompasso entre a teoria – campo das ações reguladoras – e a prática – os fluxos, concretos, mediatizados por agentes econômicos privados de origens e ações territoriais múltiplas – se manifestou, por exemplo, na tardia proposta de regulação do setor: somente em 1971, por meio do Decreto nº 68.691, o governo federal brasileiro passou a gerenciar oficialmente o serviço (GÔMARA, 1999).

A multiplicação de linhas de ônibus interestaduais foi acompanhada pela concentração de capital no setor dos transportes. Desde a década de 1960, muitas empresas pequenas foram compradas por outras maiores, bem como várias fusões entre agentes econômicos foram constatadas. Trata-se de uma tendência obediente à própria racionalidade capitalista; foi constituído um monopólio em alguns contextos, e um oligopólio noutros (ALMEIDA, 1996). Na Tabela 3 – que deve ser compreendida em conjunto da Tabela 2 – estão expostos dados que remetem às proporções do modal em análise. A ampliação do total de linhas operadas – no caso, as acima de 75 km de extensão – e o número reduzido de empresas, nos levam a apreender a concentração no setor. Tal realidade tem inúmeros desdobramentos territoriais, que condicionam parte dos fluxos no âmbito da rede urbana nacional.

Tabela 3. Brasil: dados do transporte rodoviário interestadual de passageiros de longa distância

Variável	1978	1988	1998	2008	2018
Empresas registradas	215	200	176	197	159
Linhas em operação	892	1.607	2.220	2.273	2.831
Frota de ônibus	8.458	12.677	13.039	10.173	8.730

Fonte: ABRATI (2019)

Hoje o panorama se mostra ainda mais complexo, em função da gradual abertura para a entrada de novas empresas operadoras nesse serviço público. São, conforme Santos (2019), os reflexos da conjuntura neoliberal implantada no Estado brasileiro, que em complemento às históricas contradições na frouxa regulação dos transportes coletivos – em todas as escalas de operação –, estruturou um marco regulatório e normativo de feições híbridas. As contradições são inerentes às condições geo-históricas do modo de produção no país, pois, de um lado, os monopólios e oligopólios concentram e impõem suas próprias normas; já em um relativo estado de oposição, a liberalização rumo à totalidade das operações, evidencia as adversidades construídas no seio de um setor pouquíssimo planejado, e que só recentemente passou a ter maior transparência.

Para compreendermos o papel da urbanização e da circulação, expressas no nosso caso a partir das redes urbana e rodoviária, a centralização das operações do transporte rodoviário interestadual de passageiros é importante. No conjunto de cidades da região Sul, ao levantarmos as dez cidades com um maior número de linhas em operação, conforme dados recentes da ANTT (2021), temos a seguinte ordem: Curitiba (191 linhas), Balneário Camboriú (134), Joinville (128), Florianópolis (125), Londrina (123), Maringá (109), Itajaí (105), Cascavel (98),

Itapema (80) e Porto Alegre (79). Essas quantificações dizem respeito apenas às operações que ligam dois ou mais estados, o que nos leva a ponderar a posição ocupada por Porto Alegre (RS), uma capital e metrópole, que mantém um amplo número de ligações com as cidades de seu próprio estado; entretanto, quando as ligações que avançam a sua fronteira estadual são analisadas, há uma redução significativa, explicada entre outras coisas pela sua situação geográfica na rede de estradas do Sul do país.

Conforme os mesmos dados disponibilizados em ANTT (2021), três importantes centralidades regionais do Oeste Catarinense aparecem como nós importantes para os serviços: Chapecó (36 linhas), Xanxerê (34) e São Miguel do Oeste (29). A faixa litorânea e o vale do Itajaí, também em Santa Catarina, reafirmam as suas influências, ao concentrarem muitas linhas interestaduais: além das cidades já mencionadas, temos Tubarão (54), Garuva (52) e Blumenau (41).

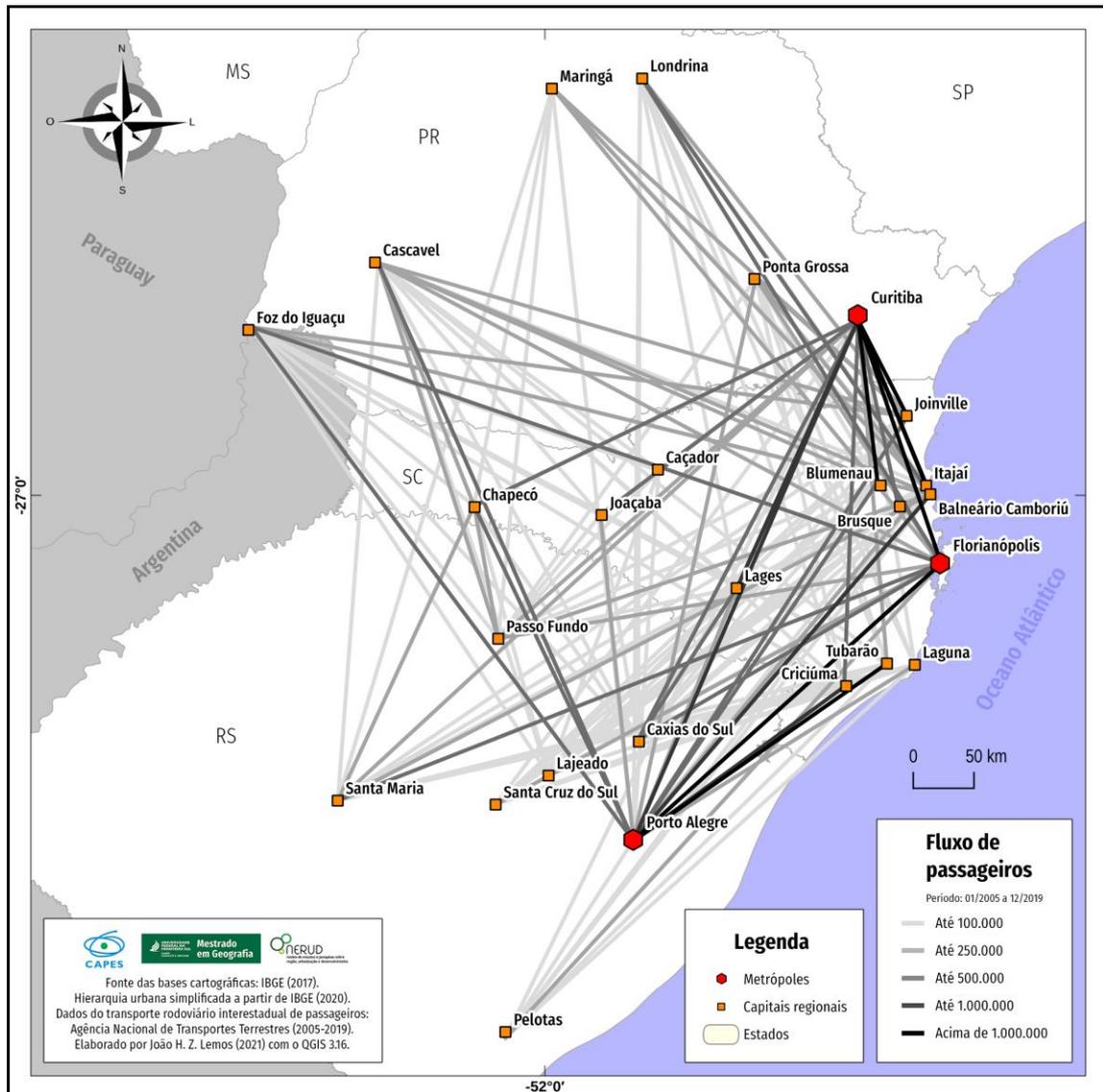
A caminho da finalização deste trabalho, passemos agora à análise das ligações interestaduais entre metrópoles e capitais regionais situadas na região Sul. O recente estudo do IBGE (2020c), intitulado Regiões de influência das cidades 2018 foi utilizado como base, sendo uma importante síntese das múltiplas relações produzidas no âmbito da rede urbana brasileira. Com esse estudo, na região Sul do Brasil, foram identificadas 26 cidades classificadas como capitais regionais ou metrópoles, algumas delas situadas em arranjos populacionais que incluem outros municípios. Consideramos as sedes urbanas como os elos de operação do transporte rodoviário interestadual de passageiros e, quando compartilhadas, como é o caso de Itajaí e Balneário Camboriú, por exemplo, levantamos os fluxos de passageiros para cada uma das cidades envolvidas.

Podemos partir da compreensão de que o arranjo de ligações é produto da própria formação da rede urbana sulista, tendo na explicação que se alicerça na formação socioespacial uma base primordial. A cristalização da atual vida de relações, como visto nas mais densas ligações, não se explica pura e simplesmente pela condição de capitais de estado e conjunturas metropolitanas; também não se elucida ignorando esses fatos como são. Entende-os enquanto concretes de processos mais amplos é fundamental, posição defendida por Corrêa (1997, p. 296): “Os diferentes padrões de interações espaciais derivam de um amplo conjunto de razões nas quais uma delas tende a ter maior peso”. Isto é, “[...] cada rede e centro urbano se inserem distintamente nos processos de produção, distribuição, circulação e consumo”, pois “a complexidade da rede urbana resulta de processos que revelam relações desiguais de trocas, associadas à divisão territorial do trabalho, que, todavia, é manifestada por diferentes práticas de atores econômicos, políticos e sociais” (BASTOS; CASARIL, 2016, p. 286-290).

Na Figura 2 temos representação dos fluxos interestaduais de passageiros entre as 26 cidades que ocupam as posições mais elevadas na perspectiva da hierarquia urbana da região Sul do Brasil.

A inserção das metrópoles na divisão territorial do trabalho, nas escalas regional, nacional e mundial, tem implicações na amplitude das suas ligações regulares num meio de transporte. Além disso, um mais restrito número de ligações que um centro urbano manifesta, pode ser compreendido a partir de seu próprio processo – de longa duração – de inserção nos circuitos espaciais da produção econômica, suas funções, papéis e níveis de centralidade. Por exemplo, nas relações com os outros centros urbanos sulistas levantados, as capitais regionais Londrina (PR) e Pelotas (RS) têm reduzidas variedades de ligações. As exceções ocorrem nos fluxos que convergem às metrópoles da região ou mesmo para os grandes centros urbanos do país e suas imediações – caso das dinâmicas de movimentação rodoviária de passageiros entre as cidades do Norte paranaense e São Paulo (SP) e Campinas (SP). Já Porto Alegre (RS), Florianópolis (SC) e Curitiba (PR), ratificando suas condições de metrópoles, possuem fluxos mais intensos tanto entre elas quanto em relação às demais capitais regionais selecionadas.

Figura 2. Região Sul: ligações interestaduais entre metrópoles e capitais regionais (2005-2019)



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de ANTT (2020) e IBGE (2020)

Devemos ponderar duas questões. A primeira, se refere ao uso das classificações do IBGE, que pode ocultar algumas dinâmicas relevantes, como é o caso da análise parcial da rede urbana organizada a partir de Porto Alegre, no estado do Rio Grande do Sul. Outras cidades, de variadas posições na hierarquia urbana, mantêm fluxos relativamente elevados com os centros urbanos já apontados na cartografia, estando elas ocultas por não atingirem os índices que as elevam ao nível de capitais regionais – linha de corte utilizada em nossa delimitação. A segunda questão diz respeito ao uso de ligações interestaduais apenas, isto é, foram desconsiderados os fluxos restritos aos limites estaduais, que ocultaram movimentações como Cascavel-Curitiba, Chapecó-Florianópolis ou Santa Maria-Porto Alegre, por exemplo. Trata-se de uma limitação pela fonte de dados, no caso fornecidos pela ANTT, que regula apenas as operações de escalas interestadual e internacional do transporte rodoviário de passageiros, isto é, linhas que ligam localidades situadas em diferentes estados do país ou entre o Brasil e os demais países sul-americanos.

Mais que apontar uma a uma as cidades com fluxos relevantes nas ligações desse meio de transporte de passageiros, ou abarcar todas as suas possibilidades nos níveis de regulação e

EDIÇÃO ESPECIAL:

território e circulação em tempos de pandemia



operação, esta etapa final do trabalho objetivou expor e ensaiar a análise acerca das cidades que compõem o “topo” da rede urbana da região Sul, tendo como base o já consagrado estudo do IBGE e o referido modal que engendra fluxos de pessoas, normatizado em nível federal.

É igualmente relevante destacar que há um considerável descompasso entre as dinâmicas mais atuais da mobilidade da população e a criação de serviços regulares de transporte coletivo. Isto é, os deslocamentos de pessoas entre duas ou mais cidades têm razões muito variadas: estão ligadas ao trabalho e emprego, aos atendimentos médicos e serviços de saúde de média e alta complexidade, às atividades de estudo/pesquisa, compras, lazer, turismo etc. Todas são variáveis geográficas importantes, cujos desdobramentos compõem as referidas dinamizações dos fluxos de pessoas. O reforço ou a inserção de novas atividades econômicas, mudanças em funções e papéis das cidades, ou mesmo processos mais amplos de reestruturação urbana são elementos transformadores da rede constituída pelos fluxos de passageiros.

A faixa litorânea de Santa Catarina e suas imediações, por exemplo, que nos últimos anos apresentou um significativo dinamismo econômico (SILVEIRA, 2016) e saldos migratórios líquidos positivos (MIOTTO; LINS; MATTEI, 2010), esboça o adensamento de linhas de ônibus interestaduais que convergem para as suas cidades. Numa consulta aos bancos de dados da ANTT (2021), desde 2019, foram autorizadas 61 novas linhas de ônibus interestaduais com seções em cidades como Balneário Camboriú, Blumenau, Brusque, Florianópolis, Garopaba, Itajaí, Itapema e Joinville. Destacamos os serviços que partem do Oeste e Norte do Paraná (Foz do Iguaçu, Ivaiporã e Londrina); Noroeste e Oeste do Rio Grande do Sul (Passo Fundo, Santa Rosa, Santo Ângelo e São Borja) e o acréscimo de ligações entre as já existentes, para Curitiba, Porto Alegre e o interior do estado paulista.

Para finalizarmos, podemos recuperar as recentes contribuições de Sposito (2020), que traz duas perspectivas para pensarmos no debate integrado entre as migrações e a realidade técnico-infraestrutural do território brasileiro no presente. A primeira dimensão é a de que há a incorporação e intensificação da dinâmica urbano-industrial em muitas frações do país. Isso se desdobra em eixos de desenvolvimento variavelmente adensados, que correspondem a diferentes papéis na divisão territorial do trabalho. Isso gera efeitos diversos na realidade social, impactando nas dinâmicas de mobilidade da população. A segunda questão é a de que as próprias bases que sustentam essas condições da produção econômica, como as que conformam uma fluidez ampliada no território, quando usada por pessoas comuns acabam balizando as relações de solidariedade geográfica nas migrações, internas e entre as regiões brasileiras. A ampliação acumulada da rede rodoviária nacional, a sua flexibilidade e a presença de transportes coletivos regulares tornaram mais baratas e menos complexas as próprias migrações (SANTOS, 2008).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O percurso construído até aqui teve o objetivo de recuperar um importante componente da circulação do/no território brasileiro. As condições materiais de movimento de cada período têm impactos sob várias escalas na própria rede urbana. Percebemos, mesmo que dentro dos limites aqui postos, a evolução de vários elementos intrínsecos ao território brasileiro, seus usos e mudanças: o crescimento da população e a mudança de seus contextos de moradia (urbana/rural); o fracionamento político-administrativo do território em muitos municípios e, logo, novas cidades; a difusão do modal rodoviário como sistema de movimento – para recuperarmos o debate de Contel (2008) – de central relevância; e por último, a intensificação quanti e qualitativa do meio de transporte coletivo de passageiros por ônibus, sobretudo na suas operações interestaduais.



É impreterível concebermos o transporte coletivo entre diferentes locais não como um fim em si mesmo, mas, como uma atividade importante no rol de políticas de integração territorial, em pleno diálogo com campos conflituosos, como são os do lazer e da cultura, de um lado, e a esfera da reprodução social e da mobilidade do trabalho, de outro. É político, sobretudo, pela importância atribuída à atividade enquanto setor de interesse público (WRIGHT, 1992). As condições de mobilidade e acessibilidade, tanto na escala da cidade quanto na da região, esta última mais condizente aos nossos propósitos, tendem a tornar menos abstrata a rede urbana. Todavia, a mera existência não constrói usos mais justos, pois: “A rede urbana, o sistema de cidades, também tem significados diversos segundo a posição financeira do indivíduo” (SANTOS, 2007, p. 140). O lugar, onde o urbano se torna concreto, portanto territorialmente localizado, também é um imperativo, visto que a diferenciação socioespacial condiciona o próprio alcance dos fluxos.

Mesmo que hoje estejamos num outro patamar quanto às condições de mobilidade da população, com uma maior difusão de meios individuais, além de novidades tecnológicas que escapam aos sistemas mais tradicionais de transporte, a atenção ao serviço público merece cuidados. A abertura de mercado no setor, que notadamente se intensificou desde 2015 e teve a última grande modificação em 2019, respectivamente com a Resolução nº 4.770/2015 e com o Decreto nº 10.157/2019, tornou mais frouxa a possibilidade de planejamento, gestão e controle desse serviço público. Ações essas que raramente foram praticadas, por várias razões, entre elas a alta rotatividade dos entes tornados responsáveis pelo setor – criação, fechamento e troca de departamentos, autarquias e agências. Outro motivo que podemos listar é o histórico enfrentamento entre o setor privado, formado por amplos conglomerados político-econômicos que pressionam, através de sindicatos patronais, os direcionamentos dos marcos regulatórios.

As condições desiguais e contraditórias da formação do país impactaram no desenvolvimento igualmente truncado das ações ligadas aos transportes coletivos. Podemos destacar que houveram movimentos pautados por grande pragmatismo, como nas tratativas de tornar regularizadas as operações do transporte rodoviário interestadual, como visto desde o final da década de 1960 em diversos órgãos e departamentos (GÔMARA, 1999). Já nos disse Rangel (2012) que ao longo de seu próprio devir, o Brasil foi useiro e vezeiro em sua constituição, desvelando erros e acertos que variavelmente contribuíram para o seu próprio desenvolvimento. O rodoviarismo constitui parte desse acerto, afinal, ponderados os amplos problemas, foi organizada uma rede rodoviária bastante capilar, que gradualmente forjou as bases para a integração entre as regiões. As próprias operações dos serviços regulares de ônibus, como vimos, foram dinamizadas em paralelo à própria implantação de estradas e cidades. Considerar esses elementos nos dá subsídio para a superação dos improvisos, embora saibamos que o planejamento alheio à realidade não traz grandes e justas contribuições (SANTOS, 1979).

A própria condição fragmentária da regulação e das normas, diluídas entre união e estados, torna ainda mais difícil a organização do setor. Trata-se de uma realidade paradoxal, pois, ao mesmo tempo em que reitera a autonomia de cada escala de atuação normativa dos entes federativos, torna obliqua a compreensão dos fluxos por eles próprios regulados. No caso explorado ao final do item anterior, essa fragmentação torna-se bastante objetiva: os transportes e a rede urbana não são simples obedientes aos limites políticos administrativos, mesmo que deles recebam ampla influência pelas questões administrativas do território. O sistema de transporte escolhido – na modalidade interestadual, regulado pela ANTT, agência do âmbito federal – torna invisíveis as operações que escapam ao seu controle imediato. Essa visão por nós construída assemelha-se à dos órgãos ligados ao setor, daí a nossa preocupação. Em outras palavras, os meios de transporte coletivo não devem ser compreendidos de modo individual, enquanto ilhas de regulação, ações normativas e de planejamento – este último, quando felizmente existente.

A expansão da urbanização no Sul do Brasil foi acompanhada pelas condições materiais de integração territorial gradualmente mais densas. Bem verdade, esses dois processos não podem ser entendidos de maneira fragmentária, pois, a base técnica que propicia a circulação e a urbanização enquanto amplo evento são fundamentos centrais, cuja indissociabilidade mostra-se relevante para uma leitura espacializada da sociedade contemporânea. A circulação é elemento fundante da urbanização, pois sua existência conforma as dimensões da produção, do consumo, da distribuição, das trocas e intercâmbios. E na realidade brasileira, pessoas e mercadorias são movimentadas principalmente pelo modal rodoviário, este com papel estruturador, tal como no recorte territorial que aqui nos debruçamos.

Face a isso, com o suporte em estudos no âmbito da ciência geográfica, pensar na rede urbana e sua formação a partir do transporte coletivos é importante, e pode colaborar para o entendimento das atuais condições de macroacessibilidade entre as cidades, seus problemas e suas potencialidades, tarefa que possibilita um debate coerente acerca da integração territorial já concretizada e possível.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho resulta da pesquisa de mestrado do autor, executada com auxílio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), do governo federal brasileiro. Registramos os seguintes agradecimentos: ao Prof. Dr. Igor Catalão (PPGGeo/UFFS) pela orientação da referida pesquisa; e ao Grupo de Estudos sobre Transporte Urbano-Regional (GETUR), pelas críticas e sugestões que qualificaram as discussões aqui expostas.

REFERÊNCIAS

- ABRATI – Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Org.). Anuário estatístico 1972-2018. Brasília: [s. n.], 2019.
- ALMEIDA, J. I. H. Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros. Formação (online), v. 1, n. 3, p. 145-156, 1996.
- ALMEIDA, J. I. H. Corporações e territorialidades: concessões de serviços públicos no Brasil - o exemplo do transporte rodoviário de passageiros e outros casos. Geografia, Rio Claro, v. 4, n. 2, p. 69-81, dez., 2006.
- ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros – SISDAP. 2020. Disponível em: <http://www.antt.gov.br>. Acesso em: 1 out. 2020.
- ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. Gerenciamento de autorizações – pontos do esquema operacional. 2021. Disponível em: <http://dados.antt.gov.br>. Acesso em: 10 jan. 2021.
- ARROYO, M. 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.
- BASTOS, J. M.; CASARIL, C. C. A formação sócio-espacial como categoria de análise aos estudos sobre rede urbana: ampliando a discussão teórica. GEOSUL, Florianópolis, v. 31, n. 62, p. 271-298, jul./ago., 2016.
- 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 do século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 319-367.
- BRANDÃO, C. Território e desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global. 2. ed. Campinas: Ed. da Unicamp, 2012.

EDIÇÃO ESPECIAL:

território e circulação em tempos de pandemia



- BRASIL. Ministério dos Transportes. Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes – GEIPOT. Anuário estatístico dos transportes. Brasília: [s. n.], 1970.
- BRASIL Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Estradas e Rodagens. Diretoria de Transporte Rodoviário. Anuário estatístico do transporte rodoviário coletivo de passageiros de 1978. Rio de Janeiro: [s. n.], 1979.
- BRASIL Ministério da infraestrutura. Secretaria Nacional de Transportes. Departamento Nacional de Transportes Rodoviários. Departamento Nacional de Estradas e Rodagens. Anuário estatístico do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros de 1988. Brasília: [s. n.], 1990.
- BRASIL Ministério dos Transportes. Departamento de Transportes Rodoviários. Anuário estatístico do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros de 1998. Brasília: [s. n.], 1999.
- CNT – Confederação Nacional do Transporte. Séries de dados estatísticos consolidados dos anuários do transporte. 2020. Disponível em: <http://www.cnt.org.br>. Acesso em: 1 out. 2020.
- 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. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). Cidades médias: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33.
- CORRÊA, R. L. Interações espaciais. 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. 279-318.
- CORRÊA, R. L. Estudos sobre a rede urbana. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.
- CORRÊA, R. L. Caminhos paralelos e entrecruzados. São Paulo: Ed. UNESP, 2018.
- DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Relatório de extensões do Plano Nacional de Viação. 2010. Disponível em: <http://servicos.dnit.gov.br/dnitcloud/index.php/s/oTpPRmYs5AAdiNr>. Acesso em: 10 out. 2020.
- ENDLICH, A. M. Pensando os papéis e significados das pequenas cidades. São Paulo: Ed. UNESP, 2009.
- ESPÍNDOLA, C. J. As agroindústrias no Brasil: o caso Sadia. Chapecó: Grifos, 1999.
- GÔMARA, A. R. B. O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros: um acrescentamento histórico. Brasília: ABRATI, 1999.
- GOULARTI FILHO, A. Formação econômica de Santa Catarina. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2007.
- GOULARTI FILHO, Alcides. Padrões de crescimento e sistema de transportes em Santa Catarina 1880-1945. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (Org.). Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: Ed. UFGD. 2011. .p. 383-414.
- HUERTAS, Daniel Monteiro. Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil. São Paulo: Ed. Unifesp, 2018.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Séries de dados temporais para o Censo Demográfico (1940-2010). Sistema IBGE de Recuperação Automática. 2020a. Disponível em: <http://sidra.ibge.gov.br>. Acesso em: 10 out. 2020.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Sinopse da estimativa populacional para o ano de 2020b. 2020. Disponível em: <http://bit.ly/2mzBOtj>. Acesso em: 10 out. 2020.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Regiões de influência das cidades 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2020c.
- IPEADATA. Macroeconômico. Transporte. Extensão das rodovias federais, estaduais e municipais. 2020. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br>. Acesso em: 10 out. 2020.
- LEMOS, J. H. Z. Espaço geográfico, fluxos e migrações: contribuições para o debate a partir do transporte rodoviário de passageiros. In: ENCONTRO ESTADUAL DE GEOGRAFIA, 35., 2018. Erechim. Anais... Erechim; Porto Alegre: UFFS; AGB Seção Local Porto Alegre, 2018.

- 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., 2020a.
- LEMOS, J. H. Z. Por uma geo-história do transporte rodoviário de passageiros: contextos de operação no Oeste de Santa Catarina. *Revista Transporte y Territorio*, n. 23, p. 288-319, jul./dic., 2020b.
- MARTINS, J. S. *Fronteira: a degradação do Outro nos confins do humano*. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2016.
- MIOTO, Beatriz Tamasso; LINS, Hoyêdo Nunes; MATTEI, Lauro. A realidade demográfica de Santa Catarina na virada para o século XXI. In: MATTEI, Lauro; LINS, Hoyêdo Nunes (Org.). *A socioeconomia catarinense: cenários e perspectivas no início do século XXI*. Chapecó: Argos, 2010. p. 283-321.
- MONTE-MÓR, R. L. M. O que é o urbano, no mundo contemporâneo. *Revista paranaense de desenvolvimento*, Curitiba, n. 111, p. 9-18, jul./dez., 2006.
- MORAES, A. C. R. *Território e História no Brasil*. São Paulo: Annablume, 2005.
- MOURA, R.; KLEINKE, M. L. Espacialidades de concentração na rede urbana da região Sul. *Revista paranaense de desenvolvimento*, Curitiba, n. 95, p. 3-25, jan./abr., 1999.
- OLIVEIRA NETO, T.; NOGUEIRA, R. J. B. Transporte rodoviário de passageiros no Brasil. *Revista Transporte y Territorio*, n. 17, p. 229-250, jul./dic., 2017.
- PERTILE, N. Formação do espaço agroindustrial em Santa Catarina: o processo de produção de carnes no Oeste Catarinense. 2008. 322 f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.
- RADIN, J. R. *Representações da colonização*. Chapecó: Argos, 2009.
- RANGEL, I. *Obras reunidas*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012. v. 2.
- RODRIGUES, L. A. Transporte aéreo de passageiros no estado de Santa Catarina: estratégias logísticas e organização territorial. 2020. 330 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.
- SANTOS, B. S. Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros entre o interior sulista e a fronteira agrícola. 2019. 393 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.
- SANTOS, M. *Economia espacial: críticas e alternativas*. São Paulo: Hucitec, 1979.
- SANTOS, M. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2004.
- SANTOS, M. *O espaço do cidadão*. 7. ed. São Paulo: Edusp, 2007.
- SANTOS, M. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: Edusp, 2012.
- SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. 5. ed. São Paulo: 2018.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 11. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.
- SAQUET, M. O(s) tempo(s) e o(s) território(s) da imigração no Sul do Brasil. In: SPOSITO, E. S.; BOMTEMPO, D.; SOUSA, A. (Org.). *Geografia e migração: movimentos, territórios e territorialidades*. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 109-124.
- SILVA, C. A. F. *A modernização distópica do território brasileiro*. Rio de Janeiro: Consequência, 2019.
- SILVA, C. A. F.; MONTEIRO, J. L. G. *A geografia regional do Brasil*. Rio de Janeiro: Consequência, 2020.
- SILVA, M. M. F. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.



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, Márcio Rogério. Desenvolvimento econômico e transporte ferroviário: abordagem para o caso catarinense. Ourinhos: GEDRI, 2006.

SINGER, P. Economia política da urbanização. 12. ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.

SOJA, E. Geografias Pós-Modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 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, Maria Encarnação Beltrão (Org.). Cidades médias: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 233-253.

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

XAVIER, M. Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território: o exemplo da rede rodoviária. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 11. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008. p. 329-344.