

Por uma geo-história do transporte rodoviário de passageiros: contextos de operação na região Oeste de Santa Catarina



João Henrique Zoehler Lemos

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

Recibido: 10 de enero de 2020. Aceptado: 9 de junho de 2020.

Resumo

No âmbito das pesquisas acadêmicas, notadamente por meio da Geografia e da História, a região Oeste do estado de Santa Catarina está comumente associada aos contextos de expansão das migrações internas no Sul do Brasil. Esse processo de reapropriação do território, habitualmente denominado de colonização, produziu uma nova realidade no contexto regional, confluindo no surgimento de vilas, povoados, cidades e caminhos terrestres – posteriormente rodovias. Com isso, uma atividade econômica manifestou-se como fundamental à mobilidade da população: o transporte rodoviário de passageiros. Diante desse quadro, o presente trabalho tem como objetivo compreender a dinâmica relação entre as práticas espaciais de colonização e o transporte de passageiros no Oeste de Santa Catarina, mais especificamente considerando a antiga delimitação territorial do município de Chapecó. Isso abarcará os itinerários e cidades percorridas, seus agentes econômicos e os nexos operacionais. Com o uso de categorias geográficas para se construir uma reflexão do passado, como mostrou Maurício Abreu e a sua noção do “presente de então” ou, Milton Santos e a empiricização do tempo através das técnicas, o trabalho estrutura-se com base nas considerações referentes às técnicas do transporte de passageiros no recorte territorial proposto. A análise está centrada num intervalo cronológico entre as décadas de 1940 e 1980, período em que a população da região aumenta, surgem empresas de ônibus e serviços regulares. Entre as principais fontes, destacam-se os acervos históricos locais, periódicos regionais, documentos de órgãos reguladores e das empresas de transporte, bem como acervos iconográficos diversos. Ao concluirmos este estudo, chegamos à resposta de que a circulação de pessoas se configurou inicialmente pelas atividades de venda de terras e fluxos migratórios; já no contexto atual, os serviços regulares de ônibus se manifestam sob outras funções, que representam heranças de outros tempos, materializadas nas operações desse meio de transporte coletivo.

Palavras-chave: Transporte rodoviário de passageiros. Oeste Catarinense. Colonização. Migrações e transporte.

For a geo-history of road passenger transport: operating contexts on the western of Santa Catarina

Abstract

In the context of academic research, more specifically under geography and history, the western region of the state of Santa Catarina is commonly associated with the expanding contexts of internal migration in southern Brazil. This process of re-appropriation of the territory, usually called colonization, produced a new spatiality in the regional context, resulting in the emergence of villages, towns, cities and land paths - later highways. With this process underway, an economic activity has become fundamental to the mobility of the population: the transport of passengers by road. Given this scenario, the present work aims to understand the dynamic relationship between the spatial practices of colonization and passenger transportation in the west of Santa Catarina, more specifically considering the territorial delimitation originating from the municipality of Chapecó. The analysis will cover the itineraries and cities traveled, their economic agents and their associations and specificities of operation. Using geographical categories to construct a reflection of the past, as either Mauricio Abreu and his present then, or Milton Santos, based on the empiricization of time through techniques, the work is structured based on considerations regarding techniques of passenger transport in the proposed territorial cut. The analysis centers on a chronological interval between the 1940s and 1980s, during which time the region's population increases, bus companies and regular services appear. The main sources include local historical collections, regional journals, documents from regulators and transport companies, as well as various iconographic collections. At the conclusion of this study, we came to the answer that the movement of people was initially shaped by the sale of land and migratory flows. In the current context, regular bus services are manifested, under other functions, but representing legacies of other times, materialized in the operations of this means of public transport.

Keywords: Road passenger transport. West of Santa Catarina. Colonization. Migrations and transport.
Palabras clave: Transporte de pasajeros por carretera. Oeste de Catarinense. Colonización. Migraciones y transporte.

Introdução

Pensar no transporte rodoviário de passageiros é uma tarefa interessante, pois, além de constituir-se como um esforço de reflexão sobre um meio de transporte coletivo que apresenta diversas particularidades, no caso brasileiro, a experiência torna-se ainda mais valiosa. Ao se considerar os fundamentos de como o território nacional se configurou, dadas as bases de sua formação socioespacial, que entre outras questões levou à paulatina predileção política do rodoviarismo como o modal central na circulação nacional, a articulação entre os lugares manifestou realidades regionais distintas. Tratou-se de uma complexa relação entre política, economia e a formação de um vasto território desigualmente tecnificado e equipado, aliado às práticas à manutenção das concentrações de renda, de controle autoritário sob os meios de produção, além dos generalizados *lobbies* ligados à indústria automobilística¹.

Neste sentido, o “olhar pelo retrovisor” na reflexão que abarque o espaço geográfico e a circulação de pessoas permite-nos compreender os nexos que dão base à atual organização de um conjunto de atividades centrais da economia, que implicam nas lógicas de acessibilidade em uma cidade, região ou mesmo em um país. Em meio a

¹ Essas discussões foram aprofundadas, entre outros vários trabalhos, nos de Galvão (1996) e Huertas (2018), sobre os quais nos apoiamos mais intensamente para a produção das reflexões aqui expostas.

essas atividades, o transporte rodoviário de passageiros se mostra como relevante, sobretudo ao conjugá-lo a processos de maior escala, como aqui será feito.

Para contextualizar este trabalho, pontuamos inicialmente que as migrações presentes especialmente a partir da segunda metade do século XX, na ampla região Oeste do estado de Santa Catarina, na região Sul do Brasil, produziram e foram produzidas por fluxos de diversos tipos. Optamos por explorar a técnica de transporte de passageiros e a configuração territorial dessa região, com uma ênfase analítica num intervalo temporal que se situa entre as décadas de 1940 e 1980. Nossa área de pesquisa é ampla e nela identificamos a intensa política de reapropriação territorial (colonização). A região Oeste Catarinense está exposta nos mapas da Figura 1, nos quais também observamos as divisões estaduais do país e a dos municípios no estado catarinense em 1940. No contexto mais geral dessa região, insere-se o município de Chapecó, que possuía inicialmente uma área de 13.719 km² e será o contexto que forjará as práticas espaciais analisadas mais à frente.

A política de reapropriação do território nessa porção da região Sul do Brasil baseou-se na concessão de terras às empresas privadas. Estas, se denominavam “companhias colonizadoras” e foram tornadas responsáveis por uma forma etnocêntrica de venda da terra a migrantes, em sua maioria, oriundos das áreas de “colonização” mais antigas, situadas no estado do Rio Grande do Sul, a partir da metade do século XIX. Desde as duas primeiras décadas do século XX, o Oeste Catarinense tornou-se um espaço de intensos conflitos, onde uma política já sob temporalidades capitalistas, passou a redesenhar os limites e as fronteiras deste amplo território até então rotulado como “despovoado”. A rotulação mencionada expressa, antes de qualquer outra coisa, uma necessidade política de marginalizar a população ali existente – e desconsiderá-la, daí sua não identificação como povo. A razão é porque aquela população não estava associada à produção devidamente mercantilizada e impossibilitada da posse oficial da terra, tal qual almejava o Estado brasileiro daquele contexto.

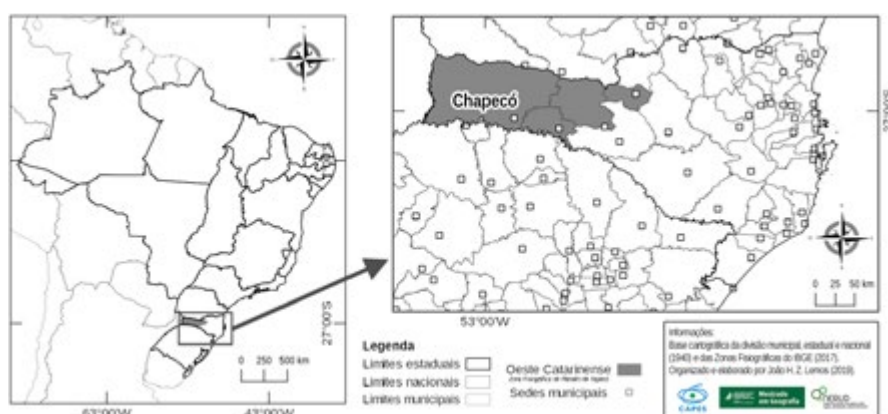


Figura 1. Situação geográfica de Chapecó e limites políticos na década de 1940. Base cartográfica: Divisão municipal e localização das cidades a partir de IBGE (2017). Org. e elaborado pelo autor.

Essas dinâmicas populacionais podem ser analisadas sob formas diversas, como é o caso que apresentamos neste trabalho: a partir do transporte de passageiros que se efetiva através do ônibus, objeto técnico que é expressão de uma das várias técnicas do movimento de pessoas e mercadorias. Esse modal de transporte coletivo tem como base material para o seu funcionamento e execução a rede de caminhos terrestres, hoje mais comumente denominada de rede rodoviária.

Pensamos então na possível articulação entre os seguintes elementos: 1) a política de reapropriação territorial – denominada comumente de colonização; 2) a alteração na dinâmica demográfica e emergência de aglomerações populacionais em forma de vilas, povoados e cidades; e 3) a consideração do transporte rodoviário de passageiros como dimensão de interpretação das interações espaciais em níveis local e regional. Com isso, pretendemos estabelecer um diálogo entre a formação socioespacial do Oeste de Santa Catarina e as suas relações com a constituição das empresas de transporte de passageiros por ônibus. Também será relevante compreender as especificidades das operações do modal nessa área, bem como suas relações empresariais então formadas.

Para tanto, a mobilização de algumas categorias analíticas, no âmbito da ciência geográfica, será necessária. Entre as eleitas como sendo mais pertinentes e que provocam o pensar sobre a circulação de pessoas, destacamos a formação socioespacial, trazida por Santos (2012a), para a reflexão a respeito de como o espaço se manifesta ativamente em atividades outras (como nos transportes). São formações econômicas e sociais, e as suas produções materiais historicamente datadas, que interagem, desigualmente, com as realidades posteriores à sua própria constituição. A isso, segue-se o pensamento do autor, com a preocupação de “se empiricizar o tempo” (Santos, 2014) por intermédio da técnica, que é meio e produto da ação do trabalho humano. Torna-se pertinente, sobretudo para nós, esta visão sobre as técnicas bastante específicas, como as ligadas ao transporte de pessoas.

A proposição de método para se vislumbrar uma “Geografia do passado”, como trouxe Abreu (2000), implica nas discussões aqui postas, que objetivam contribuir para uma análise que vá além (antes) do tempo presente sobre o transporte, no domínio dos estudos geográficos. Isto é, Abreu (2000:17) sugere que, com base em Santos (2014), “valemo-nos das técnicas que devem ser vistas como fenômeno técnico e não como as técnicas propriamente ditas ou a tecnologia”, intermediadora e produto das interações humanas. A técnica, quer seja o modo de fazer de determinado contexto espaço-temporal, torna-se a dimensão central para se entender o transporte rodoviário de passageiros em seu contexto aqui precisamente datado.

Silveira (2011) propõe uma revisita ao conceito de circulação, na Geografia, já que ele incorpora tanto as próprias relações humanas quanto as pretendidas fruições do capital enquanto finalidade da fluidez nos territórios. É, sobretudo, um desafio pensar como se dava a circulação (de passageiros) num momento pretérito, valendo-se de estudos atuais. Por fim, as interações espaciais de Corrêa (2010) permitem-nos entender que o movimento de pessoas, mercadorias, informações etc. não é algo “sobre” o espaço geográfico, mas sim é uma dimensão própria de sua existência.

Neste sentido, embora considerando as divergências epistemológicas e visões de mundo, Soja (1993) orienta as reflexões aqui construídas, no sentido de sua “dialética socioespacial”, o que contribui para o pensamento feito acerca do transporte, no caminho do que Blanco (2010:174) chama de “enfoque relacional” ao tratar dos usos do território e as suas dimensões com a mobilidade humana.

O transporte rodoviário de passageiros é produzido pelo movimento humano e, ao mesmo tempo, potencializa novos deslocamentos, inerentes à produção do espaço geográfico. Manifesta alterações nas áreas por onde passa, constituindo interações entre o urbano e o rural; entre lugares outrora sem relações diretas, mas que passam a utilizar deste meio de deslocamento, que serve, fundamentalmente, para uma integração territorial. Isso, ao menos, desconsiderando a sua apropriação por lógicas meramente especulativas.

Este texto está dividido em três etapas articuladas entre si. Na primeira, traremos elementos que contextualizam as posteriores análises das operações do meio de transporte em debate, considerando a região Oeste do estado catarinense, a sua formação socioespacial, a ampliação da urbanização entre as décadas de 1940 e 1980, além da constituição da rede de rodovias. Na segunda parte, considerando o contexto de ampliação da migração para a região analisada, serão tratados alguns tópicos sobre a constituição das empresas de ônibus e as razões de suas formações; mais objetivamente, trataremos da relação entre as atividades de comercialização de terras (colonização) e a formação de serviços regulares de ônibus. No terceiro item, a partir de casos específicos, traremos à discussão as operações de algumas empresas do transporte rodoviário de passageiros que circularam na região, além de algumas que até o presente operam linhas de ônibus regulares. Essa estruturação se relaciona ao objetivo central do texto, que visa estabelecer, a partir das especificidades regionais, da rede rodoviária e das técnicas de transporte de passageiros, a relação entre as práticas de colonização e a conformação de uma circulação de passageiros.

Formação socioespacial no oeste de Santa Catarina

Ao realizarmos um deslocamento na compreensão ampliada da totalidade para a apreensão dos níveis regional e local, notamos que cada área específica possui particularidades. Cada espaço tem diferentes articulações 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, 2012b:28). Embora estejam atreladas ao todo, as particularidades dão sentido e papel ao lugar.

Como enfocamos numa escala regional, essas particularidades tendem a expressar-se de forma menos heterogênea – mas nunca homogênea. A permanência de formas e funções, vinculadas a tempos pretéritos, constituem as diferenciações dos lugares, que compõem os significados das articulações entre campo e cidade. Para tanto, as mudanças que os agentes econômicos hegemônicos impõem, mesmo que demandem uma readequação das funções que os lugares exercem, a condição já estabelecida, “por menor que seja, apresenta formas dotadas de grande fixidez” (Corrêa, 2015:280). Nesse sentido, destacamos que o território correspondente ao Oeste de Santa Catarina foi refuncionalizado e reapropriado sob diversos contextos: se noutros momentos o interesse de sua consolidação dava-se a partir de feições geopolíticas, posteriormente o interesse era de tornar capitalistas as práticas espaciais neste espaço.

O trânsito de múltiplos grupos populacionais já existia ali há centenas de anos. A exemplo, temos as interações com os países vizinhos, como em relação à República Argentina, através da exportação de erva-mate; da venda e tropeadas de gado e muare com a região Sudeste do Brasil; dos usos comuns da terra por povos indígenas, caboclos e por outros tantos migrantes, além de outras atividades que ali estavam antes que o Estado nacional passasse a demonstrar maiores ambições em reapropriar esse território sob uma perspectiva etnocêntrica (Brandt, 2012; Ferrari, 2015). Sobretudo a partir do século XIX, a constituição de novos caminhos utilizados por tropeiros modificava as relações nas áreas campestres do Brasil meridional. O Oeste do estado catarinense significou uma nova possibilidade de ligação do Sudeste com as áreas missioneiras no Rio Grande do Sul, através dos “Campos de Palmas” e áreas do planalto catarinense, conforme explorado por Brandt (2012).

Uma nova forma de apropriação do espaço, agora num território que passa, mais intensamente, a representar um meio para a acumulação de capital, mesmo que de forma rarefeita, causará violentas alterações. Moraes (2008:65) menciona que “a colonização envolve

conquista, e esta se objetivava na submissão das populações encontradas, na apropriação dos lugares, e na subordinação dos poderes eventualmente defrontados”. Mesmo o autor fazendo uma relação mais geral com as práticas de reapropriação territorial dos países no Sul do continente americano, a violência também se expressou na tomada do Oeste catarinense pelos novos sujeitos, autoconsiderados modernos (Radin, 2009). De modo geral, o Oeste de Santa Catarina é usado neste artigo em sua acepção genérica, referindo-se à sua posição geográfica em relação ao estado catarinense como um todo, embora seja uma região com características de sua formação espacial que outrora lhe conferiram uma denominação de mesorregião pelo IBGE. Quando nos referimos à regionalização oficial, há a sinalização no corpo do texto. Além disso, parte da antiga Mesorregião foi substituída pelas atuais Regiões Geográficas Intermediárias de Chapecó e de Caçador.

Essas áreas já tinham conflitos desde o momento em que o Brasil era tratado como uma periferia colonial portuguesa, como existentes nas definições territoriais do Tratado de Madrid (1750). Depois, houve a demarcação pela Questão de Palmas ou Misiones (1895). Ainda no final do século XIX, o Estado brasileiro demonstrava interesse em promover a ocupação dessas áreas, vistas como desabitadas, isto é, julgava-se que a população que ali se encontrava não atendia os requisitos para uma temporalidade capitalista (Alba, 2008).

Outro elemento a ser analisado é a construção estratégica de uma ferrovia atravessando o estado catarinense e interligando o Rio Grande do Sul ao Sudeste, através da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande – EFSPRG. Esta acabou por ser um dos fatores para a eclosão do conflito armado denominado Guerra do Contestado, o qual produziu milhares de vítimas, tanto por parte das forças militares governamentais quanto da população ali instalada. De modo geral, as terras localizadas no entorno da EFSPRG foram concedidas à empresa privada *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, subsidiária da companhia construtora da ferrovia então operante na região Oeste do estado. Trata-se de uma empresa tipicamente capitalista, de feições territoriais extensivas, voltada à extração madeireira e venda de terras².

A Guerra do Contestado termina em 1916, com a resolução de sua questão-central, a demarcação dos limites estaduais entre os estados do Paraná e de Santa Catarina. Face a isso, são criados quatro municípios no estado catarinense, através da Lei Estadual nº 1.147 de 25 de agosto de 1917, sendo eles: Chapecó, Mafra, Porto União e Cruzeiro (hoje Joaçaba). Inicia-se a produção do que poderia ser considerada, meio século mais tarde, uma rede de cidades sob a égide capitalista contemporânea, na parte mais ocidental de Santa Catarina (Peluso Júnior, 1991).

O processo de reocupação oficial atinge grandes áreas, sob uma “política de concessão de terras, empreendida pelo Governo catarinense, [que] visou a ocupação do estado até a fronteira com a Argentina” (Pertile, 2008:59), 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, essas que tinham em média até 25 hectares, produziram uma estrutura fundiária assentada na pequena propriedade rural e de cunho familiar (Alba, 2008; Pertile, 2008). Tratando dos movimentos migratórios de sujeitos com ascendência europeia no Sul do Brasil, Saquet (2010) menciona que as áreas de atração e absorção da migração estenderam-se do Norte do Rio Grande do Sul, Oeste de Santa Catarina e Sudoeste e Oeste do Paraná.

² Valentini (2016) trouxe grandes contribuições sobre esse processo, o qual não será explorado aqui, dados os objetivos deste texto.

A partir da década de 1920, a circulação regional mostrava-se deficitária na maior parte do Oeste de Santa Catarina. Uma exceção era a área que correspondia ao vale do rio do Peixe, especificamente no recém-criado município de Cruzeiro. Por ali estava instalada a EFSPRG, a qual operava desde 1910 (Peluso Júnior, 1991) e que beneficiava as áreas próximas da ferrovia pela troca facilitada de produtos agrícolas e manufaturados por outros, especialmente com a região Sudeste (Pertile, 2008). Ao compararmos as duas cidades mais ocidentais de Santa Catarina, ao lado de Chapecó, a atual Joaçaba destacava-se, exprimindo maior centralidade na primeira metade do século XX (Radin, 2009). Se as áreas próximas à Joaçaba estavam vinculadas à primazia técnica que a estrada de ferro representava, na área correspondente ao município de Chapecó os deslocamentos eram dispendiosos, com estradas de terra que eram intransitáveis em partes do ano (Pertile, 2008; Chitolina, 2015).

No mapa da Figura 2 podemos observar como se mostrava, no final da década de 1940, a configuração territorial dos modais de circulação em Santa Catarina. Com base no material cartográfico de Santa Catarina (1948), observamos a baixa densidade de vias de circulação, principalmente no Oeste e, sobretudo, no território do município de Chapecó. A região era, do ponto de vista político-administrativo, em sua maior parte composta apenas pelo município chapecoense.

Esse contexto regional foi modificado a partir da década de 1940, diante das numerosas ações de criação de novos municípios. Entre os principais fatores, conforme nos mostram Peluso Júnior (1991) e Silva (2010), as razões da subdivisão ligam-se a dois. O primeiro, refere-se às dificuldades de comunicação entre a sede municipal (a cidade propriamente dita) e os demais distritos e vilas. Já o segundo, refere-se aos interesses das próprias elites locais, voltadas a introduzir novas relações de controle político, econômico e, também, por introduzir a ideologia do “progresso”, implicado em novas temporalidades e modos de vida nesses locais.

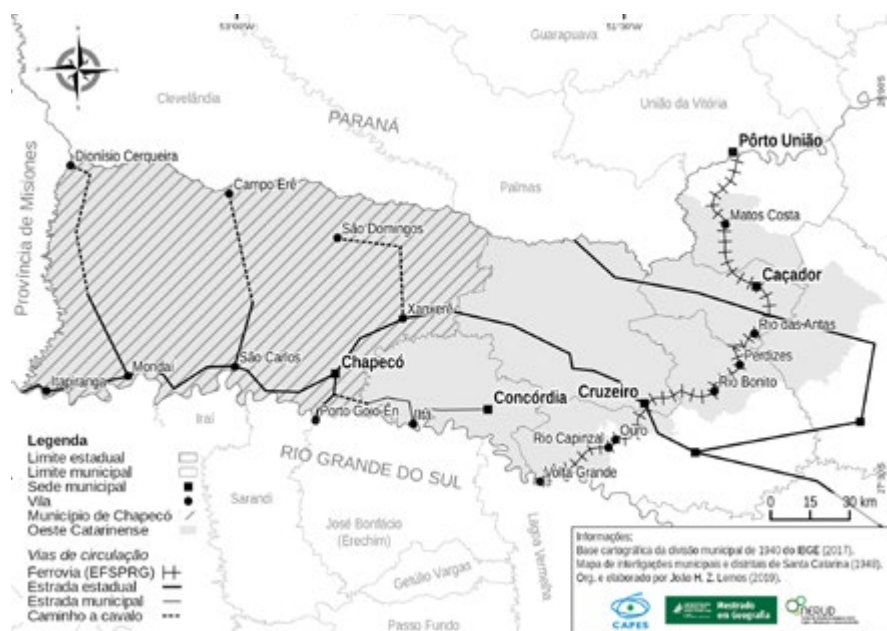


Figura 2. Oeste de Santa Catarina e a circulação regional na década de 1940. Base cartográfica: Divisão municipal e localização das cidades a partir de IBGE (2017); levantamento cartográfico dos caminhos e estradas a partir de Santa Catarina (1948). Organizado e elaborado pelo autor.

Cabe um destaque às legendas: ainda era possível encontrar a sinalização de “caminhos a cavalo”, o que representa uma temporalidade muito diversa, ainda dependente, de certo

modo, dos ritmos naturais para a o movimento. Não é exagero ressaltar que a fonte de informações do mapa exprime uma perspectiva excludente, por estar vinculada à lógica dominante de significação do espaço regional; isto é, caminhos como os percorridos pelas populações tradicionais, que conformaram posteriormente as estradas e depois rodovias, não estão sinalizados no mapa utilizado como base. É notória a presença da população cabocla e indígena na abertura de amplos caminhos e “picadas” em todo o Oeste do estado (Brandt, 2012).

Pertile (2008) mostra que, mesmo diante de diversas emancipações de distritos ocorridas nos municípios de Chapecó e Joaçaba, a partir da década de 1930, essas duas cidades ainda representavam um papel centralizador no Oeste do estado. As principais atividades econômicas da região no início do século XX eram o cultivo e extração de erva-mate, a extração de madeira das ainda abundantes Florestas Estacional Decidual e Ombrófila Mista e, dadas as condições fundiárias e agricultura de pequena escala, o comércio de suínos, grãos e cereais, que mais à frente constituiriam as bases para o complexo agroindustrial que se desenvolveu nas décadas seguintes.

Sobre a expansão da rede rodoviária no território catarinense, sobretudo entre a região Oeste e a faixa litorânea – 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. De modo geral, o sistema de transportes catarinense mostrava-se, até a metade do século XX, fragmentado e desintegrado, em grande parte pela falta de interação entre as microrregiões econômicas, cada qual especializada em uma produção específica, como as indústrias carvoeira, madeireira e alimentícia (Goularti Filho, 2011).

Conforme Barbosa (2013), foram quase três séculos quando, na década de 1970 a rodovia BR-282 – que permite a comunicação terrestre entre o extremo oeste e o litoral catarinense – foi efetivamente inaugurada, embora esse caminho já fosse utilizado há mais de um século para outros fins. A autora traz que “por volta de 1922 foram iniciadas as obras da abertura de uma estrada principal que partia de Cruzeiro (atual Joaçaba) com destino ao rio Peperi-Guaçu na fronteira com a Argentina” (Barbosa, 2013:85), mencionando que esse traçado se refere à atual BR-282. Santos (2010:109) esclarece que: “A não integração do território, impedindo a livre circulação dos elementos da economia [...] freia, por si só, o desenvolvimento”. Os arquipélagos econômicos que mencionamos anteriormente são expressões dessa desarticulação envolvendo os meios de transporte. Foi somente a partir da década de 1970, num contexto brasileiro de objetivação de um desenvolvimentismo sob a égide internacionalista, característica da ditadura militar que se impôs em 1964, que o estado catarinense teve a ampliação de sua malha rodoviária.

Corrêa (2015) emprega o conceito de “formação espacial” para considerar os múltiplos processos, formas e funções que expressam espaço-temporalmente a diferenciação entre áreas. O autor afirma que “uma rede urbana pode exibir características associadas aos diversos momentos da formação em que está inscrita” (Corrêa, 2015:280), o que é compreensível, sobretudo, através do papel ativo que as rugosidades desempenham no trabalho humano e a partir deste. A reocupação do Oeste de Santa Catarina partiu de contextos já estruturados. Ou seja, a estrutura territorial ligada ao minifúndio, já constituída, não irá se desfazer, pois, “ao contrário, alguns processos se adaptam às formas preexistentes” (Santos, 2012b:172), interagindo com essas, que no caso de nossa área de pesquisa, favoreceu a produção de povoados e vilas, que expressarão, mais adiante, uma rede com numerosas cidades.

No Quadro 1 vemos o crescimento da população na região Oeste Catarinense, a qual era constituída, em 1920, por apenas dois municípios: Chapecó e Joaçaba (na época denominado Cruzeiro). A população urbana será maior que a rural somente a partir da década de 1990.

Quadro 1. Mesorregião Geográfica do Oeste Catarinense. População residente total, urbana e rural, 1920-1991. Fonte: Recenseamento de 1920 em Brasil (1929) e Censos Demográficos do IBGE (2019).

População	1920	1940	1950	1960	1970	1980	1991
Urbana	-	15.450	40.934	95.778	177.649	340.704	532.959
Rural	-	123.016	239.625	374.653	567.989	590.626	518.124
Total	24.650	138.466	280.199	470.431	745.638	931.330	1.051.083

Nesse contexto, o transporte de passageiros por ônibus se expande. No início era realizado através de caminhos terrestres, que, posteriormente, foram sendo transformados em rodovias. É o cenário que Santos (2019b) chama de “ônibus antes do asfalto”, intensamente vinculado a uma crescente divisão territorial do trabalho – em ascendência num período pós-década de 1940. Para se pensar geograficamente no transporte rodoviário de passageiros na região oeste do estado de Santa Catarina, entre as décadas de 1940 e 1980, é necessário partir de algum método, alguma perspectiva. Sobretudo, por tratarmos de um momento pretérito, principalmente por estar suscetível a uma perspectiva que caia na extrema parcialidade, partimos do que Santos (2014) chama de “empiricização do tempo”:

Assim empiricizamos o tempo, tornando-o material, e desse modo o assimilamos ao espaço, que não existe sem materialidade. A técnica entra aqui como um traço de união, historicamente e epistemologicamente. As técnicas, de um lado, dão-nos a possibilidade de empiricização do tempo e, de outro lado, a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas trabalham. Então, essa empiricização pode ser a base de uma sistematização, solidária com as características de cada época. Ao longo da história, as técnicas se dão como sistemas, diferentemente caracterizadas (Santos, 2014:54, grifo do autor).

O modo de circulação, conforme as ideias do autor, diz respeito a uma particularidade temporal à qual se vincula. A velocidade, o modo de transportar, o modo de se relacionar com o meio, com o outro humano: isso é explicado de maneira temporalmente localizada. Nesse ínterim, o transporte de pessoas também se vincula a um contexto bastante específico. O que tratamos aqui, sobretudo, está inserido num cenário de tempos mais lentos, como quer Santos (2014). Está atrelado a um passado onde a reapropriação territorial – sob feições capitalistas – de nossa região de estudo estava gradualmente se intensificando. O ônibus significa a temporalidade do caminho terrestre, da rodovia ainda emergente na região. É a técnica do transportar deste momento que, aliada à migração também em crescimento, passa a se constituir um próprio meio de movimento, da circulação qualitativa e quantitativamente variada.

Para atingirmos uma possibilidade de empiricização do tempo, considerando-o sob o ponto de vista cronológico e de sua temporalidade, faremos o uso de fotografias e artigos localizados em jornais e periódicos do recorte espaço-temporal já mencionado (1940 a 1980) no oeste de Santa Catarina. Passos (2003) contribui no entendimento da fotografia como uma forma de interpretar a paisagem de um dado momento. O processo de formação da paisagem aqui em discussão envolve, especialmente, as práticas espaciais do transportar, da circulação de passageiros, explicitando uma dada técnica, representativa de um período específico.

Passos (2003:196) mostra que é possível “identificar duas maneiras de fotografar uma paisagem”, estando a primeira mais próxima de um mero registro dotado de certa aleatoriedade, não chegando a estar em uma perspectiva de banalização, mas menos preocupado com a potencial relação de interpretação que seria possível a partir de sua produção. A segunda, entretanto, pretende ser uma “arquivagem do real”, mais diretamente próxima a “um estudo relevante de uma aproximação científica”. Consideramos que a tarefa de explorar a fotografia como material para a interpretação científica, daí produzindo-se uma leitura aprofundada da paisagem e, confluindo, na produção de uma empiria do tempo, é tarefa do pesquisador. Com isso, pretendemos explorar o material fotográfico elencado logo à frente como fonte para a exploração da temática em tela.

Ao pretendermos compreender como se dava a circulação de passageiros de então, num certo momento do devir histórico da sociedade, a compreensão da espacialidade e a sua vitalidade enquanto causa e consequência para o trabalho humano é eleita como fundamental. Santos (2014:55) já mencionava que “o espaço se impõe através das condições que ele oferece para a produção, para a circulação, para a residência”.

Para avançarmos, no próximo item trataremos do contexto em que os serviços regulares de ônibus e seus agentes econômicos envolvidos – as empresas de transporte – foram formados. Há uma estreita relação entre a expansão territorial das empresas ligadas à comercialização de terras e a formação de serviços e demandas (quase de maneira simultânea) para a região Oeste do estado de Santa Catarina. Enfatizaremos as operações na área que corresponde ao território originalmente pertencente ao município de Chapecó, que, conforme mencionado, aproximava-se dos 14.000 km² de extensão, até os primeiros desmembramentos em função das emancipações políticas de distritos.

Contextos de formação das empresas de transporte rodoviário de passageiros

Todas as movimentações populacionais já mencionadas foram, a partir de um certo momento, acompanhadas e/ou favorecidas pelo deslocamento através do modal rodoviário de transporte. Tiveram em seu início, especificamente, caminhos adaptados para passageiros: são as chamadas “jardineiras”. Em seguida, ao utilizarem ônibus tecnologicamente mais avançados, constituíram um importante meio de locomoção. Nessas relações foram constituídas diversas empresas de transporte de ônibus, algumas existentes até o presente e outras tantas já extintas ou incorporadas por outros grupos econômicos – tema que demanda uma discussão mais ampla e aprofundada.

Entre as décadas de 1920 e 1950, as áreas mais próximas do município de Joaçaba – sobretudo ao longo da estrada de ferro – despontavam como sendo espaços de maior fluidez, entre outros fatores, vinculados principalmente a sua localização em relação ao meio de escoamento da produção e de mobilidade que a ferrovia trazia (Radín, 2009). Dadas as dificuldades de percorrer os caminhos rodoviários dessa época e a pouca presença de meios de locomoção individuais, os serviços de transporte operados através dos ônibus cumpriam um papel de integração entre as áreas, dentro de suas possibilidades.

O processo de colonização intensificou a constituição de estradas, muitas delas reaproveitamentos de antigos caminhos já constituídos nessa área (Chitolina, 2015; Vicenzi, 2008), o que favoreceu de maneira interdependente o maior tráfego na/para a região em análise e a partir dela. Na esteira de interpretação das novas relações existentes nessa parte do estado catarinense, o espaço viário é de fundamental importância, pois, de

acordo com Chitolina (2015:109-110): “A questão da colonização do Oeste catarinense, iniciada nas primeiras décadas do século XX, está intimamente ligada à abertura e ampliação do espaço viário oestino”, ação que contribuiu para uma maior penetração da população na região.

A implantação de rodovias deu-se lentamente, tendo a ampliação dos caminhos terrestres sido feita inicialmente com a abertura de “picadas”, conforme Chitolina (2015) e Vicenzi (2008) trazem, através de ações realizadas, em partes, pelas companhias colonizadoras e, posteriormente, pelos próprios colonos, tendo em ambos os casos a comum força braçal da população que ali estava antes da tomada das terras pelas colonizadoras e posterior venda aos migrantes. São estes os turmeiros, denominação dada aos sujeitos que, “mesmo excluídos da memória oficial, [foram] os trabalhadores essenciais para o desenvolvimento regional” (Silva, 2010:112).

É difícil precisar quando ocorreu, no oeste de Santa Catarina, a primeira operação de transporte de passageiro por ônibus e/ou serviço regular. Consegue-se notar que ocorreu entre o final da década de 1920 e o início da década de 1930, graças a registros fotográficos, documentais e demais fontes, localizadas inclusive em periódicos regionais. De qualquer maneira, é possível considerar, desde já, que o significativo avanço técnico nas comunicações por vias terrestres, representou melhorias não apenas às atividades-fim (deslocamento de pessoas). A melhoria nas condições de movimento serviu de suporte, também, às trocas de mercadorias, de informações e, não menos importante, de costumes, dado o intercâmbio entre sujeitos de lugares diversos.

Constatamos então que entre os principais usos desse meio de transporte, as primeiras rotas de transporte de passageiros alimentavam o deslocamento de possíveis compradores de terra, que as adquiriam das empresas colonizadoras, as quais atuavam sob grandes interesses do Estado. Eis algumas das companhias colonizadoras que atuaram na venda de terras na região em análise: Empresa Colonizadora Bertaso S. A.; Mosele, Eberle, Ahrons e Cia.; Empresa Chapecó-Pepery Ltda.; *Volksverein für deutschen Katholiken*; Empresa Construtora e Colonizadora Oeste Catarinense Ltda.; Cia. Territorial Sul Brasil; Barth, Benetti e Cia Ltda.; Empresa Luce, Rosa e Cia Ltda., entre outras. Em Werle (2001), Radin (2009), Werlang (2006) e Vicenzi (2008), observamos detalhadamente a atuação de algumas delas. Além do deslocamento de quem comprava os lotes de terra, as operações do transporte de passageiros mostravam-se bastante úteis à interligação entre áreas urbanas (vilas, sedes municipais) e rurais, bem como entre as cidades localizadas ao longo das vias de trânsito, que eram percorridas na época.

De modo geral, o processo de constituição das empresas de ônibus voltadas para o transporte rodoviário de passageiros nas primeiras décadas do século XX não segue um modelo único. Surgem de interesses e capitais bastante dispersos, conduzidos pela apropriação mercantil da demanda que emergia no constante deslocamento de pessoas e mercadorias, nos núcleos urbanos e rurais do país. Wright (1992) menciona esta certa “espontaneidade”, embora sempre expressando interesses do empresariado vinculado ao ramo, mas que se expandia de maneira paralela às novas áreas ocupadas pela população brasileira, dado o avanço da urbanização do território nacional (Santos, 2018).

Diante disso, considera-se que a movimentação que se deu a partir das gerações posteriores aos primeiros migrantes de ascendência europeia proporcionou um grande fluxo entre as áreas chamadas de “Colônias Velhas”, no Rio Grande do Sul, e as áreas mais ao Norte e Noroeste daquele estado. Podemos citar, respectivamente, as atuais cidades de Caxias do Sul, Bento Gonçalves, Guaporé, Santa Cruz do Sul, São Leopoldo, Novo Hamburgo, Ijuí, Panambi, Santa Rosa, Sarandi, Carazinho, Erechim, Passo Fundo, etc., esta última em condição de relevância regional no Sul do Brasil. Na Figura

3, observamos uma interessante cartografia dessas relações espaciotemporais na porção meridional do território brasileiro, representando as fases (embora nunca desconexas) da migração de ascendência europeia.

Essas interações entre lugares, compostos por pessoas, mercadorias e informações, correlacionados com os lugares de origem e destino, como o norte do Rio Grande do Sul e a então região correspondente a Chapecó, por exemplo, geraram um negócio em potencial para ser explorado por comerciantes e empresários de outros ramos: o até então inexistente transporte de passageiros. Tratava-se do único meio com possibilidade de tal capilaridade na região, tendo em vista que não se apresentava outro modal de relevância, já que não havia projeto de ampliação da malha ferroviária, por exemplo, que abarcava apenas a já mencionada região do vale do rio do Peixe (Radin, 2009). Para além de Chapecó, entre os destinos existentes no Oeste do estado, podemos mencionar: Itapiranga, São Miguel do Oeste, Dionísio Cerqueira, Cunha Porã, Palmitos, Xaxim, Xanxerê, Concórdia, Joaçaba e outros.

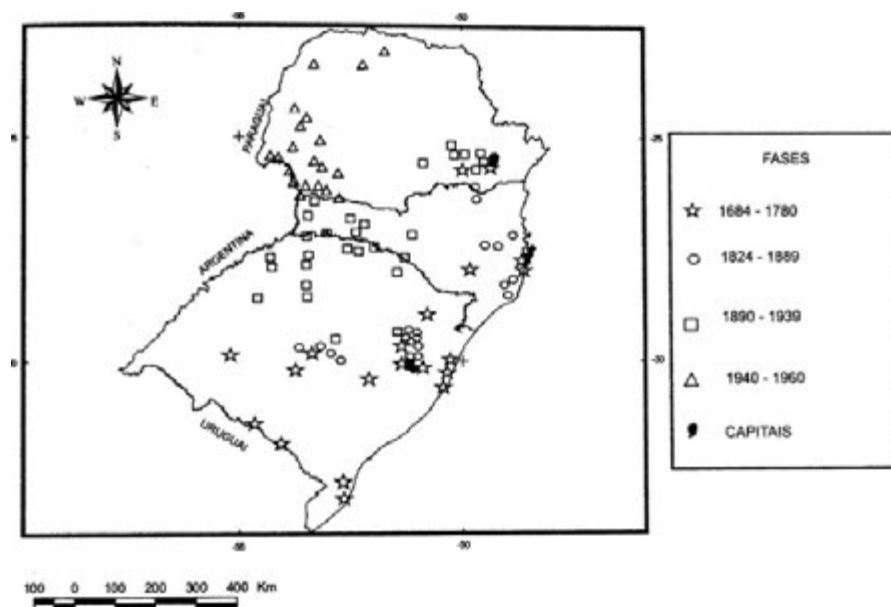


Figura 3. Região Sul do Brasil: tempos e territórios da migração de ascendência europeia. Fonte: Adaptado pelo autor a partir de Saquet (2010:119).

O movimento *lato sensu* – que conjugará a interação espacial, causa e efeito deste próprio movimento – entre áreas diferentes modifica não apenas os locais de origem e destino, mas todo o seu percurso, sendo a relação entre esses lugares terminais e os intermediários, referindo-se agora às cidades, vilas, povoados etc. por onde os fluxos sobrepõem-se. Dessa maneira, criam-se possibilidades para a continuidade nas operações dos serviços de transporte de passageiros, ligados às relações diversamente produzidas depois, pelas dinâmicas demográficas e divisões do trabalho em expansão.

Em Gômara e Lima (2012) é possível ver um percurso em comum entre empresas que se desenvolveram nesse período. Por exemplo, ao observarmos as narrativas³ referentes

³ O discurso proferido, entretanto, negligencia as relações políticas que existiam no caso dessas atividades econômicas, deixando uma lacuna quanto à seguinte questão: em que medida as relações de poder exercidas pelos empresários descendentes de migrantes, em relação a alguns sujeitos políticos, proporcionavam as autorizações legais

às empresas Reunidas – de Caçador, SC – e Unesul – inicialmente sediada em Erechim, RS – vemos a utilização e apropriação de demandas para o transporte de passageiros, que era compartilhado com a movimentação de produtos e encomendas variadas, além de até mesmo jornais (Gômara e Lima, 2012). A circulação dos ônibus, ainda incipiente, era fomentada também pelos emergentes serviços de comércio, considerando-se a integração entre a distribuição de produtos para revendê-los posteriormente, e os mercados consumidores nas vilas e cidades pequenas.

A proximidade da ferrovia – no Oeste do estado, notadamente a EFSPRG – também significava uma conjuntura bastante particular. As operações dos ônibus voltavam-se para linhas complementares ao percurso da ferrovia, de uma forma ainda rudimentar de alimentação à demanda de ida ou volta das viagens por via férrea. O percurso entre Joaçaba e Chapecó, a exemplo, surge “em abril de 1947 com um caminhão adaptado para transporte de pessoas e cargas ao mesmo tempo”, através da demanda dos “colonizadores [que] vinham do Rio Grande do Sul para Joaçaba por via férrea e então embarcavam nos ônibus para [re]ocuparem as terras nas diversas povoações escolhidas” (Bilibio et al., 2017:227). Em outro relato, a execução de linhas que ligavam a região serrana do Rio Grande do Sul à cidade de Marcelino Ramos, no Norte do mesmo estado, ocorria porque lá “ficava a estação ferroviária e muita gente precisava chegar [...] para pegar o trem” (Unesul, 1984:32) que se dirigia ao Sudeste brasileiro.

Neste artigo, como já dito, direcionaremos a nossa atenção às operações do transporte rodoviário de passageiros no município de Chapecó, onde o contexto da circulação terrestre dava-se sem a presença da ferrovia, o que delineava relações diferenciadas. Os serviços de ônibus eram os únicos meios de comunicação regular com outros locais, tanto na própria região como com os estados vizinhos. Como já mencionado, as primeiras empresas de transporte de passageiros de nossa delimitação de estudo tiveram a sua fundação a partir de movimentos de compradores de terras, os quais partiam muito comumente das chamadas “colônias velhas” do Rio Grande do Sul.

A abertura de estradas conjugou-se de modo quase simultâneo com a possibilidade de se criarem serviços de transporte. Vemos em Jungblut (2000) que a ligação rodoviária, mesmo bastante precária, permitiu a ligação entre “Porto Novo” – hoje cidade de Itapiranga – com a vila de “Osvaldo Cruz” – hoje localidade próxima a Iraí – e o consequente “acesso ao mundo” (2000:445), favorecendo também o “tráfego regular de passageiros e cargas ligando Itapiranga às Colônias Velhas” (2000:446), o que seria expandido com a criação de mais linhas de ônibus posteriormente. Essa “ligação com o mundo” está diretamente ligada às possibilidades de determinado período, uma vez que o “trabalho realizado em cada época supõe um conjunto historicamente determinado de técnicas” (Santos, 2014:56), com suas possibilidades e limitações. A atividade do transporte de passageiros representava, no contexto de então, um avanço na direção da regularidade de meios de comunicação e movimento, entre lugares agora reapropriados por novas lógicas de produção.

Já tratando de outra cidade da região Oeste, Maravilha, Gialdi (1993) traz outra contribuição para nossa discussão. O primeiro serviço de ônibus na cidade foi o de Fioravante Trevisan, iniciado em 1949, o qual viajava desta cidade, no início da constituição do núcleo populacional por meio da colonização oficial, até o estado vizinho do Rio Grande do Sul, chegando às localidades de Iraí e Barril (hoje Frederico Westphalen), onde, “aproveitando o grande número de passageiros que vinham à

procura das terras daqui, iniciou o transporte regular [...]. Nas laterais da carroceria estava escrito o rumo a seguir: Maravilha – Cunha Porã – Palmitinho – Iraí” (Gialdi, 1993:207).

A empresa Unesul de Transportes Ltda. se torna importante nas operações do transporte rodoviário de passageiros, pois, opera até o presente diversas ligações na região. Em Unesul (1984), observamos as visões oficiais do contexto de sua formação. Os empresários entrevistados ainda na década de 1980, mencionam as migrações internas no Sul do Brasil como fator essencial da criação das linhas de ônibus: “Fomos nós os primeiros a sentir o ímpeto migratório [...]. O movimento nos ônibus começou a crescer, as empresas abriam novas linhas em direção ao Oeste do Paraná [e de Santa Catarina]” (Unesul, 1984:34).

De acordo com Almeida (2006), as empresas de transporte de passageiros fazem-se valer de demandas em potencial e de sua territorialização econômica sob aval do Estado, visto que este último é fundamental para as suas operações, ao passo que implementa infraestruturas para sua atividade e concede às firmas a autorização necessária para operar. É importante destacar que o papel do Estado não é tão notório no sentido de implantação de infraestruturas e regulação, visto que ocorrem em décadas onde os serviços de transporte não dispunham de legislação específica (Wright, 1992; Gômara, 1999).

Embora no período atual a regulação feita pelo Estado, em suas escalas de atuação nas unidades da federação, seja essencial, nota-se que “o transporte de cargas e passageiros no Brasil se inicia antes da implantação de estruturas normativas e operacionais” (Santos, 2019a:146). A análise aqui feita, a respeito dos contextos iniciais da execução das linhas de ônibus, remete ao “momento em que as estradas de terra e os caminhos sinuosos e irregulares dificultavam a realização de viagens com grande frequência e densidade” (Santos, 2019a:146).

São momentos nos quais as atividades empresariais valiam-se ainda mais fortemente de relações políticas locais e regionais, como as que existiam com as próprias empresas ligadas à venda de terras. Essa ligação que dava, conseqüentemente, a divulgação aos serviços de ônibus, expressava-se mais objetivamente nos anúncios das empresas colonizadoras. Em um anúncio de 3 de julho de 1946, a empresa Barth, Annoni & Cia Ltda. – responsável pela venda de terras na área que hoje corresponde ao município catarinense de São Miguel do Oeste – veiculava no jornal “Correio Riograndense” de Caxias do Sul (RS) um anúncio intitulado “Linhas de ônibus para a Colonização Oeste Catarinense” (Correio Riograndense, 1946a:4). Ela trazia a seguinte mensagem:

Saídas de Caxias do Sul: todos os domingos e quartas-feiras, passando por Bento Gonçalves (às 8 horas), indo os passageiros pousar em Carazinho, donde seguem viagem o dia seguinte, chegando a Vila Oeste [denominação anterior do município de São Miguel do Oeste] às 5 horas da tarde. Saídas de Carazinho todas as segundas e quintas-feiras, às 6 horas da manhã em ônibus direto a Vila Oeste, chegando às 5 horas da tarde (Correio Riograndense:1946a:4).

E segue, ao enaltecer o avanço das estradas na área de interesse: “As vias de comunicação foram melhoradas pelo governo, estando aberta a estrada para a Barracão [atual cidade de *Bernardo de Irigoyen*, na província de *Misiones*] na Argentina” (Correio Riograndense, 1946a:4). Silva (2010:103), em outra análise feita sobre os anúncios que tratavam dos processos de venda de terras no oeste de Santa Catarina, menciona que essas propagandas “enfatizava[m] o não isolamento do local onde as terras estavam sendo vendidas, destacando com letras maiúsculas a existência de uma Vila”, linhas de ônibus que significavam a comunicação com o restante

do estado e de centros urbanos maiores. Isso nos permite considerar as relações estabelecidas entre os empresários ligados ao transporte de passageiros e os que efetuavam a venda de lotes de terra.

A noção de “interação espacial”, com destacada interpretação de Corrêa (2010) e com contribuições de Silveira e Cocco (2011), tem nessas relações entre sujeitos, migrações e apropriação mercantil desse movimento um exemplo pertinente. Os fluxos produzidos em momentos diversos – aqui considerando as migrações entre as “colônias velhas” e as áreas reocupadas no oeste de Santa Catarina – transformam o espaço geográfico, interagem com o mesmo e complexificam essa interdependência entre espaço e circulação (Silveira e Cocco, 2011).

Avançamos agora para o próximo item, onde conheceremos de maneira mais detalhada os aspectos das operações das linhas de ônibus de algumas das empresas que produziram a rede de transporte de passageiros, na região Oeste de Santa Catarina, nas décadas que seguiram às políticas de colonização “oficial” sob aval do Estado catarinense. Essas linhas de ônibus, ainda no presente, são responsáveis por uma circulação bastante significativa de passageiros, implicando em uma densidade de serviços regulares e de movimento na infraestrutura rodoviária regional.

As operações do transporte rodoviário de passageiros na região

Neste item, abordaremos de forma mais aprofundada os contextos de operações do transporte rodoviário de passageiros na região em análise. Optamos por dividi-lo a partir das especificidades de cada um dos agentes econômicos envolvidos – que num dado momento conformavam empresas de menor porte e, posteriormente, conduziram à concentração das atividades.

O ônibus às margens do rio Uruguai: fluxos em Itapiranga (SC), década de 1940

Entre os registros que trazem informações a respeito do transporte rodoviário de passageiros no oeste de Santa Catarina, podemos mencionar os documentos oficiais. Em um relatório da Prefeitura Municipal de Itapiranga (1967), vemos algumas referências a uma das primeiras operações desse meio de transporte na região. O documento traz que, no ano de 1935, é fundada a “Emprêza Andorinha Azul”, que manteve um serviço semanal de ônibus entre as regiões de Santa Cruz do Sul e áreas próximas aos vales dos rios Taquari e Caí, no Rio Grande do Sul, e posteriormente as novas áreas de recebimento de migrantes em Santa Catarina, na região do vale do rio Uruguai.

Observamos na Figura 4 um ônibus da empresa Andorinha Azul, em fotografia datada do final da década de 1940, exibindo a linha que ligava Itapiranga à Vila Oeste, hoje São Miguel do Oeste. Outro detalhe que ilustra o contexto da época é o emplacamento do veículo: registrado em Chapecó. Naquele momento, como citado no início deste trabalho, esse município compreendia toda a área desde o município de Cruzeiro até a República Argentina. Quer dizer, tanto São Miguel do Oeste quanto Itapiranga seriam criados enquanto municípios apenas em 1953, após desmembramento de Chapecó (Silva, 2010).



Figura 4. Ônibus da empresa Andorinha Azul. Década de 1940. Fonte: Acervo Unesul de Transportes Ltda.

Existiu no estado do Rio Grande do Sul um considerável movimento de emigração das áreas próximas do vale do rio dos Sinos (migração de ascendência alemã) e região serrana (reocupação de ascendência italiana) para o norte e noroeste do mesmo estado, com desdobramentos posteriores no oeste de Santa Catarina. Nesse arranjo de inter-relações socioterritoriais, podemos citar um dos fatores relevantes que causaram esses fluxos e afluxos de migrantes. É a prática, por parte das empresas colonizadoras, do assentamento populacional sob um viés étnico e religioso, que explica uma das razões de os sujeitos partirem das áreas mencionadas, no Rio Grande do Sul, para as atuais cidades de Itapiranga, Mondai, Palmitos, Cunha Porã e áreas limítrofes⁴.

A partir dessas informações, observamos que os movimentos migratórios produziram demandas que foram exploradas economicamente pelas empresas de ônibus. Entre duas regiões distintas, passou a se constituir um fluxo maior de pessoas e informações, fomentando a criação de linhas de ônibus regulares para a realização desse transporte. Ressaltamos que o trânsito entre as duas margens do rio Uruguai, por exemplo, já existia anteriormente com as populações que habitavam aquele espaço, mas que se modificam com uma reocupação do espaço em tempo de capital (Alba, 2008), condição que é substancial na produção de conflitos extremamente violentos entre os sujeitos já presentes e os que recém se inserem nas novas áreas “coloniais”.

Nesse contexto de movimentos populacionais, em 1956, é criada pelo fundador da empresa anteriormente citada a “Empresa Rainha do Sertão Ltda.” (Jungblut, 2000), sediada na cidade de Itapiranga (SC). Naquele momento, a expansão da migração no Sul do Brasil atingiu o Oeste do Paraná (Saquet, 2010), correspondendo atualmente a cidades como Capanema, Medianeira, Cascavel, Toledo, Marechal Cândido Rondon e outras. A nova empresa passou a operar linhas ligando Itapiranga a Barracão, Medianeira e Toledo, no estado paranaense. Essa empresa foi adquirida no ano de 1973 pela Unesul de Transportes Ltda., empresa sediada em Porto Alegre

⁴ Essa discussão pode ser encontrada com mais detalhes em Werle (2001) e Werlang (2006).

(RS) e que deu continuidade nos serviços. Naquele momento, a Rainha do Sertão era “concessionária de 22 linhas intermunicipais e interestaduais” e suas operações estavam presentes em “mais de quarenta sedes municipais” (Unesul, 1974:31). Linhas estas que articulavam “a zona das Missões (Santa Rosa, RS), o Oeste catarinense (São Miguel do Oeste e Dionísio Cerqueira) e o Oeste paranaense (Medianeira, Toledo, Cascavel, Marechal Cândido Rondon), e outras linhas que integram essa vasta região” (Unesul, 1974:31).

Na Figura 5, observamos o anúncio, datado de 18 de dezembro de 1959, indicando o início da operação do serviço integrado entre as empresas Sertaneja, de Ijuí (RS), e Rainha do Sertão, de Itapiranga (SC), possibilitando – na época considerado um importante avanço de interligação entre os três estados da região Sul – o deslocamento entre Ijuí, no Rio Grande do Sul, e Medianeira, no Paraná. É interessante ressaltar o fato de o periódico em que o anúncio está vinculado, o “Jornal do Dia”, é de circulação regional, sediado em Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul. Essa condição dava visibilidade maior às anunciantes, permitindo uma disseminação maior das informações, num momento marcado pelos “tempos lentos” (Santos, 2014), se comparado ao presente, quando informações e notícias se espalham de maneira bastante veloz. Era comum naquele período a publicação de anúncios desses serviços de transporte serem apresentados em periódicos de abrangência regional.

O seu percurso incluía a ainda necessária travessia por balsa sobre o rio Uruguai, entre Tenente Portela (RS) e Itapiranga (SC), revelando uma temporalidade ainda relacionada aos tempos naturais, visto que se dava pelo aproveitamento de um curso d’água para a sua efetivação. Era uma atividade na qual a circulação regional estava marcada, considerando a inexistência, até então, de pontes rodoviárias ligando as duas margens do rio. As localidades de São João, Iporã e Guaraciaba, no anúncio, foram tornadas município nas décadas seguintes.

Podemos considerar esses pontos como localidades das quais emergia certa centralidade, o que já é possível de se observar em relação à cidade de Itapiranga (Jungblut, 2000), e em Dionísio Cerqueira, importante entreposto comercial do Oeste catarinense desde o início daquele século (Ferrari, 2015). Outro fato que demanda atenção é a duração da viagem, contada em “apenas”, na época, “um e meio dia”, ou seja, mais de 30 horas de viagem, a qual, atualmente, através de uma rota semelhante, leva menos de 10 horas.

Onibus direto de IJUÍ a MEDIANEIRA

FOZ DO IGUASSU
Empresa SERTANEJA de Transportes Ltda. com sede em
IJUÍ - RS. — Empresa RAINHA DO SERTÃO Ltda. com
sede em ITAPIRANGA - SC.

AVISAM aos srs. Passageiros, que para melhor servir aos distintos freguêses, vão iniciar a partir de 2 de dezembro de 1959, além dos já existentes, mais um horário DIRETO, ligando a Região Missioneira do Rio Grande do Sul, através Santa Catarina, com o Oeste do Paraná, em apenas UM e MEIO DIA de viagem, em confortáveis ônibus.

Partidas de IJUÍ a DIONISIO CERQUEIRA/BARRAÇÃO

Segundas, quartas e sextas-feiras, às 6,30 horas (Chegada às 19 hs.)

Passando em **Chorão — Capão Bonito — Santo Augusto — Redentora — TENENTE PORTELA — ITAPIRANGA (almôço) — Posto Novo — São João — Iporã — Itajubá — Descanso — SÃO MIGUEL DO OESTE — Guaraciaba — São José de CEDRO — Guarujá — Separção — DIONISIO CERQUEIRA (pernoite).**

Partidas de DIONISIO CERQUEIRA a MEDIANEIRA

Terças, quintas-feiras e sábados, às 5,30 hs. (Chegada às 12 horas)

Passando por: **Barracão — Lajeado Fermine — Rio das Antas — SANTO ANTONIO — Plançita — Rio Claro — Pinhalzinho — Pérola do Oeste — Trinta e Cinco — Planalto — CAPANEMA — Méte Gov. Lupion — Flôr da Serra.**

COMBINAÇÕES em MEDIANEIRA: de tarde para Gaúcha — Nova Cricúma — Fóz do Iguaçu — Cataratas do Iguaçu — Matelândia — Céu Azul — Cascavel.

De CASCAVEL para: Corbélia — Toledo — General Rondon — Palotina — Guaíra — Sete Quedas — Campo Mourão e todo Norte do Paraná no dia seguinte. — (De FOZ para ASSUNÇÃO do Paraguai, diariamente).

Partidas de MEDIANEIRA a BARRAÇÃO/D. CERQUEIRA
PERNOITE

Segundas, quartas e sextas-feiras, às 12 hs. (Chegada às 18,30 hs.)

Partidas de DIONISIO CERQUEIRA a IJUÍ

Terças, quintas-feiras e sábados, às 5,30 hs. (Chegada às 18,30 hs.)

Tanto na ida como na volta seguindo o mesmo ITINERARIO, com ponto de almoço em Itapiranga.

Figura 5. Anúncio da linha de ônibus entre Ijuí (RS) e Medianeira (PR). Fonte: *Jornal do Dia* (1959:5).

A possibilidade de integração através do transporte de passageiros, entre as duas áreas, simboliza um deslocamento agora relativamente facilitado entre as regiões. Relativamente, pois as estradas ainda se mostravam deficitárias em infraestrutura em diversos percursos. Ainda tratando do anúncio, destaca-se o detalhamento da operação da viagem: havia uma parada para almoço em Itapiranga (Figura 6A) e pernoite na cidade de Dionísio Cerqueira. Na Figura 6A há dois veículos: o da esquerda pertence à empresa Sertaneja e está operando a linha entre Ijuí e Itapiranga; o da direita, da Rainha do Sertão, opera o serviço entre Itapiranga e Medianeira. Na Figura 6B há um ônibus que exhibe a linha entre Itapiranga e Medianeira.

A mobilidade da população, fenômeno que condicionou a implementação das linhas de ônibus, modificou-se, variando em intensidade e direção. Entretanto, a manutenção desses serviços é um elemento que possibilita considerá-los como sendo as permanências espaciais. Neste bojo de ações, também se mostra comum a extensão dos serviços aos outros centros urbanos. Nas Figuras 6C e 6D, registradas em Capanema (PR), vemos esse serviço – entre a cidade catarinense e a cidade paranaense – ainda em operação, ampliado até a cidade de Foz do Iguaçu

(PR). Além da própria continuidade dos serviços, o avanço técnico na construção e operação dos veículos é algo notável; de fato, é a precisa materialidade da técnica de transportar.



Figura 6A e 6B: Operações do serviço entre Ijuí e Itapiranga, na década de 1960. 6C e 6D: Operação da mesma linha no ano de 2013. Fonte: Acervo pessoal de Carlos José Koelln (A/B) e do auto (C/D).

Expansão territorial e concentração das operações: o caso da empresa Unesul

No contexto da criação de empresas de ônibus, um outro aspecto que nos chama a atenção é o referente aos relatos proferidos pelos empresários, sobre as condições de trafegabilidade da época. Entre as narrativas construídas, a realizada ainda na década de 1970 por um dos sócios da empresa Unesul, retrata a sua percepção acerca dos deslocamentos entre cidades, hoje consideradas próximas graças às mudanças trazidas pelas melhores condições das rodovias, atualmente pavimentadas. Ele diz que “para cobrir os 42 quilômetros que separam Erechim de São Valentim [ambas cidades do Rio Grande do Sul], o velho Ford [19]39 da [empresa] Leão da Serra [...] chegava a demorar quase um dia – nos períodos de chuva” (Unesul, 1984:32). Ainda neste diálogo, diz que: “Antes de aparecerem os primeiros ônibus, todo o transporte pelo interior era feito por mulas ou por carroças e carros de boi. Foram eles que abriram as picadas [...], estradinhas de terra batida que permitiram a chegada das jardineiras e dos velhos caminhões” (Unesul, 1984:34), fazendo uma clara referência ao importante papel que este meio de transporte desempenhara para estas localidades situadas no Norte estado sul-rio-grandense.

O discurso do “pioneirismo”, do “vencedor” no processo de reapropriação do território agora “colonizado”, faz-se presente também no trecho anteriormente citado. Embora estejamos tratando especificamente das operações do transporte de passageiros por ônibus, é necessário identificarmos as entrelinhas dos discursos, aparentemente inofensivos, contudo, repletos de significados – glorificam o “obreiro da civilização” sob a preterição das relações políticas e econômicas, que engendram os conflitos socioterritoriais mencionados anteriormente.

A empresa que realizava o percurso entre essas duas cidades próximas, chamada “Emprêza Leão da Serra de Transportes Ltda.,” foi constituída no final da década de 1930 na cidade de Erechim, no Rio Grande do Sul, sendo, anos mais tarde, uma das

quinze companhias que formaram a União Erechim de Transportes Ltda. – Unetral, a qual daria origem a já mencionada Unesul. Gômara e Lima (2012:314) mostram que a Leão da Serra ampliou, ainda na década de 1940, o seu território de atuação: “desta vez na direção de Chapecó, Santa Catarina”, na época ainda sem ligação rodoviária entre os dois estados sulistas. Para isso, “punham a jardineira na balsa, atravessavam para o outro lado do rio e enfrentavam outro longo pedaço de estrada hostil” (Gômara; Lima, 2012:314). Na Figura 7, observamos um ônibus de mecânica Chevrolet, da empresa mencionada, exibindo a linha “Erechim a Chapecó”.

Como não poderia diferir, a construção dos veículos estava em consonância com o meio técnico do período: obedecia, entre outras questões, formas construtivas mais modestas, senão rudimentares. As carrocerias costumemente tinham a sua elaboração feita de maneira artesanal, em oficinas de pequeno porte, em estreita escala de produção (Smaniotto, 2011; Gômara e Lima, 2012). Trata-se de um contexto que envolvia um importante conjunto de fábricas, voltadas para a montagem de carrocerias, a ser analisado e mais bem problematizado num outro momento.



Figura 7. Ônibus da Leão da Serra na década de 1940. Fonte: Acervo Unesul de Transportes Ltda.

Outro aspecto relevante é o que se refere à existência de inúmeras empresas de ônibus de pequeno porte, operadoras de serviços ora regulares, ora esporádicos, dadas as condições de trafegabilidade e demanda. O termo “empresa” é utilizado aqui, embora, na prática, não seja o que melhor representa o perfil de atuação existente no mercado de transporte da época. Conforme Gômara e Lima (2012), notabilizava-se pela predominância de proprietários de seus próprios veículos, cada qual operando horários específicos e que executavam funções diversas, desde motorista a administrador da empresa, passando por cobrador, lavador e mecânico. A respeito disso, Santos (2019a:146) menciona que as empresas desse momento inicial das operações eram “formadas por iniciativas próprias de pequenos empresários, mecânicos ou motoristas, [os quais] foram responsáveis por dinamizar os primeiros deslocamentos de passageiros em áreas com pequena extensão”.

Em Unesul (1984) e Gômara e Lima (2012), compreendemos algumas características do momento de ampliação das frentes demográficas para o oeste paranaense, de modo especial, pelo incremento nas linhas de ônibus ligando os estados do Rio Grande do

Sul e de Santa Catarina àquele estado. Ao mesmo tempo em que a população do Brasil crescia vertiginosamente, o transporte rodoviário de passageiros se apropriava dessas novas demandas, constituindo um acúmulo de capital considerável aos seus agentes econômicos (Almeida, 2006). O ônibus passa a favorecer a interligação entre diversas cidades, através dos serviços prestados pelas empresas especializadas no transporte de passageiros.

Ao tratar do avanço da implantação de caminhos, “picadas” e rodovias no Oeste de Santa Catarina, Chitolina (2015) analisa esses processos na área que corresponde hoje ao município de Xaxim. A autora chama a atenção para as novidades, entre as décadas de 1930 e 1940, que as quase intransitáveis rodovias atraíam para a região. Era o transporte de passageiros, através do qual “em 1939, o distrito de Xaxim contava com uma linha de ônibus entre Xaxim e Guaporé, nos primeiros tempos uma vez por semana, mais tarde duas vezes” e que nas décadas de 1940 e 1950 contava outra linha, “de Garibaldi a Xaxim” (Chitolina, 2015:130). O percurso tinha cidades como Passo Fundo, Getúlio Vargas, Erechim, Goio-Ên (localidade às margens do rio Uruguai entre Rio Grande do Sul e Santa Catarina) e a cidade de Chapecó.

Essas cidades de origem e destino ainda são atendidas por linhas da empresa Unesul, que absorveu diversas outras operadoras do mesmo ramo, atuantes em nossa área de estudo. Entre as linhas que ligam as cidades e áreas próximas de Garibaldi, Guaporé e as cidades de Chapecó e Xaxim, está Foz do Iguaçu (PR) – Caxias do Sul (RS), com dois trajetos diferentes: um que transita por São Miguel do Oeste/Chapecó/Erechim (prefixo 09-0307-00) e outro via Francisco Beltrão/Pato Branco/Chapecó/Erechim (prefixo 09-0260-00), conforme dados da ANTT (2019).

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

Em síntese, a formação da empresa Unesul se origina da fusão de duas empresas principais: a União Erechim Transportes Ltda. (Unetral), resultado da associação de outras quinze empresas que operavam predominantemente no Norte gaúcho, em 3 de novembro de 1947, detentoras de ligações intermunicipais e interestaduais, atingindo os estados de Santa Catarina e do Paraná; e da Transportadora Sulina, de Passo Fundo (RS), voltada ao transporte rodoviário de cargas, possuidora do controle acionário sobre a então Reunidas da Serra, que operava ligações entre Passo Fundo e cidades próximas, além da capital gaúcha, Porto Alegre (Porto Alegre, 2006).

Esta formação se dá em 30 de setembro de 1964, operando agora um total de 16 linhas, entre intermunicipais e interestaduais (Gômara e Lima, 2012; Unesul, 1984). No ano de 1984, outras operações passam a ser incorporadas pela empresa Unesul, expressão de um processo de acumulação de capital considerável, adquirindo também (além das já mencionadas) a empresa Águia Branca, com sede em Carazinho (RS) (Jornal do Dia, 1960:21), possuindo ligações de Xanxerê e Chapecó para Passo Fundo, Carazinho e Porto Alegre, entre outras. Essa empresa operou diversas linhas de ônibus que foram continuadas posteriormente pela empresa que a incorporou, tendo várias delas em

operação até o presente. Em 1983, um ano antes de sua incorporação, a Águia Branca possuía uma frota de 29 ônibus e transportou (nas suas linhas interestaduais), 479.736 passageiros. A Unesul, por sua vez, no mesmo período, registrou uma frota de 131 ônibus e transportou um total de 887.185 passageiros (GEIPOP, 1986:576-587).

Os pontos de parada e as travessias sobre a água no oeste de Santa Catarina

O transporte rodoviário de passageiros, sobretudo no contexto atual, necessita de um amplo conjunto de objetos geográficos imóveis para a sua operação. Identificamos, em outra oportunidade (Lemos, 2019), além da infraestrutura rodoviária, três tipos principais: os terminais rodoviários ou estações rodoviárias, as garagens onde os agentes econômicos se fixam e coordenam suas operações, além dos pontos de apoio. No contexto em foco, a densidade dos fluxos era bastante reduzida e, sequer poderia ser comparada à atualidade. Entretanto, os pontos de apoio confundiam-se com os terminais rodoviários, em um panorama de cidades menores, ausência de estabelecimentos comerciais voltados para os fluxos rodoviários, bem como uma muito reduzida malha viária.

As estações rodoviárias eram também restaurantes e hotéis, como no caso da cidade de Chapecó, onde, na década de 1940, o “Hotel Palma” constituía um nó da ainda rarefeita rede de operações de linhas regulares de ônibus na região (Palma, 1987). Em um relato observado nos escritos de Zolet e Silvestrin (2006:73), sobre as operações do transporte rodoviário de passageiros nessa cidade, há a menção de alguns agentes do setor nas décadas de 1950 e 1960, quando os “ônibus chegam do interior pelas empresas Mondai [...], Trentin, Techio, Soberay [...]. Vindos do Sul chegam à cidade [...] os ônibus [das empresas] Dorigoni, Iguaçú e Águia Branca”. Todas estas foram extintas ou absorvidas por outros grupos.

Nas Figuras 8A e 8B, o Hotel Palma é o local onde os ônibus estão parados, em dois momentos e localizações diferentes. As estações rodoviárias significavam os espaços de encontro da comunicação; além dos passageiros, encomendas e demais informações chegavam às cidades. No contexto chapecoense, devemos levar em consideração que o transporte terrestre era significativamente limitado nestes momentos – as fotos são das décadas de 1940 (Figura 8A) e 1950 (Figura 8B).

Em outra narrativa ligada ao contexto da circulação dos ônibus na região, Souza (2013) nos mostra a importância dos pontos de parada existentes na região. O Hotel Fiorini, visto na Figura 8C, era considerado um ponto de referência nas paradas rodoviárias desta parte do ainda “sertão”⁵ do estado de Santa Catarina (Radin, 2009). No diálogo, um dos fundadores do hotel, que também foi a segunda rodoviária do atual município de Pinhalzinho, fala de alguns elementos da época: era o tempo em que “as rotas de ônibus costumavam funcionar durante o dia, então o ponto de almoço geralmente era no Hotel Fiorini, para então dar seguimento na parte da tarde até São Carlos e Chapecó, isso quando as condições da estrada permitiam [...]” (Souza, 2013:19).

⁵ Em complemento ao entendimento de sertão a partir de Radin (2009), apontamos também o sentido atribuído por Moraes (2012) acerca desta categoria de lugar: “[...] o sertão não é um lugar, mas uma condição atribuída a variados e diferenciados lugares. Trata-se de um símbolo imposto [...] a determinadas condições locais, que acaba por atuar como um qualificativo local básico no processo de sua valoração. [...]. O sertão é comumente concebido como um espaço para a expansão, como o objeto de um movimento expansionista que busca incorporar aquele novo espaço, assim denominado, a fluxos econômicos ou a uma órbita de poder que lhe escapa naquele momento”.



Figura 8. Estações rodoviárias no Oeste de Santa Catarina: 1940, 1950 e 1960. Fonte: Zolet e Silvestrin (2006) e Acervo da família Fiorini.

Na mesma imagem (Figura 8C), além da dualidade entre dois meios de transporte – o natural e “arcaico”, representado pelo cavalo; e o moderno, representado pelos veículos automotores – é possível ver um ônibus estacionado ao lado do hotel. Trata-se de um veículo da “Empresa Oeste Catarinense Ltda.,” hoje extinta, incorporada pela Reunidas S. A. Transportes Coletivos, de Caçador, SC (Gialdi, 1993). Esta empresa operou diversas linhas na região oeste do estado – daí a toponímia influenciando no seu próprio nome comercial. Entre elas, estavam as que ligavam Chapecó a Dionísio Cerqueira, passando por Pinhalzinho, Modelo e Campo Erê (Gialdi, 1993), e Maravilha a Chapecó, passando por Pinhalzinho, Nova Erechim e realizando a travessia do rio Chapecó por meio de balsa (Onghero, 2014). A travessia dos rios através das balsas é uma característica notória. Além dos cursos d’água no estado catarinense, essa ação era principalmente marcante para a ligação com o estado vizinho, o Rio Grande do Sul.

Nas vilas que margeavam o rio, eram realizadas as conexões entre as linhas de ônibus, possibilitando o transbordo para outros veículos, destinados a outros lugares: ao chegar no Porto Mondai (SC), o viajante poderia trocar de ônibus (e linha) para deslocar-se a Frederico Westphalen ou seguir viagem até São Miguel do Oeste (O Imparcial, 1952, p. 3). O porto Goio-Ên, por sua vez, permitia aos passageiros que vinham de Porto Alegre fazer conexões para toda a região Oeste de Santa Catarina, como Chapecó, Xaxim e Xanxerê (Jornal do Dia, 1965:7).

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

O anúncio de venda de terras citado anteriormente, nas páginas do jornal *Correio Riograndense* (1946b:4), trazia referências ao serviço regular que partia “de Carazinho todas as 2as e 5as feiras, passando por Sarandi, Barril [Frederico Westphalen], Águas do Prado [Vicente Dutra], [Porto] Mondai e daí até Vila Oeste, centro da colonização”. Tratava-se da linha de ônibus que foi incorporada posteriormente pela empresa Helios. Sediada em Carazinho (RS), foi fundada em 16 de outubro de 1947, sob a razão social de “Kipper, Zilio & Cia. Ltda.”, alterada posteriormente para “Empresa Helios de Transportes”. Inicialmente sua área de atuação se dava entre as cidades de Carazinho, Passo Fundo, Santa Bárbara do Sul, Chapada, Palmeira das Missões, Frederico Westphalen e Iraí (*Diário da Manhã*, 1982).

A edição de 13 de julho de 1963 do periódico “*Jornal do Dia*” trazia algumas informações sobre a linha de ônibus entre Passo Fundo (RS) e Dionísio Cerqueira (SC):

Passo Fundo (RS) – Dionísio Cerqueira (SC) em ÔNIBUS DIRETO. Partidas de Passo Fundo, diariamente, menos aos domingos, às 7 horas. Chegadas em Dionísio Cerqueira, às 19 horas. Partidas de Dionísio Cerqueira, diariamente, menos aos domingos, às 9 horas. Chegadas em Passo Fundo, às 20,15 horas. ÔNIBUS SUPER PULLMAN DE LUXO COM POLTRONAS RECLINÁVEIS. ITINERÁRIO: Passo Fundo, Pulador, Carazinho, São Bento, Cairé (Tesouras), Chapada, Boi Preto, Palmeira das Missões, Jaboticabal, Seberí, Oswaldo Cruz, Frederico Westphalen (Barril), Caiçara, Vicente Dutra (Águas do Prado), Pôrto Mondai, Mondai, Lajú, Iporã, Descanso, São Miguel do Oeste, Guaraciaba, Cedro, Guarujá, Separação, Dionísio Cerqueira (*Jornal do Dia*, 1963:6).

Tratava-se de um dos diversos serviços que realizavam a travessia sobre o rio Uruguai através de balsa, entre o Porto Mondai e a cidade catarinense de Mondai. Nesse momento, os veículos utilizados nas linhas já apresentavam relevantes melhorias: tinham carrocerias fabricadas especificamente para a finalidade de transportar passageiros, além de chassis e mecânicas preparadas para essa função. Vemos, na Figura 9A, o veículo da empresa Helios, sob o prefixo 14, ostenta a linha “Passo Fundo – Dionísio Cerqueira”, mencionada no anúncio acima. Trata-se de um veículo fabricado em 1959 pela “Carrocerias Eliziário” de Porto Alegre (RS), com motorização da marca Mercedes-Benz. Já na Figura 9B, exibindo a linha “Carazinho – São Miguel do Oeste”, o ônibus de prefixo 5 compõe o registro fotográfico. Este também traz a estrada com revestimento primário. São elementos que auxiliam na exploração da imagem, importante testemunho de tempos pretéritos. Essas informações nos remetem ao contexto nacional de ampliação do rodoviarismo como modal central na circulação brasileira.

Sobre isso, Xavier (2008:340) assevera que, em conjunto à “artificialização desigual do território”, a rede rodoviária “possibilitou a expansão e a interiorização da ocupação de nosso território”, bem como a ampliação da “complexidade da divisão territorial do trabalho”. Essa ampliação da interiorização da circulação rodoviária expressou-se também no aperfeiçoamento das carrocerias de ônibus, como observado na Figura 9 e nas figuras anteriores. O objeto técnico ônibus foi condicionado pelas necessidades de mobilidade e condicionante delas no território nacional e, tal qual a implantação da infraestrutura rodoviária, acompanhou a modernização do setor. Outrossim, ainda em relação às travessias feitas por balsas, a linha acima observada realizava a travessia sobre o rio Uruguai desta maneira. Isto foi, até certo momento, um dos fatores limitadores da circulação regional. Os novos objetos ligados à engenharia, configuraram novas interações e articulações; trata-se, sobretudo, de uma nova lógica abarcada pelo “macrossistema técnico” (Santos, 2014:277-278), que produziu novas feições à circulação regional.



Figura 9. Ônibus da Helios no final da década de 1950. Fonte: Acervo Helios Coletivos e Cargas Ltda.

Tanto as fotografias de época, quanto os materiais de divulgação em jornais, permitem uma posterior interpretação, isto é, uma leitura que evidencie a dimensão espaço-temporal que o transporte rodoviário de passageiros por ônibus incorpora. É uma importante posição de análise da mobilidade espacial de sujeitos, histórias e trajetórias. Desde o deslocamento do estado do Rio Grande do Sul que teria como destino o oeste de Santa Catarina, como também outras regiões do país, o deslocamento realizado através dos ônibus esteve presente. É um fluxo dotado de interesse por parte das empresas operadoras, notoriamente, mas também possui um papel social relevante. Mesmo no “presente de então” (Abreu, 2000) conforme a reflexão aqui realizada, potencializou a integração territorial, em variados cenários de operação, articulando localidades variadas, ao longo das rodovias, aos centros urbanos de maior importância.

Considerações finais

“Os transportes chegaram a transformar a economia de regiões inteiras” (Santos, 2010:110). Esta afirmação já tradicionalmente associada ao trabalho de Santos auxilia-nos nestas considerações finais. O transporte, como técnica do movimento e meio para a mobilidade da população transformou, também, a região em que nos debruçamos ao longo deste texto. O transporte rodoviário de passageiros foi analisado considerando-o um desdobramento da dialética socioespacial entre a política de reapropriação territorial e a mobilidade da população. Trata-se da potencial articulação entre diferentes locais, relativamente possível através deste meio de transporte. A integração territorial efetiva-se, pois, como um sustentáculo à reprodução das relações sob os tempos do capital, visto que em um território outrora reapropriado, a fronteira das práticas capitalistas – naqueles lugares com outras temporalidades, vistos como novos – passava a romper a porção mais ocidental do estado de Santa Catarina.

Com o desenvolvimento deste trabalho, foi possível estabelecer uma relação entre as dinâmicas migratórias na região Oeste do estado de Santa Catarina e a formação gradual de serviços regulares de ônibus. Essas operações foram essenciais aos deslocamentos dos migrantes, em momentos iniciais voltados ao comércio e à compra de terras, e posteriormente – ou mesmo em concomitância – à circulação regional, interligando vilas, posteriormente transformadas em distritos e em cidades.

Ao considerarmos as dificuldades de acesso às informações mais específicas da circulação de passageiros, como dados referentes às demandas das empresas, quilometragens percorridas, registros detalhados das empresas etc., atentamo-nos às práticas espaciais dos agentes econômicos operadores dos serviços. O modo com que interpretamos e empirizamos o tempo se baseou nas maneiras do transportar, da circulação dos veículos voltados ao fluxo de passageiros. O avanço da implantação de serviços regulares conjuga-se à implementação da infraestrutura rodoviária, bem como alterações nos próprios veículos. Estes últimos, ao passo que recebem melhorias, ficam mais ágeis, rápidos, potentes e favorecem a maior velocidade nos deslocamentos.

Esses elementos contribuem para o enriquecimento de uma lacuna ainda existente na ciência geográfica, independente da ênfase que se proponha. O transporte rodoviário de passageiros pode ser uma dimensão de análise relevante quando pensamos nos movimentos migratórios e a produção do espaço geográfico, destacando a importância dos fluxos que o compõem. O espaço geográfico, na sua constituição multidimensional (Saquet, 2010) incorpora esses elementos – redes, fluxos, temporalidades – e revela materialidades diversas, inclusive em ações concretas e processos comuns do cotidiano, como é o transporte coletivo por ônibus.

Diria Santos (2012b:174) que o ser humano “trabalha sobre herança”, isto é, esse é o papel sempre ativo das rugosidades, as diversas ações que compõem o presente, visto que “quando um novo momento [...] chega para substituir o que termina, ele encontra no mesmo lugar de sua determinação (espacial) formas preexistentes”, qual seja no nosso caso, as migrações que produziram condicionantes que favoreceram certas atividades econômicas, como são as explorações de serviços de transporte coletivo de passageiros. Essas dinâmicas também fomentaram uma posterior expansão da atuação para além da região Oeste de Santa Catarina, com ligações a outras áreas do território brasileiro. Para isso, recomendamos a leitura de Santos (2019b), voltado para a discussão referente ao transporte rodoviário interestadual de passageiros no território brasileiro. Nele, observamos como se deu, a partir da década de 1970, a ampliação das operações de inúmeros agentes econômicos ligados à circulação de passageiros, vinculados ao movimento mais amplo de expansão das fronteiras agrícolas, em conjunto das práticas de reapropriação e reassentamento de populações nas regiões Norte e Centro-Oeste do Brasil.

As rugosidades (Santos, 2012b e 2014) estão inscritas através de organizações de atividades ligadas ao passado, que condicionam as ações e os objetos do presente, sendo elas materiais ou mesmo imateriais. Os fluxos produzidos no passado imprimem as suas marcas, mesmo que não tão evidentes, tal qual são os produzidos pela circulação de pessoas. Trata-se de ações, mediante o uso de objetos técnicos fixos e móveis, que “constituem as coordenadas que orientam novas ações” (Santos, 2014:203), podendo estas refuncionalizarem as heranças de tempos de outrora. As articulações entre cidades, hoje operadas pelos sistemas de transporte de passageiros por ônibus, muito comumente valem-se de determinações e regulamentações vinculadas a momentos anteriores, criados sob outros condicionantes e contextos.

Observamos em Santos (2014:75), outra percepção acerca de regulações, operações e outras questões não materiais como são as linhas de ônibus em si, mesmo que operadas por objetos logicamente materiais:

Outros meios de ação cristalizados seriam a lei – que vem do passado e se impõe no presente, os costumes, a música, as obras de arte, isto é, toda uma enorme gama de relações entre os homens que permanecem e vigoram no presente, apesar de terem sido criadas num momento anterior.

Nesse sentido, conforme estudos anteriores, verificamos que o transporte rodoviário de passageiros pode ser visto como uma das “expressões das formações socioespaciais na estruturação dos fluxos” deste meio de transporte (Lemos, 2019:120). Além disso, estes “fluxos consolidam uma circulação de passageiros presentes até a atual década, pois ainda que diversas transformações na divisão territorial do trabalho tenham ocorrido ao longo dos últimos 40 anos” (Santos, 2019b:351) os serviços regulares de ônibus permanecem na condição de centralidade no movimento em escalas regional e nacional.

Ressaltamos que alguns dos agentes econômicos tratados neste texto permanecem, hoje, com uma significativa circulação de passageiros na região Sul do país, sobretudo em sobreposição às áreas de saída e chegada dos migrantes abordadas no decorrer do texto. Através dos dados disponibilizados pelo agente regulador em nível federal – a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – vemos que as linhas do transporte rodoviário interestadual de passageiros, sobretudo, apresentam números bastante representativos sobre a movimentação de pessoas: a linha Porto Alegre (RS) – Foz do Iguaçu (PR) via Chapecó e São Miguel do Oeste, por exemplo, transportou um total de 39.185 passageiros, em suas saídas diárias de ambas as cidades; as duas linhas entre Foz do Iguaçu (PR) e Caxias do Sul (RS), transportaram, juntas, 48.523 passageiros; já o serviço entre Barracão (PR) e Caxias do Sul (RS) transportou 17.204 pessoas (período de janeiro a setembro de 2018 [ANTT, 2018]).

O atual conteúdo dessa movimentação difere dos momentos iniciais. A densidade de cidades e as interações produzidas no âmbito da rede urbana do Sul do Brasil, constituem-se de elementos que balizam os transportes de passageiros (Lemos, 2020). Uma divisão territorial do trabalho ampliada se conforma pela maior densidade de sistemas técnicos de movimento e, no que tange ao meio de transporte explorado aqui, produz e é influenciada pela intensificação do intercâmbio de pessoas entre diferentes locais. São elementos centrais, portanto, para o entendimento das dinâmicas – nunca fechadas ou concluídas – espaciais inerentes à reprodução social, manifestadas nos transportes e nas articulações urbano-regionais.

NOTA: Este texto desenvolve algumas reflexões já feitas, através da pesquisa de Mestrado em Geografia do autor, em curso na Universidade Federal da Fronteira Sul. A pesquisa é realizada sob orientação do Prof. Dr. Igor Catalão e tem o apoio financeiro através

de bolsa da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Também registramos o agradecimento ao Prof. Dr. Marlon Brandt (UFFS), pelas suas contribuições referente às discussões que inicialmente guiaram algumas das ideias aqui expostas.

Bibliografía

- » Abreu, M. de A. (2000). Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. *Geosp*, (7), 13-25.
- » Alba, R. S. (2008). Apontamentos sobre a Geografia do oeste catarinense. En R. Alba (Ed.). *Estudos de Geografia Agrária do oeste catarinense (19-45)*. Chapecó: Argos.
- » Almeida, J. I. H. de. (2006). Corporações e territorialidades: concessões de serviços públicos no Brasil – o exemplo do transporte rodoviário de passageiros e outros casos. *Estudos Geográficos (Rio Claro)*, 4(2), 69-81.
- » ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. (2019). Consulta às linhas com seções uma localidade. Recuperado de: <http://bit.ly/2QE0heM>. (15/03/2019).
- » ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. (2018). Estatísticas e estudos rodoviários. Dados operacionais. Recuperado de: <http://bit.ly/2Wg5A7y>. (01/02/2019).
- » Barbosa, A. M. P. (2013). *Rodoviarismo e integração. A ideologia e a política da modernização conservadora catarinense*. Tesis de Maestría en Geografía, Universidade Federal de Santa Catarina.
- » Bilibio, R. A. et al. (2017). *Centenário do Município de Joaçaba*. Joaçaba: Ed. Unoesc.
- » Blanco, J. (2010). Notas sobre la relación transporte-territorio. Implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. *Revista Transporte y territorio*, (3), 172-190.
- » Brandt, M. (2012). *Uma história ambiental dos campos do planalto de Santa Catarina*, Tesis doctoral en História, Universidade Federal de Santa Catarina.
- » Brasil. (1984). Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Diretoria de Transportes de Passageiros. *Anuário estatístico do transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional de passageiros de 1983*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes.
- » Brazil. (1929). Ministério da Agricultura, Industria e Commercio. *Recenseamento do Brazil realizado em 1 de setembro de 1920. Volume 4 – população*. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística.
- » Chitolina, V. (2015). *Velho Xaxim. A colonização da antiga fazenda Rodeio Bonito*. Chapecó: Arcus.
- » Corrêa, R. L. (2010). Interações espaciais. En I. E. Castro, P. C. da C. Gomes, R. L. Corrêa (Eds.). *Explorações Geográficas. Percursos no fim de século (279-318)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- » Corrêa, R. L. (2015). *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- » Correio Riograndense. (1946a). Periodico de Garibaldi, RS, n. 24, 23/06/1946. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (Brasil).
- » Correio Riograndense. (1946b). Periodico de Garibaldi, RS, n. 26, 03/07/1946. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (Brasil).
- » Diário da Manhã. (1982). Periodico de Carazinho, RS, ed. especial, 28/10/1982.

- » Ferrari, M. (2015). Redes da migração brasileira no nordeste da província de Misiones, Argentina (século XX). En D. J. Valentini, V. F. Muraro. *Colonização, conflitos e convivência nas fronteiras do Brasil, da Argentina e do Paraguai* (247-269). Porto Alegre: Letra & Vida.
- » Galvão, O. J. de A. (1996). Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – uma perspectiva histórica. *Planejamento e Políticas Públicas*, (52), 183-214.
- » GEIPOP – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (1986). *Anuário estatístico de transportes*. Brasília: Ministério dos Transportes.
- » Gialdi, F. (1993). *Maravilha. Sua terra, sua gente e sua história*. Porto Alegre: EST.
- » Gômara, A. R. de B. e Lima, N. (2012). *Sonhos sobre rodas*. Brasília: ABRATI.
- » Gômara, A. R. de B. (1999). *O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Um acrescentamento histórico*. Brasília: ABRATI.
- » Goularti Filho, A. (2011). Padrões de crescimento e sistema de transportes em Santa Catarina 1880-1945. En A. Goularti Filho; P. R. C. Queiroz (Eds.). *Transportes e formação regional. Contribuições à história dos transportes no Brasil* (383-414). Dourados: Ed. UFGD.
- » Huertas, D. M. (2018). *Território e circulação. Transporte rodoviário de cargas no Brasil*. São Paulo: Ed. Unifesp.
- » IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2017). Base cartográfica contínua na escala 1:250.000. Recuperado de: geoftp.ibge.gov.br/cartas_e_mapas/-/bases_cartograficas_continuas/bc250/versao2017/shapefile. (17/11/2018).
- » IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2019). Séries de dados temporais para o Censo Demográfico (1940-1991). Sistema IBGE de Recuperação Automática. Recuperado de: sidra.ibge.gov.br. (20/03/2019).
- » Jornal do Dia. (1959). Periodico de Porto Alegre, RS, año 13, n. 3856, 18/12/1959. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (Brasil).
- » Jornal do Dia. (1960). Periodico de Porto Alegre, RS, año 14, n. 4036, 24/07/1960. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (Brasil).
- » Jornal do Dia. (1963). Periodico de Porto Alegre, RS, año 17, n. 4416, 13/07/1963. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (Brasil).
- » Jornal do Dia. (1965). Periodico de Porto Alegre, RS, año 19, n. 4989, 19/06/1965. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (Brasil).
- » Jungblut, R. (2000). *Documentário histórico de Porto Novo*. São Miguel do Oeste: Arco Íris Gráfica e Editora.
- » Lemos, J. H. Z. (2019). *Papéis urbanos e transporte rodoviário interestadual de passageiros. Interações e diferenças em Chapecó e São Miguel do Oeste*, Tesis de Licenciatura en Geografía, Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó. Recuperado de: <https://rd.uffs.edu.br/handle/prefix/3145>. (01/09/2019).
- » Lemos, J. H. Z. (2020). Transporte rodoviário interestadual de passageiros e cidades médias: circulação e interações em Chapecó, Santa Catarina. *Geografia (Londrina)*, 29 (2), 69-90.
- » Moraes, A. C. R. (2008). *Território e história no Brasil*. São Paulo: Annablume.
- » Moraes, A. C. R. (2003). O sertão: um “outro” geográfico. *Terra Brasilis* 4-5. Recuperado de: <https://journals.openedition.org/terrabrasilis/341>. (14/05/2018).

- » Onghero, A. L. *Nova Erechim. Da colonização à emancipação*. Chapecó: CEOM; Nova Erechim: Prefeitura Municipal de Nova Erechim.
- » O Imparcial. (1952). Periodico de Chapecó, SC, año 1, n. 42, 13/01/1952. Acervo do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina (CEOM).
- » Palma, A. (1987). Depoimento oral capturado em 14/07/1987 por Ricardo Liberarli e Leandro Goeller. Acervo do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina (CEOM).
- » Passos, M. M. (2003). A construção da paisagem no Pontal do Paranapanema. Uma apreensão geo-foto-gráfica. *Terra Livre*, 21(2), 193-211.
- » Peluso Junior, V. A. (1991). *Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. da UFSC.
- » Pertile, N. (2008). *Formação do espaço agroindustrial em Santa Catarina. O processo de produção de carnes no Oeste Catarinense*, Tesis doctoral en Geografía, Universidade Federal de Santa Catarina.
- » Porto Alegre. (2006). Câmara de Vereadores. Projeto de Lei nº 93/2006. Denomina Rua Avelino Ângelo Andreis [...]. Recuperado de <http://bit.ly/381AuTn>. (04/06/2018).
- » Prefeitura Municipal de Itapiranga. (1967). *Dados e informações sobre a economia e demografia*. Acervo do Museu Comunitário Almiro Theobaldo Muller (Itapiranga, SC).
- » Radin, J. C. (2009). *Representações da colonização*. Chapecó: Argos.
- » Rodrigues, L. A.; Brandt, M. (2018). Formação e dinâmica da aviação comercial em Chapecó (décadas de 1940 a 1990). En E. Nascimento; A. L. V. Villela; C. M. Maia (Ed.). *Território e sociedade. Novos estudos sobre Chapecó e região (179-200)*. Beau Bassin: Novas Edições Acadêmicas.
- » Santa Catarina. Departamento de Estatística e Publicidade. Estado de Santa Catarina: cartograma da interligação das sedes municipais e distritais. Florianópolis: [s. n.], 1948. 1 mapa, p&b, 82 cm x 61 cm. Escala 1:800.000. Recuperado de: <http://www.spg.sc.gov.br/mapas/sc/sc-2-1948-04.pdf>. (04/10/2017).
- » Santos, B. C. (2019a). Divisão territorial do trabalho, rede urbana e transporte rodoviário interestadual de passageiros. *Revista Transporte y Territorio*, (20), 135-164.
- » Santos, B. C. (2019b). *Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros entre o interior sulista e a fronteira agrícola*, Disertación de Maestría en Geografía Humana, Universidade de São Paulo.
- » Santos, M. (2010). *A urbanização desigual*. São Paulo: Edusp.
- » Santos, M. (2012a). Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. En M. Santos. *Da totalidade ao lugar* (21-41). São Paulo: Edusp.
- » Santos, M. (2012b). *Por uma geografia nova. Da crítica da geografia a uma geografia crítica*. São Paulo: Edusp.
- » Santos, M. (2014). *A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp.
- » Santos, M. (2018). *A urbanização brasileira*. São Paulo: Edusp.
- » Saquet, M. (2010). O(s) tempo(s) e o(s) território(s) da imigração no Sul do Brasil. En E. S. Sposito, D. C. Boitempo, A. A. Sousa (Eds.). *Geografia e migração*.

Movimentos, territórios e territorialidades (109-124). São Paulo: Expressão Popular.

- » Silva, A. L. (2010). *Fazendo cidade. Memória e urbanização no extremo oeste catarinense*. Chapecó: Argos.
- » Silveira, M. R. e Cocco, R. G. (2011). Bases for a materialist and dialectical approach to spatial interactions. *Terrae* (Online), 8, 35-42.
- » Silveira, M. R. (2011). Geografia da Circulação, Transportes e Logística. Construção histórica e perspectivas. En M. R. Silveira (Ed.). *Circulação, transportes e logística. Diferentes perspectivas* (21-68). São Paulo: Expressão Popular.
- » Smaniotto, M. L. C. (2011). *A história do ônibus em Erechim*. Erechim: Graffoluz.
- » Soja, E. (1993). *Geografias Pós-Modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- » Souza, J. (2013). O transporte por ônibus no oeste de Santa Catarina. O início. *Ônibus Magazine*. Revista do transporte de passageiros de Chapecó, (1), 16-20.
- » Stafetta Rio-Grandense. (1941). *Periodico de Garibaldi, RS, año 32, n. 10, 05/03/1941*. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
- » Unesul. (1974). Computadores a serviço do transporte. *Sua boa estrela*, 8(48), 28-31.
- » Unesul. (1984). Uma história de pioneiros. *Revista Rodonal*, ed. especial, 30-37.
- » Valentini, D. J. (2016). *Memórias da Lumber e da Guerra do Contestado*. Porto Alegre: Letra & Vida.
- » Vicenzi, R. (2008). *Mito e história na colonização do oeste catarinense*. Chapecó: Argos.
- » Werlang, A. (2006). *Disputas e ocupação do espaço no Oeste Catarinense*. Chapecó: Argos.
- » Werle, A. C. (2002). *O reino jesuítico germânico nas margens do rio Uruguai. Aspectos da formação da colônia Porto Novo (Itapiranga)*, Tesis doctoral en Historia, Universidade Federal de Santa Catarina.
- » Wright, C. (1992). *Transporte rodoviário de ônibus*. Brasília: IPEA.
- » Xavier, M. (2008). Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária. En M. Santos e M. L. Silveira. *O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI* (329-344). Rio de Janeiro: Record.
- » Zolet, V. B.; Silvestrin, A. (2006). *Victorino B. Zolet. 50 anos fotografando Chapecó*. Chapecó: Ed. dos autores.

João Henrique Zoehler Lemos / joao.zoehler@gmail.com

Licenciado em Geografia pela Universidade Federal da Fronteira Sul, *Campus* Chapecó, Santa Catarina. Participou como bolsista de projetos de Ensino (CAPES), de Extensão (UFFS) e de Pesquisa (FAPESC). É Mestrando em Geografia no Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGeo) da Universidade Federal da Fronteira Sul, com financiamento para o desenvolvimento das pesquisas através de bolsa da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), do governo federal brasileiro. Vincula-se ao Núcleo de estudos e pesquisas sobre região, urbanização e desenvolvimento (nerud).