


Transporte rodoviário de passageiros na Fronteira Sul:
formação, desenvolvimento e dinâmica territorial da circulação



Road passenger transport on the Southern Frontier:
formation, development and territorial dynamic of circulation

LEMOS, João Henrique Zoehler*

 <https://orcid.org/0000-0003-3305-1624>

RESUMO: Este trabalho objetiva expor e analisar o processo de formação e desenvolvimento do transporte rodoviário de passageiros no âmbito da porção ocidental da região Sul do Brasil, chamada aqui de Fronteira Sul. São descritas e analisadas as características dos fixos e fluxos da atividade, num período entre as décadas de 1940 e 1980. Parte-se do método da ciência geográfica e a sua capacidade de reflexão histórica. As etapas metodológicas contaram com revisões bibliográficas teóricas e temáticas, análise de materiais iconográficos, pesquisa em jornais e periódicos e obtenção de dados em relatórios estatísticos. A exposição está estruturada em quatro itens principais: parte-se do papel desempenhado pelo transporte rodoviário na integração do território brasileiro; depois, é feita uma exposição sobre a formação socioespacial na Fronteira Sul; avança-se para uma síntese do processo de formação dos serviços de transporte coletivo de passageiros; por fim, são analisados os fluxos produzidos a partir do transporte rodoviário de passageiros, suas tipologias e topologias.

PALAVRAS-CHAVE: transporte rodoviário; ônibus; integração territorial; região Sul; fluxos.

ABSTRACT: This paper has, as a central focus, analyzing the process of development and formation of the road passenger transportation on the western portion of Brazilian Southern region, here denominated Southern Frontier. The characteristics of the fixes and flows, in a period between the 1940s and 1980s, were described and analyzed. It starts with the method of geographic science and its capacity for historical reflection. The methodological stages included theoretical and thematic bibliographical reviews, analysis of iconographic materials, research in newspaper and periodicals, and data from statistical reports. The exposition is structured around four items: it starts with the role played by road transport in the integration of the Brazilian territory; then there is an exposition on socio-spatial formation on Southern Frontier; later on, there is a synthesis of the formation process of passenger transportation by bus services; finally, the flows produced from the road transportation of passenger, their typologies and topologies are analyzed.

KEYWORDS: road transport; bus; territorial integration; Southern region; flows.

* Graduado (2019) e Mestre (2021) em Geografia pela Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS), Chapecó (SC). Doutorando do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis (SC). Bolsista do UNIEDU/FUMDES. E-mail: joao.zoehler@gmail.com.



Introdução

A produção, enquanto movimento geral de transformação da história humana, baseada no trabalho, com manifestações no tempo e no espaço, diz respeito a uma totalidade formada por esferas que são articuladas. Trata-se da produção propriamente dita, da circulação, da troca e do consumo. São as esferas da produção e reprodução da vida humana e do movimento circulatório do capital, legadas a nós por Marx (2008) em seus esboços e, ainda, por Marx (2014) em seu clássico volume II d'*O Capital*. Nessa dinâmica, o ato de transportar cumpre um importante papel para a construção das sociabilidades e, no limite, da própria manutenção da vida humana, existência social e a sua reprodução (SILVEIRA, 2011). Daí nos parece tão relevante a busca por explorações temáticas a partir do tema “história dos transportes no Brasil e no mundo”, este que intitula o dossiê cujo trabalho em tela faz parte.

O estudo das particularidades do movimento universal da produção, por suas frações, como é feito e exposto num trabalho como este, possibilita a transição entre diferentes escalas e eventos geo-históricos, cujo papel – de articulação entre eventos – é central para a ciência geográfica, esta que originou a pesquisa sintetizada neste trabalho. Eventos, no sentido de um agrupamento de fatos e acontecimentos que possuem impactos diferenciados no território, ocorrem em contextos particulares, conjuntos de lugares, que podem ser representados por regiões. A problematização da esfera da circulação, por meio da análise dos transportes, requer o uso de categorias, conceitos e noções capazes de recuperar ações, marcos e rupturas que tenham contribuído com o movimento da história.

Diante das contribuições de Santos (1977), a formação socioespacial emerge como uma importante categoria para se entender como a produção se particulariza no espaço e no tempo. A formação econômico-social, fundamento teórico da proposição de Santos, é uma importante ferramenta de método, vista enquanto categoria de relevância para as ciências sociais, não apenas para os estudos geográficos¹. Uma das grandes lições refere-se à necessidade de diferenciarmos a ideia de um modo de produção puro das suas manifestações concretas, em arranjos particulares, à luz do entendimento das especificidades nacionais. Para o Brasil e a sua região Sul, baseamo-nos nas

¹ Não nos deteremos aqui ao aprofundamento sobre a teoria que resulta na categoria formação socioespacial, que herda as potencialidades da formação econômico-social a partir das contribuições do marxismo-leninismo. No entanto, registramos que os trabalhos de Sereni (1978), Mamigonian (1996) e Santos (1977; 2012) contribuem ao estudo das realidades nacionais e as suas frações regionais particulares no âmbito das ciências sociais.

contribuições de Mamigonian (2005), Moreira (2011), Rangel (2012), Santos (2018) e Vieira (1992).

Feitas essas considerações iniciais, este trabalho parte de uma atividade de transporte específica, inserida como resultado e condição da própria circulação. Trata-se do transporte rodoviário de passageiros, operado há pelo menos cem anos no território brasileiro e que possibilita a integração territorial sob diversas realidades e em diferentes contextos. Ele pressupõe a contínua articulação entre infraestruturas de transporte, núcleos populacionais e dinâmicas migratórias. As vias de transporte têm diferentes níveis de desenvolvimento e são testemunhas dos diferentes estágios do progresso técnico dos transportes, em sentido amplo. Os núcleos populacionais abarcam cidades, distritos, vilas, povoados, comunidades rurais e outras formas de assentamento humano com uma mínima divisão territorial e social do trabalho, a partir das quais emergem fluxos de diferentes qualidades. Por fim, a questão das migrações é central, pois é ela que baliza e anima a existência das atividades de transporte de pessoas, sob circunstâncias espaço-temporais variadas e contraditórias.

Nossa análise recai sobre o contexto regional da chamada Fronteira Sul, aqui entendida por uma delimitação que abarca certa fração da região Sul do Brasil, associada a complexas, intensas e recentes transformações sociais, econômicas e territoriais – ver e comparar, posteriormente, as imagens 1 e 2. O recorte compreende as regiões Oeste e Sudoeste do Paraná, o Oeste de Santa Catarina e o Noroeste do Rio Grande do Sul. Esse território foi amplamente transformado ao longo do século XX, com maior intensidade a partir do segundo quartel daquele século. As diversas políticas territoriais do Estado brasileiro, associadas à expansão das fronteiras agrícolas, fomentaram movimentos migratórios. Estes resultaram num verdadeiro emaranhado de fluxos, de pessoas e, conseqüentemente, mercadorias e informações, partícipes da complexa organização do território sulista.

Os fluxos migratórios coexistiram ao desenvolvimento dos meios de transporte, tornando-se mais complexos à medida que as formas de deslocamento de pessoas e mercadorias passaram por saltos quantitativos e qualitativos. Diante disso, algumas atividades econômicas do setor de transporte foram desenvolvidas. O transporte rodoviário de passageiros passou a corresponder justamente às dinâmicas populacionais da Fronteira Sul. No âmbito destas, tivemos a formação de regiões de êxodo migratório no estado do Rio Grande do Sul, especialmente a partir das regiões da serra e Noroeste, com destino às regiões Oeste de Santa Catarina e Sudoeste e Oeste do Paraná. Os fluxos de passageiros não se limitaram aos casos mencionados, pois, também, ocorreram de

modo interno aos três estados sulistas, bem como passaram por graduais expansões com destino às demais regiões brasileiras.

Enquanto objeto técnico representativo de um dado nível de desenvolvimento das condições gerais de transporte, o ônibus – ou as jardineiras, isto é, o ônibus num estágio ainda elementar e adaptado – esteve presente na formação das então incipientes cidades e contribuiu para a produção de centralidades econômicas, políticas e culturais. Por meio de fluxos rudimentares, inicialmente sem uma regularidade plenamente estabelecida, linhas de ônibus entre a região de Caxias do Sul (RS) e a de Pato Branco (PR) ou, ainda, entre Santa Rosa (RS) e Marechal Cândido Rondon (PR) compuseram as dinâmicas territoriais da circulação na Fronteira Sul. Seja nos deslocamentos curtos, entre as cidades e as suas vilas e comunidades rurais, na ligação entre diferentes cidades situadas em regiões distintas ou, até mesmo, entre as cidades atravessadas pelas ferrovias e as desprovidas dos trens, o transporte de passageiros por meio de jardineiras e ônibus foi partícipe da formação do território brasileiro.

Diante do exposto, podemos propor a seguinte *questão central*: quais foram as principais determinações espaciais e temporais para a formação do transporte rodoviário de passageiros na ampla porção ocidental da região Sul do Brasil? Em vista disso, o *objetivo geral* deste trabalho é analisar o processo de formação e desenvolvimento do transporte rodoviário de passageiros no âmbito da porção ocidental da região Sul do Brasil, chamada aqui de Fronteira Sul, valendo-se dos seus fixos e fluxos, entre as décadas de 1940 e 1980.

Do ponto de vista *teórico-metodológico*, este texto parte da ciência geográfica e a sua capacidade de problematizar contextos pretéritos da organização do território. Daí vem a sua condição de manter o diálogo interdisciplinar com a História no trato de temas específicos como o apresentado aqui. Já apontamos o papel da formação socioespacial enquanto importante categoria da disciplina e das ciências sociais. A partir dela, as contribuições de Santos (1977; 2014), a teoria do espaço geográfico e os seus fixos e fluxos; Corrêa (1997) e Silveira e Cocco (2011) e as interações espaciais e redes geográficas; o estudo geo-histórico do passado de Abreu (2000); por fim, as contribuições teóricas de Silva (2012) e Barros (2006; 2020) colaboraram na análise histórica considerando-se o espaço social.

Nossos *procedimentos metodológicos* partiram da revisão bibliográfica teórica e temática; busca, coleta e análise de fontes primárias e secundárias; preparação e elaboração de tabelas, quadros, gráficos; e, por fim, a elaboração de mapas temáticos relativos ao tema deste texto. Destacamos que as fontes primárias abrangeram jornais disponíveis em hemerotecas físicas e digitais; fotografias disponíveis em acervos

particulares; fotografias disponíveis em acervos públicos locais e regionais; anuários estatísticos produzidos pelo Estado brasileiro e as suas instituições; e, por último, materiais publicitários.

A partir deste ponto, o texto está estruturado em outros *quatro itens*, além da conclusão e das referências. No *primeiro*, apresentaremos uma reflexão sobre o papel do transporte rodoviário na integração do território brasileiro. No *segundo*, traremos algumas breves notas de análise sobre a formação regional da Fronteira Sul. No *terceiro*, exporemos uma síntese do processo de formação dos serviços de transporte rodoviário de passageiros. No *quarto*, analisaremos os fluxos do transporte rodoviário de passageiros no território analisado, suas tipologias – direções, quantidades – e topologias – forma geográfica tomada por suas redes.

Notas sobre o papel do transporte rodoviário na integração do território brasileiro

Desde meados do século XX, o transporte rodoviário vem desempenhando a primazia nas condições materiais de integração do território brasileiro. É a base da atividade que analisamos aqui e, portanto, demanda a elaboração de algumas considerações, como faremos neste item. A complexificação da urbanização brasileira tomou impulso naquele período, quando a partir da década de 1950 as transformações na economia política do território nacional, na dinâmica demográfica e no salto qualitativo da divisão territorial do trabalho constituíram a atenuação do caráter fragmentário da vida nacional.

A produção industrial – que no Brasil cresceu 16 vezes (mais de 8% ao ano) entre 1938 e 1973 (RANGEL, 2012, p. 744) – demanda uma intensa integração do território, por meio dos transportes, tendo em vista os fluxos de insumo-produto necessários e toda a nova materialidade. Desde a emergência desse estágio de desenvolvimento, com a expansão da estrutura urbano-industrial, em ascensão no Brasil a partir da década de 1930 – auge no período 1948-1973 –, o progresso técnico no país impulsionou incrementos quantitativos e qualitativos na produção e nas suas demais esferas, como a da circulação.²

² Do ponto de vista dos Ciclos de Kondratieff, o período 1930-1948 corresponde à fase “B” (recessiva) do 3º Ciclo; já o período 1948-1973 corresponde à fase “A” (expansiva) do 4º Ciclo. Os ciclos longos da economia mundial foram estudados pelo russo Nikolai Kondratieff na década de 1920. Por meio de estatísticas, ele observou que a economia capitalista industrial do centro do sistema mundial – em países como Inglaterra, Alemanha, França e Estados Unidos – sofria recorrentes períodos econômicos expansivos e recessivos. Apesar de não ter sido Kondratieff o criador da ideia, foi ele quem popularizou o debate. Antes da Primeira Guerra Mundial, autores como Pareto, Parvus e Van Gelderer falavam de padrões cíclicos de preços, taxas de juros e de transações comerciais num longo prazo (FREEMAN, 1984). Desenvolvida, entre outros, por Joseph Shumpeter, acreditamos que o principal elemento dessa proposta dos ciclos longos é o da difusão de inovações, em detrimento de uma visão determinista dos momentos de

Diante da necessidade inadiável de integrar as economias regionais, que no país tomavam a forma de verdadeiras ilhas – daí a noção de Brasil arquipélago –, Rangel (2012) mostrou que àquela altura uma opção resultava na possibilidade real de transportar e pôr em contato diferentes áreas. Para ele, não havia outra maneira de difusão dos transportes à altura do que a industrialização demandava além do modal rodoviário. Caminhos de terra, estradas oficiais, caminhões, ônibus e a indústria automobilística nascente compunham o cenário.

Sobre o tema, e com o olhar retrospectivo no que diz respeito ao crescimento acelerado da economia urbano-industrial brasileira, Rangel (2012, p. 518) salientou: “Noutros termos, a nação sentia que, antes de mais nada, carecia de rodovias, automóveis, ônibus e caminhões”. E a ideia de que a nação sentia fazia jus às circunstâncias históricas, como resultado da natureza intrínseca à sua formação socioespacial, da qual fora engendrado um capitalismo industrial no rumo de sua maturidade de maneira distinta da posta em prática no centro do capitalismo mundial. O autor prossegue, falando da relativa espontaneidade estruturada aqui, onde diante das condições de hídricas, de relevo, solo e vias fluviais, a tendência era a do rodoviarismo.

O esgarçamento do território, no rumo da industrialização nacional, foi levado a cabo por meio de suportes infraestruturais fundamentais. E as estradas se enquadram nessa perspectiva. Isso por quê: “na medida em que a industrialização exigia a unificação do mercado nacional, a fim de assegurar a escala mínima compatível com os projetos industriais, a ferrovia era [...] um fator de resistência à unificação do mercado e [...] à industrialização” (RANGEL, 2012, p. 518-519). Ao contrário, segue, “o transporte rodoviário, por sua plasticidade, que tornava muito difícil o seu planejamento, tendia a quebrar os isolamentos regionais e a unificar o mercado, como uma mancha de óleo no pano” (RANGEL, 2012, p. 519)³.

transição ou ruptura entre os ciclos. Sobre os ciclos de Kondratieff e a sua interpretação dos ciclos longos de auge e crise das dinâmicas econômicas mundial e brasileira, recomendamos Mamigonian (1999) e Rangel (1990). A interpretação dos ciclos inspirou o debate da dualidade básica da economia brasileira, conforme apresentado por Ignácio Rangel em 1957. A dualidade é uma importante interpretação da formação social nacional e, sobre ela, sugerimos a leitura de Rangel (1981) e Vieira (1992).

³ Em outro momento, Rangel (1988, p. C-2) recordou: “[...] não devia ser por acaso que as classes dirigentes do país, empenhadas em promover a industrialização, fossem, ao mesmo tempo, tão entusiastas do caminhão, comparativamente ao navio de cabotagem e ao trem”. E segue: “Nossas classes dirigentes – isso eu sabia – eram o latifúndio feudal e a burguesia industrial nascente. Partia do pressuposto de que, por alguma razão que era mister pôr em evidência, os interesses dessas duas classes deviam coincidir na defesa do transporte rodoviário e, depois de muito matutar, cheguei à conclusão de que o latifúndio era rodoviarista, porque isso valorizava seu ativo estratégico, isto é, a propriedade da terra. Quanto à burguesia industrial, sentia a necessidade da unificação do mercado nacional e o caminhão era rebelde a qualquer disciplina de planejamento. Objetivamente, portanto, era uma força unificadora do mercado” (RANGEL, 1988, p. C-2). Neste e em outros textos, Rangel destacou o papel histórico e de caráter transitório da preponderância rodoviária nos transportes, dado que diante da complexificação da

O rodoviarismo demanda investimentos menos numerosos que os envolvidos na implantação de uma rede ferroviária. Um ponto importante para o efeito multiplicador interno de alta velocidade é o caráter privado do seu uso e operação; o investimento estatal arca com a infraestrutura inicial, a qual tem o seu uso efetivado por centenas (depois milhares) de agentes econômicos de portes variados, dada a capilaridade e forma de operação de caminhões e ônibus. Sobre isso, Travassos (1942, p. 61) destacou em seu *Introdução à Geografia das comunicações brasileiras*: “Graças à sua flexibilidade, não só em relação ao tempo (horários) como ao espaço (itinerários), à sua potência (tonelagem) e à sua rapidez (velocidade horária) cada vez maiores, os transportes automóveis evoluem rapidamente”, de operações complementares à rede ferroviária para a constituição de um sistema rodoviário.

Galvão (1996, p. 206) apontou, em seu estudo sobre a decadência dos demais meios de transporte no país: “As rodovias, que emergiram na era moderna como a única modalidade de transportes que foi capaz de interligar efetivamente os vários espaços nacionais”, refletindo o nível de desenvolvimento econômico e a complexidade da sua produção. Salientou, ainda, a versatilidade dos caminhões e ônibus, em contraste com outros modais – como ferroviário, cabotagem e a navegação fluvial. Numa outra análise, Barat (1996, p. 203) nos mostrou que as dificuldades observadas na implementação e difusão territorial dos demais modais fez com que o “transporte rodoviário começasse a ser visto, já na década de 1930, como uma alternativa mais adequada para a suplementação de capacidade e maior abrangência espacial da malha rodoviária”. E prossegue, reforçando o potencial de abrangência dos caminhões e ônibus no país: “O transporte rodoviário deixava de ser visto como uma modalidade com funções locais ou regionais para se tornar uma prioridade nacional” (BARAT, 1996, p. 205).

Em outra exposição tópica sobre a questão dos transportes no país, Rangel (2012, p. 360) disse: “Ao substituir os veículos de tração animal, os caminhões [e ônibus e automóveis] multiplicavam o rendimento das estradas carroçáveis”. Sobre o caráter privado das operações e as condições das contas públicas: “[...] era como se o veículo produzisse a via que ia usar, abrindo ainda a possibilidade de ir melhorando esta por pequenas doses adicionais de capital, dispensando os grandes investimentos [...] impraticáveis, na época” (RANGEL, 2012, p. 360).

Sobre as transformações ocorridas no território brasileiro na primeira metade do século XX, os trabalhos de Barat (1978), Galvão (1996), Grandi e Nunes (2016), Natal

economia, outros modais – como o ferroviário – seriam convocados ao suprimento das demandas nacionais.

(1991), Silveira (2007) e Vargas (1994) trouxeram várias questões acerca do setor de transportes. Tivemos, entre 1930 e 1950: a reorientação da economia nacional ao caráter urbano-industrial, a expansão da política rodoviária iniciada com Washington Luís, a necessidade de integração econômica das regiões brasileiras e a reconfiguração das dinâmicas demográficas. Nos transportes, foram constituídas inovações institucionais, entre elas: a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) em 1937, do Conselho Nacional de Petróleo (CNP) em 1938, da Lei Joppert em 1945. Com base nisso, foi desenvolvido o complexo parque tecnológico e industrial rodoviário no país, com um significativo efeito macroeconômico.

Em suma, a opção rodoviária constituída no território brasileiro ascendeu em meio à ascensão do desenvolvimento urbano-industrial nacional. O Estado, a criação dos órgãos de controle e planejamento, a partir de Getúlio Vargas, e a atuação dos agentes econômicos privados foram fundamentais para a conformação histórica do modal que analisamos. O modo com que o modal rodoviário foi ampliado – sendo difundido no território, nas várias regiões brasileiras – possibilitou a propagação extensiva e quase “anárquica” de seu sistema técnico.⁴

Mais especificamente no contexto regional sulista, as transformações nos transportes e em outros elementos do território podem ser analisados a partir de três variáveis. São estas: a ampliação do número de municípios, o incremento da extensão da rede rodoviária nacional e regional, e o crescimento da população e a inversão quanto à distribuição entre cidade e campo, com dados expostos na tabela 1.

Esse processo não ocorreu de maneira uniforme. A diferenciação interna à própria região obedeceu ao modo com que cada sub-região manteve interações com o centro dinâmico do capitalismo industrial brasileiro e, em paralelo, manifestou complexificações internas no âmbito da produção; trata-se de heranças regionais na estruturação das redes técnicas.⁵

⁴ Freeman (1984) discutiu essa condição sistêmica de difusão de inovações, tal como significou o modal rodoviário de transporte no século XX. Este trecho é bastante elucidativo: “Uma vez que a disseminação realmente comece, ela passa a contar então com efeitos multiplicadores poderosos na geração de demandas adicionais dirigidas para novos bens de capital, componentes, estruturas de distribuição e, obviamente, para o trabalho. Isso, por sua vez, engendra uma onda adicional de inovações induzidas, de inovações de processo e de aplicação, algumas delas podendo vir a ser mais importantes do que a original” (FREEMAN, 1984, p. 10).

⁵ Santos (2018, p. 70), em seu *A urbanização brasileira*, expôs que: “Quanto à grande região Sul, ela reúne áreas de povoamento mais antigo, incorporadas à civilização mecânica desde fins do século passado, e outras cuja incorporação tardia à civilização técnica lhes permitiu um desenvolvimento urbano mais rápido”.

Tabela 1. Região Sul: população, municípios e rede rodoviária – 1940-1980

Ano	Estado	População		Municípios	Rede rodoviária (federal e estadual)	
		Total (habitantes)	Urbana (%)		Total (km)	Pavimentada (%)
1940	PR	1.236.276	24,5	49	516	-
	SC	1.178.340	21,5	44	7.888	-
	RS	3.320.689	31,2	80	9.409	-
	Sul	5.735.305	27,7	181	17.813	-
	Brasil	41.169.321	31,2	1.574	54.331	2,8
1950	PR	2.115.547	25,0	80	4.441	-
	SC	1.560.502	23,2	52	5.347	-
	RS	4.164.821	34,1	92	8.234	-
	Sul	7.840.870	29,5	224	18.022	-
	Brasil	51.784.325	36,2	1.890	63.347	3,5
1960	PR	4.277.763	31,0	162	7.238	7,54
	SC	2.146.909	32,4	102	5.796	4,73
	RS	5.448.823	44,9	150	11.821	6,55
	Sul	11.873.495	37,6	414	24.855	6,27
	Brasil	70.584.277	45,2	2.766	115.499	9,9
1970	PR	6.929.821	36,1	288	11.340	25,77
	SC	2.901.660	43,0	197	7.194	13,57
	RS	6.664.841	53,3	232	12.877	20,51
	Sul	16.496.322	44,3	717	31.411	19,95
	Brasil	93.134.846	55,9	3.953	181.417	23,5
1980	PR	7.629.849	58,6	290	9.960	65,49
	SC	3.628.292	59,4	197	6.039	38,02
	RS	7.773.849	67,5	232	11.786	50,07
	Sul	19.031.990	62,4	719	27.785	51,19
	Brasil	119.011.052	67,5	3.991	176.830	39,7

Fonte: IBGE (2022) e Barat (1991).

Em síntese, temos o fato de que o Sul do Brasil foi gradualmente equipado com outros sistemas de engenharia e, portanto, novos elementos foram inseridos na formação regional. Cabem destaques à ampliação de rede rodoviária pavimentada e à expansão do Estado por meio da criação de municípios. Ainda, a inversão do quadro demográfico entre as décadas de 1970 e 1980, com a preponderância da população urbana, também tem um significado importante para as dinâmicas do transporte de passageiros. A concentração e o adensamento econômicos em certas frações do território engendrou centralidades em núcleos urbanos tornados mais influentes, servindo de elos da rede de serviços, empregos e atrativos às suas hinterlândias.

Entre as cidades abarcadas pela tabela 1, como veremos posteriormente, a pavimentação de rodovias ocorreu inicialmente a partir dos eixos urbanos de mais antiga ocupação, ligados a influências político-econômicas superiores e sob maior interesse do Estado. São os casos das rodovias que interligavam as capitais de estado – Curitiba (PR) e Porto Alegre (RS)⁶ – e cidades de papéis regionais mais intensos, como Caxias do Sul (RS), Blumenau (SC), Lages (SC), Ponta Grossa (PR) e outras.

⁶ Apesar de sua função econômica e política de capital estadual, só tardiamente Florianópolis (SC) passou a expressar um papel centralizador superior (MAMIGONIAN, 1966; VIEIRA; NAPOLEÃO; ROCHA, 2013).

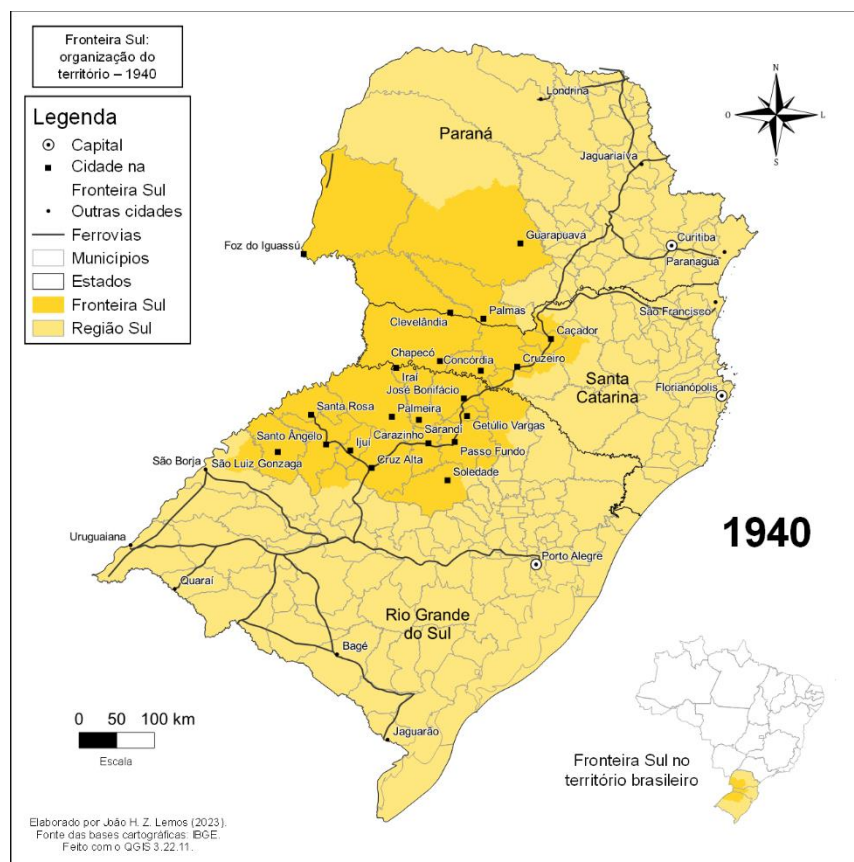
Considerações sobre a formação socioespacial na Fronteira Sul

Parte-se aqui da análise e interpretação da organização territorial capitalista, desde seus momentos de ainda relativa incipiência, portanto, havendo ênfase numa dimensão específica da geo-história da chamada Fronteira Sul do Brasil meridional. O transporte analisado neste trabalho é o que foi posto em prática à luz dos imperativos do modo de produção capitalista situado geográfica e historicamente, isto é, desenvolvido de modo desigual e combinado, ou seja, enquanto a combinação e acumulação de modos de produção num dado território. E esse território tem a sua historicidade compreendida a partir da formação social ali implicada.

Tal alerta é importante por duas razões: a primeira, para evitarmos o reforço e apologia de uma perspectiva unívoca de compreensão da História que exclui outros sujeitos e povos da formação da fração do território brasileiro sobre o qual recai nosso estudo, como indígenas, caboclos e outros povos migrantes; a segunda, complementando a primeira, é a que enquanto atividade desenvolvida notadamente sob o modal rodoviário de transporte, não haveria necessidade e, ainda, condição de enfatizar outros modos de pôr em movimento à luz de formações sociais menos complexas do ponto de vista do progresso técnico. Esta consideração objetiva afastar as eventuais críticas pela ênfase demasiada numa dimensão da geo-história regional, esta que ora é apresentada sob uma ênfase nos vencedores, ora nos sujeitos oficialmente vencidos no transcurso histórico (MISKIW, 2016; ZARTH, 2016).

O que compreendemos, afinal, com a regionalização aqui proposta para a análise, que denominamos de Fronteira Sul? Ela abarca uma ampla porção ocidental situada na região Sul do Brasil, tardiamente constituída de maneira estável no âmbito político-administrativo, situada em eventos conflituosos, tais como entre Brasil e Argentina, entre Paraná e Santa Catarina, a Guerra do Contestado e a criação e extinção do Território Federal do Iguaçu (HEINSFELD, 2014; PRIORI et al., 2012). Na imagem 1, há a sua representação cartográfica, na qual temos a organização territorial da Fronteira Sul em 1940 – ferrovias, cidades e municípios.

Imagem 1. Fronteira Sul: organização do território – 1940



Fonte: elaborado pelo autor.

Essa região abrange a faixa de transição entre duas formações socioespaciais distintas: a mais associada ao latifúndio e a fortemente pautada por uma estrutura de minifúndios. Neste último contexto, ao longo do século XX, foi produzida uma densa rede de cidades, constituída por centenas de núcleos populacionais e uma divisão territorial do trabalho diversificada.

Uma característica desse recorte foi a atuação de empresas imobiliárias, também chamadas de companhias colonizadoras, dedicadas à venda de lotes de terra. A presença da pequena produção mercantil, enquanto dinâmica do modo de produção capitalista, também compôs o conteúdo histórico da formação dessa fração do território brasileiro. A formação e o desenvolvimento de núcleos populacionais, dos quais foram constituídas vilas, distritos e cidades, teve no acúmulo de capital comercial e a sua metamorfose em capital industrial uma importante base. Apesar das condições diferenciadas e desigualmente combinadas, no tempo presente resulta numa rede urbana densa em centros e fluxos de diversas qualidades.

A partir das transformações concretizadas no território brasileiro desde a década de 1930, quando da formação das condições históricas para o desenvolvimento da estrutura urbano-industrial, a região Sul passou a responder a novos papéis no âmbito

da divisão territorial e regional do trabalho nacional. Não só pelas articulações com o centro dinamizador do país, notadamente a metrópole paulistana em crescimento, mas, de modo especial, pelo próprio dinamismo endógeno observado em algumas frações do Sul. A Fronteira Sul abarcou de maneira menos intensa os impulsos industriais no início deste, até mesmo pelo modo com que o território estava organizado até meados da década de 1950. Tratava-se de uma região muito pouco equipada em infraestruturas que possibilitavam o adensamento econômico, com a falta de redes de energia elétrica, transportes rodoviário e ferroviário, comunicações, serviços públicos e outros; o cenário foi modificado com mais força nas últimas décadas do século XX.

Com base na atuação de políticas de colonização, sobretudo levadas a cabo por empresas privadas – as companhias colonizadoras –, sob o aval e, por vezes, financiamento do Estado, foi constituída uma numerosa rede de vilas e cidades. Nas regiões abarcadas pela Fronteira Sul, isto é, o Oeste e Sudoeste do Paraná, o Oeste de Santa Catarina e o Noroeste do Rio Grande do Sul, foram dezenas de empresas imobiliárias (CORAZZA, 2016). Os lotes comercializados incluíam desde os núcleos incipientemente urbanizados, até – com ênfase neles – os dedicados à produção agrícola para a lavouras, criação de animais e extração de madeira. Esta última atividade foi levada a cabo especialmente pelas próprias colonizadoras (RADIN, 2016).

Nos casos do Noroeste do Rio Grande do Sul e Oeste de Santa Catarina, a presença da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG) – entre Santa Maria (RS) e Itararé (SP), inicialmente, inaugurada em sua completude no ano de 1916 – contribuiu para a formação de uma rede de cidades ao longo da ferrovia. A exemplo do Oeste Catarinense, os lotes de terra de onde emergiram núcleos populacionais foram moeda de troca entre a empresa estrangeira concessionária da construção ferroviária – *Brazil Railway Company* – e a União e estados, visto que os lotes de terra situados ao leste e oeste da ferrovia foram comercializados sob o intermédio da concessionária da construção (RADIN, 2009; 2016).

O adensamento econômico regional pode ser constatado quando levantamos a evolução da quantidade de municípios situadas na Fronteira Sul: em 1940, eram 21 sedes urbanas (cidades); o número chegou a 30 em 1950; em 1960, a partir de diversas emancipações ocorridas ao longo da década anterior, a quantidade de municípios chegou a 101; em 1970, mais que duplicando, tal como no período precedente, eram 223 as cidades na região. Houve uma estabilização nesses números, que voltaram a crescer somente após a promulgação da nova Constituição Federal de 1988. Mas, por que considerar as cidades? Elas têm um papel central na organização do território, pois centralizam a produção e servem de nós para a circulação. O gradual fracionamento dos

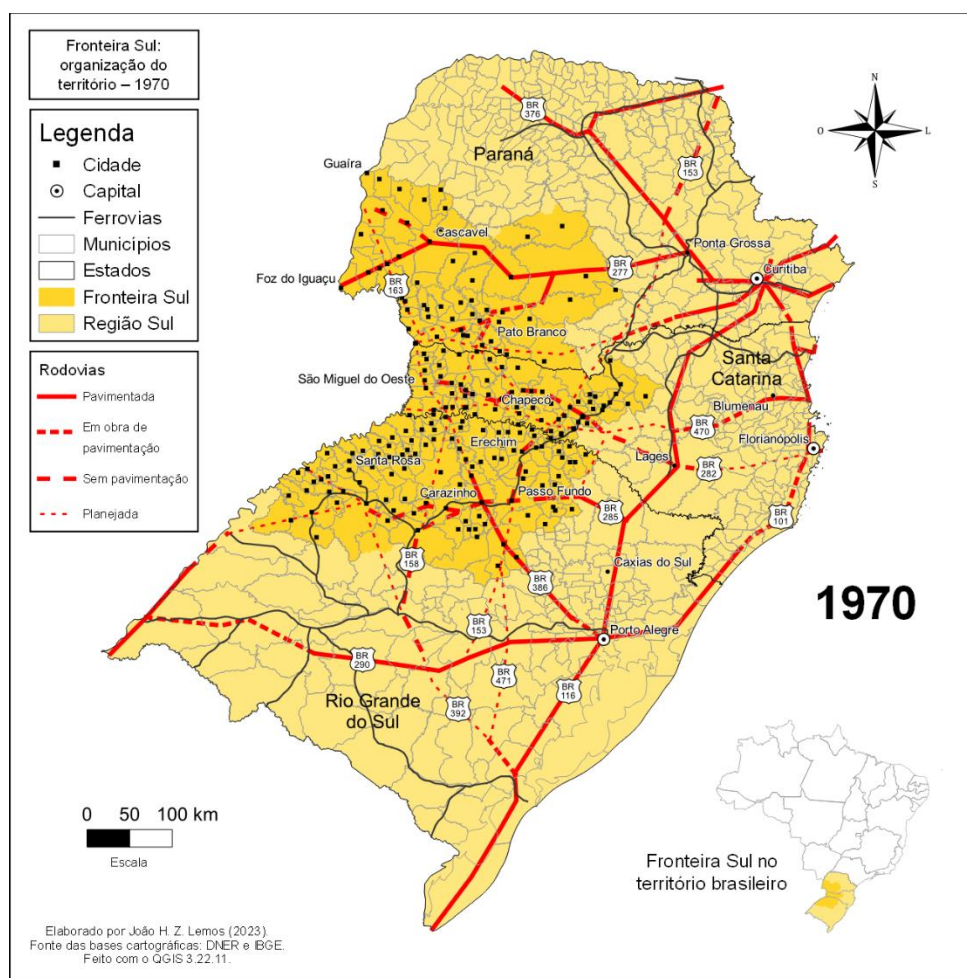
municípios também indica a complexificação da atividade produtiva ali constituída, e representa o adensamento do aparato estatal e a sua especialização.

No tema da população, em 1940, nos 21 municípios que formavam a Fronteira Sul, o recenseamento contabilizou 1,09 milhão de habitantes, dos quais 13% compunham a população urbana. Para observarmos o salto, em 1970 – território representado na imagem 2 – a região possuía 4,07 milhões de residentes, dos quais 25% viviam nas 223 cidades. Com a expansão da dinâmica territorial urbana no Brasil e na Fronteira Sul, a região atingiu a marca de 42% de sua população vivendo nas cidades no ano de 1980.

Uma representação das transformações na Fronteira Sul pôde ser vista na imagem 2, na qual buscamos destacar tanto o maior número de cidades – base dos fluxos produzidos no transporte rodoviário de passageiros –, quanto a emergente rede rodoviária em processo de construção e consolidação. Os dados das rodovias foram obtidos em um mapa oficial que abarca as vias sob jurisdição federal (BRASIL, 1969). A rede rodoviária pavimentada ainda era pouco abrangente, apesar da expansão em direção ao oeste do Brasil meridional. Segundo mostramos na tabela 1, o panorama sulista foi gradual e lentamente alterado.

Conforme aprendemos com Espíndola (2002), Mamigonian (2005) e Pereira (2011), o longo processo de ocupação do território do Brasil subtropical foi caracterizado por duas grandes formações socioespaciais. Uma, associada às áreas de criação de gado nos campos e planaltos e a pequena lavoura na fachada litorânea, esta que resultou, sobretudo pelas frações de grandes fazendas, em áreas de latifúndios e uma menos densa complexidade de centros e menor quantidade deles. Outra, que abarca a Fronteira Sul aqui entendida, ficou caracterizada por uma outra estrutura econômico-social, da qual resultou a pequena produção mercantil e a conformação de atividades variadas – comércios, oficinas, artesanatos, manufaturas etc. Desta segunda grande formação socioespacial emergiu o complexo agroindustrial que gradualmente resultou na maior densidade de cidades e no incremento técnico da atividade produtiva. Daí se configura uma dinâmica importante para compreendermos o desenvolvimento urbano-regional da Fronteira Sul referente à articulação entre agricultura, pecuária e indústria, tal como na produção de alimento, grãos, cereais e laticínios, centrais na economia do presente.

Imagem 2. Fronteira Sul: organização do território – 1970



Fonte: elaborado pelo autor.

A partir de interações espaciais complexas, o transporte rodoviário de passageiros foi organizado e correspondeu às demandas da mobilidade da população. A questão migratória dessa região brasileira teve nos serviços regulares de ônibus uma importante base. Linhas de transporte de passageiros passaram a integrar diferentes cidades e regiões, além de pôr as localidades rurais situadas ao longo das estradas e rodovias em contato com os então modernos meios de transporte de meados do século XX. Apesar das deficiências infraestruturais, como visto na tardia pavimentação das muitas rodovias, pode-se confirmar o que Rangel (2012, p. 362) apontara: “O transporte rodoviário, quando se tratava de desmantelar exclusivismos regionais [...] foi providencial. E o foi porque é anárquico, rebelde a qualquer planejamento”.

Formação dos serviços de transporte rodoviário de passageiros

Enquanto participe dessas dinâmicas, o transporte rodoviário de passageiros por ônibus tornou-se central para os deslocamentos da população brasileira, implicando nas

condições materiais para os fluxos migratórios produzidos ao longo do século XX. Com operações mais ou menos extensas e complexas, que foram formadas em paralelo ao avanço do modal rodoviário como modal central para a dinamização da fluidez no território, foram constituídas algumas dinâmicas envolvendo as linhas de ônibus. De um lado, houve a interligação entre regiões de partida e de recebimento dos migrantes; de outro, a produzida pela própria consolidação e complexificação das realidades urbano-regionais, com a mobilidade da população que não dependia apenas das migrações mais extensas. Interligadas diversas cidades e localidades rurais, a atividade de transporte por ônibus passou pela gradual consolidação.

Essa melhoria das condições de transporte serviu como um facilitador para o movimento de pessoas. Conforme Santos (2018), a dispersão da rede rodoviária nacional foi conjugada às transformações na rede urbana e, desde meados da década de 1960 e com maior expansão na de 1970, as migrações saltaram em quantidade e qualidade, inclusive, pelas transformações dos meios de transporte e a mais intensa integração territorial avistada no país; nessa dinâmica, vem se inserindo as operações regulares do transporte de passageiros por ônibus.

Desde a ampliação da rede rodoviária brasileira, o Estado passou a reforçar a sua atuação regulatória sobre as atividades desenvolvidas sobre essa base técnica, como é o transporte de pessoas por ônibus. A condição fragmentária do território brasileiro era notada nas manchas de movimentação por estradas pouco integradas entre si, sem ligações que pusessem em conexão os sistemas viários estaduais, regionais e nacionais. Por essa razão, como complemento da própria natureza jurídica dos estados federados, foram criados vários órgãos estaduais de controle e regulação dos transportes, tanto com o objetivo de estruturar as redes de estradas como de organizar os meios coletivos de transporte entre as cidades.

No próprio movimento de ampliação da urbanização brasileira, a demanda por normatizar o território foi expandida. Essas ações foram estendidas às várias regiões do país, tendo no estado de São Paulo o primeiro exemplo com a criação da sua Diretoria de Estradas de Rodagem (DER) em 1926. Um papel de grande relevância foi demarcado pela criação do então DNER, em 1937, a partir do qual também decorreram inúmeros conflitos, sobretudo com as ações que visavam à regulamentação do transporte de passageiros. A atuação restrita aos limites estaduais, por parte de secretarias e departamentos de transporte, foi se esboçando e crescendo por várias décadas (BARAT, 1978; GÔMARA, 1999).

Houve, por meio de ações em nível federal ou estadual, a ampliação do aparato estatal dedicado ao setor dos transportes – envolvendo também o transporte de cargas.

A criação, em 1937, do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER) no Rio Grande do Sul, seguindo a criação do DNER, foi sucedida por outros estados, que constituíram as suas divisões administrativas (LIMA NETO et al., 2001; GÔMARA, 1999). No Paraná, o seu Departamento de Estradas de Rodagem (DER) foi criado em 18/12/1946, conforme a Lei Estadual nº 547. Já Santa Catarina estabeleceu o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) em 12/09/1946, avançando para a implantação de um conjunto de leis e normas para o transporte rodoviário de passageiros em 1952, com a promulgação da Lei Estadual nº 802, em 01/12/1952.

Por sua flexibilidade, os veículos utilizados para o transporte de passageiros – das jardineiras aos ônibus mais parecidos com os que temos hoje – transitavam em caminhos sem pavimentação. Desde a década de 1930, quando passou a ocorrer uma difusão relativamente maior de veículos para o transporte de pessoas – de 6, 15 ou 20 passageiros –, viagens sem uma regularidade plena e anteriores aos marcos normativos e regulatórios passaram a compor os fluxos regionais no território brasileiro. Antes que os serviços de ônibus esboçassem uma consolidação, isto é, se transformassem em operações regulares, pela manutenção das viagens através das interações entre diferentes regiões e cidades, eles serviram para os inicialmente incipientes deslocamentos de migrantes.

A demanda por transporte de passageiros contribuiu para a emergência de um setor industrial significativo na região Sul do Brasil: trata-se da fabricação de carrocerias de ônibus, inicialmente associadas ao trabalho artesanal de adaptação de caminhões para o transporte de pessoas, veículos inicialmente chamados de jardineiras. Muitas vezes feita em veículos importados, a adaptação envolvia a transformação de veículos originalmente destinados ao transporte de cargas, então modificados pela inserção de poltronas, fechamento do salão de passageiros, adaptações mecânicas para torná-lo mais potente etc.⁷ No país, a primeira fabricante de veículos e carrocerias com maior relevância foi a Grassi, fundada em São Paulo (SP), sob a firma denominada Luiz Grassi & Irmão (LIMA, 2008). Já na região Sul, o artesanato fabril de ônibus teve início na década de 1920, a exemplo da Ott & Cia Ltda., com o início das atividades em 1924, em Novo Hamburgo (RS) (ÔNIBUS MAGAZINE, 2014).

Outras iniciativas emergiram ao longo da primeira metade do século XX, junto do próprio progresso tecnológico do complexo rodoviário brasileiro e as atividades associadas. A transformação técnica das vias de transporte resultou na formação e

⁷ Souza e Gordon (1994), apesar da ênfase no estado paulista, contribuem ao entendimento da formação histórica do setor metalmeccânico no país, com ênfase na relação entre indústria, tecnologia e políticas de desenvolvimento.

consolidação das iniciativas privadas que dão forma ao transporte rodoviário e, com maior relação ao recorte territorial que tratamos, podemos apontar o surgimento destas fabricantes de carrocerias: Menegaz, Tagliari & Cia. Ltda. (METAC), 1939, Passo Fundo (RS); Carrocerias Eliziário Indústria de Ônibus, 1946, Porto Alegre (RS); Nicola & Cia Ltda., 1949, em Caxias do Sul (RS) – futura Marcopolo S. A.; Nielson & Irmão, 1946, em Joinville (SC) – futura Busscar; Indústria de Carrocerias Serrana Ltda. (Incasel), 1949, Erechim (RS) – futura Comil; Carrocerias Piasson Indústria e Comércio de Irmãos Piasson & Cia, 1956, Erechim (RS) etc. (LEXICAR, 2022; LIMA, 2008).

Assim, diante do quadro de transformações no território, tínhamos no Sul do Brasil e, por conseguinte, na chamada Fronteira Sul, fluxos rodoviários de passageiros entre diferentes áreas. Se tomarmos o Oeste de Santa Catarina como exemplo, podemos considerar que os fluxos iniciais foram constituídos a partir de áreas de reocupação já antigas, situadas no Rio Grande do Sul. Os fluxos partiam majoritariamente das chamadas Colônias Velhas – que hoje correspondem a cidades como Caxias do Sul (RS), Bento Gonçalves (RS), Guaporé (RS), Santa Cruz do Sul (RS), São Leopoldo (RS) e Novo Hamburgo (RS) –, ligadas à pequena produção mercantil e a uma emergente divisão campo-cidade e de produção de bens de consumo não duráveis (MAMIGONIAN, 2005; RADIN, 2009; WAIBEL, 1949). Seguiram, gradualmente, em direção a centros regionais mais recentes como Ijuí (RS), Santa Rosa (RS) e Erechim (RS).

Embora os deslocamentos por estradas fossem numerosos, uma intensa movimentação também acontecia nos núcleos urbanos atendidos pelas ferrovias, realidade similar às regiões de dinâmicas demográficas intensas até meados do século XX, no Noroeste do Rio Grande do Sul. Nessa parte do estado sul-rio-grandense, estavam as cidades de Carazinho (RS), Erechim (RS) e Passo Fundo (RS), esta última em condição de relevância regional no Sul do Brasil; todas atendidas pela EFSPRG. São lugares de intensos vínculos com o Oeste Catarinense e as outras frações da Fronteira Sul, não somente através das dinâmicas migratórias, mas, inclusive, por questões políticas e econômicas mais amplas.

A ferrovia estava presente em apenas algumas poucas frações da região Sul e, na porção que analisamos, limitava-se ao Noroeste do Rio Grande do Sul e ao Oeste de Santa Catarina. Os trens e as suas composições percorriam o vale do rio do Peixe catarinense através da EFSPRG, interligando e conformando uma série de centralidades (SILVEIRA, 2007). Era uma atividade que possibilitava, considerando-se o período de sua existência, a contínua interligação de várias regiões do país com o território ainda pouco adensado pelos nexos capitalistas então mais avançados. No Oeste Catarinense, a presença da ferrovia era um “[...] símbolo da modernidade e do progresso, alimentava o

imaginário da unidade territorial do país e simbolizava a possibilidade de incorporação dos ‘espaços regionais’ mais distantes, além de valorizar sobremaneira a terra como um bem imobiliário” (RADIN, 2009, p. 25).

No contexto que chamamos de região ferroviária, foram formados serviços de ônibus de caráter complementar aos fluxos dos trens, que ligavam as cidades e vilas que não eram atendidas pelo modal ferroviário. Joaçaba (SC) e o entorno tinham funções significativas, verdadeiros entrepostos, lugares centrais conforme a literatura geográfica clássica, e lá também se desenvolveram divisões do trabalho mais nítidas entre cidade e campo (RADIN, 2009). Eram registradas, desde a década de 1940, linhas de ônibus que ligavam Joaçaba (SC) às cidades de Chapecó (SC), Concórdia (SC), Lages (SC) e Pato Branco (PR). Localidades com estações da EFSPRG, como Volta Grande – próxima ao rio Uruguai – no município de Concórdia (SC), tinham linhas de ônibus regulares, operadas em direção a outras cidades (FERREIRA, 1992).

Em direção ao Oeste de Santa Catarina, já distante dos trilhos do trem como base técnica da circulação, Chapecó (SC) estava ligada a outras regiões a partir de estradas ainda pouco qualificadas do ponto de vista da fluidez. Trata-se da configuração de uma região rodoviária, estruturada a partir dessa forma de transportar, esta que era a única capaz de possibilitar uma maior abrangência dos deslocamentos de pessoas e mercadorias, centrais também ao Estado e ao seu controle do território. Com disposições distintas do presente, que conformavam uma morfologia geográfica bastante dispersa, as estradas eram menos seletivamente escolhidas para o tráfego dos ônibus. Melhor dizendo: pela realidade de precárias condições de tráfego, qualquer que fosse a origem e destino das viagens, o percurso seria igualmente moroso, operado em caminhos por vezes em áreas de remanescentes florestais (GOULARTI FILHO, 2022).

Essas dinâmicas se estenderam rumo ao noroeste, em direção às emergentes cidades de Pato Branco (PR), Francisco Beltrão (PR), Cascavel (PR) e Toledo (PR), desde a década de 1950, cenários para onde os fluxos rodoviários de ônibus passaram a atingir. Partindo-se do Rio Grande do Sul com destino a Santa Catarina ou o Paraná, muitos agentes econômicos foram formados com o objetivo de explorar os novos serviços de transporte rodoviário de passageiros por meio dos seus veículos. Capitais comerciais passaram a constituir as empresas de ônibus que, conforme Wright (1992), Brasileiro e Henry (1999) e Gômara (1999), nas décadas de 1940 e 1950, ainda pouco apontavam o caminho de monopolização das operações concretizado até as últimas décadas do século XX. A consolidação do modal rodoviário fomentou a concentração do transporte de passageiros nas linhas de ônibus.

A unidade das técnicas implicadas na movimentação de pessoas e os seus capitais empregados ainda eram, simultaneamente, rarefeitos e dispersos nos primeiros anos, longe de uma homogeneidade. O transporte por estradas, embora central na Fronteira Sul, distava das maneiras de trabalhar sob padrões organizacionais e institucionais mais rígidos. Isto tornou-se possível por conta das políticas de formação de um sistema de transporte unificado. Eram numerosas as empresas de ônibus, sediadas não apenas nas principais cidades, mas, inclusive, nos distritos e pequenos núcleos urbanos. À medida que as atividades passaram por regulamentações mais rígidas, o que parcialmente é explicado pela natureza das relações de produção capitalistas que demandam certo controle político sobre o mercado, a fusão dos capitais privados foi organizada, processo que, do final da década de 1960 a meados de 1970, forjou a formação dos monopólios e oligopólios do transporte rodoviário de passageiros.

Para situarmos o incremento no dinamismo ligado ao movimento – neste caso, de pessoas e mercadorias – referente ao Brasil urbano do século passado, alguns dados chamam a atenção. A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), criada em 1965 para subsidiar as decisões acerca dos investimentos e direcionamentos para promover uma maior fluidez territorial no país, divulgou vários estudos ao longo de sua existência. Entre eles, o Anuário Estatístico dos Transportes (BRASIL, 1970) apresenta a evolução dos fluxos entre cidades – ali, denominado de tráfego interurbano –, que cresceram quase 400% entre 1950 e 1968. Ao usar a variável de “bilhões de passageiros-quilômetro”, vemos que em 1950, a partir da soma de todos os modais, nos aproximávamos de 17 bilhões de passageiros-quilômetro; já em 1968, aproximou-se dos 80 bilhões. Somente o modal rodoviário teve a sua participação multiplicada em 7 vezes no período de 1950-1968 (BRASIL, 1970, p. 12). Portanto, as modernas rodovias passaram a significar a imagem da fluidez no território brasileiro.⁸

Fluxos do transporte rodoviário de passageiros na Fronteira Sul

Neste item, analisaremos as características dos fixos e fluxos do transporte rodoviário de passageiros na Fronteira Sul. Partiremos de alguns fluxos regionais, internos às frações dos três estados do Sul. Em seguida, passaremos a caracterizar alguns fluxos interestaduais que, todavia, mesclam-se desde o início aos movimentos internos aos estados. A partir de algumas operações selecionadas, analisaremos as

⁸ O total de pessoas movimentadas no transporte rodoviário interestadual de passageiros quase triplicou entre 1972 e 1980: saltou de 28,880 milhões de passageiros para 84,485 milhões no segundo ano (ABRATI, 2019). Os sistemas estaduais (intermunicipais) cresceram de maneira proporcional ou superior, cabendo destaque à lacuna quanto às estatísticas na escala estadual, o que dificulta a obtenção de dados estatísticos – confiáveis ou não.

regiões de origem e destino dos fluxos de ônibus que se tornaram gradualmente regulares e, em paralelo, teremos o reconhecimento dos atributos técnicos dos fixos. Estes últimos, são representados pelos veículos e pelas infraestruturas rodoviárias, compõem a base sobre a qual essa dinâmica da circulação é produzida.

Com iniciativas ainda bastante rudimentares, desde a década de 1930, passaram a circular veículos adaptados para o transporte de passageiros no âmbito do que chamamos de Fronteira Sul. As ligações entre as cidades do Noroeste gaúcho e destas em direção à capital, Porto Alegre (RS), e ao Oeste Catarinense conformavam alguns dos importantes serviços surgidos desde então. Em 1939, surgia em Crissiumal (RS) a Empresa Crissiumal, depois Pioneira e Viação Ouro e Prata, na operação de linhas de ônibus entre Ijuí (RS), Três Passos (RS) e Santa Rosa (RS). Em direção ao leste, ainda no Noroeste do Rio Grande do Sul, foi constituída em 1947, na cidade de Erechim (RS), a firma União Erechim de Transportes Ltda. (Unetral), a partir da fusão de quase uma dezena de empresas de menor porte. A Unetral interligava muitas cidades de nosso recorte, com a operação de linhas entre Porto Alegre (RS), Erechim (RS), Passo Fundo (RS), Chapecó (SC), Concórdia (SC), Joaçaba (SC) e Pato Branco (PR), posteriormente expandidas para outras partes do território (GÔMARA; LIMA, 2012).

Ainda sobre os agentes econômicos, além das duas mencionadas, diversas firmas voltadas ao transporte de passageiros por ônibus foram constituídas desde que o modal rodoviário se tornou central. Não cabendo aqui uma análise detalhada de cada companhia, vale a menção das mais antigas: apesar de poucas relações na interligação de localidades na Fronteira Sul, uma das primeiras de Santa Catarina e do Brasil, a Auto Viação Catarinense, foi fundada em 1928, em Blumenau (SC) e mais tarde foi transferida para Florianópolis (SC); Águia Branca, em 1944, em Carazinho (RS) – depois adquirida pela Unesul; a Empresa Helios de Transportes, fundada no ano de 1947, em Carazinho (RS); a União da Serra, de Joaçaba (SC), fundada em 1947 depois adquirida pela Reunidas de Caçador (SC); a empresa Cattani, fundada em 1948 na cidade de Caçador (SC), sob a denominação de Empresa Ipiranga e depois sediada em Pato Branco (PR); e a Reunidas, em 1950, fundada em Caçador (SC).

Entre os registros a respeito do transporte rodoviário de passageiros, podemos mencionar algumas iniciativas pioneiras no Oeste Catarinense. Em um relatório municipal de Itapiranga (SC), vemos referências à Emprêza Andorinha Azul (ITAPIRANGA, 1967). O documento mostrou que, no ano de 1935, a Andorinha Azul foi fundada e manteve o serviço semanal de ônibus entre as regiões de Santa Cruz do Sul (RS) e as áreas próximas aos vales dos rios Taquari e Caí, no Rio Grande do Sul. Posteriormente, direcionou-se às novas áreas de recebimento de migrantes em Santa

Catarina, na região do vale do rio Uruguai. Depois, em 1956, a partir da Andorinha Azul, foi oficialmente formada a Empresa Rainha do Sertão Ltda., sediada em Itapiranga (SC), voltada para linhas de ônibus estaduais e interestaduais.

No Rio Grande do Sul, nos primeiros anos da década de 1940, havia uma incipiente intermodalidade entre os meios de transporte rodoviário e ferroviário. Publicado no *Correio Rio-grandense* (1944, p. 2), vemos as interações entre os serviços de ônibus e trens, como o da firma Generalli & Baldi – depois incorporada pela Unetral – na operação do serviço entre Caxias do Sul (RS) e Marcelino Ramos (RS), esta última cidade atendida àquela época pela EFSPRG. Feito o percurso com o Chevrolet Gigante de ano 1937, a partir da chegada na fronteira com Santa Catarina, existiam conexões para Xaxim, Xanxerê, Concórdia (SC), Joaçaba (SC) e Chapecó (SC). Somente os três últimos eram municípios constituídos. Havia a combinação – conexão entre diferentes operações – com o trem paulista. Era a composição que interligava, via EFSPRG, o estado do Rio Grande do Sul à região Sudeste. Marcelino Ramos (RS) cumpria um papel relevante, de nó de circulação e de integração entre ônibus e trens, visto que possuía uma estação férrea na fronteira do estado. Possibilitar o fluxo entre regiões precariamente integradas e a metrópole paulistana significava um avanço nos transportes.

Um caso que aproxima das condições operacionais ainda precárias é o da empresa Irmãos Assoni, que em 1947 ligava Bento Gonçalves (RS) ao povoado de Ilha Redonda, situado na vila de Palmitos, município de Chapecó (SC). Na divulgação veiculada em jornal, a viagem partia aos domingos, pernoitava em Erechim (RS) e chegava ao destino na noite de segunda-feira; o percurso detalhado era: Bento Gonçalves (RS), Guaporé (RS), Passo Fundo (RS), Erechim (RS), Chapecó (SC), São Carlos e Ilha Redonda. A firma operava outro serviço, com o mesmo percurso, mas com o destino à vila de Xaxim, município de Chapecó (SC) (*CORREIO RIO-GRANDENSE*, 1947, p. 3). A duração da viagem, superior a um dia e meio, leva pouco mais de 9 horas no presente, considerando-se uma rota similar, com aproximadamente 540 km.

Ainda no tema das interações envolvendo trilhos e estradas, temos mais um caso no transporte de passageiros. A empresa Unetral, utilizando ônibus adaptados sobre caminhões Chevrolet, Ford ou Studebaker, ligava Porto Alegre (RS), capital gaúcha que desempenhava ampla influência sobre a Fronteira Sul, à cidade de Chapecó (SC) e às vilas de Águas de Chapecó e Ilha Redonda, além de ofertar possíveis conexões com os serviços para Concórdia (SC) e Pato Branco (PR), esta última situada no Sudoeste do Paraná (*JORNAL DO DIA*, 1949a, p. 4). Em outro anúncio, sobre a linha de ônibus entre Porto Alegre (RS), Erechim (RS) e Marcelino Ramos (RS), a Unetral indicava a possibilidade de combinação com o trem paulista, ligando a região atendida aos demais

estados (JORNAL DO DIA, 1949b, p. 3). Havia, portanto, a ligação regular entre Caxias do Sul (RS) e o Noroeste do Rio Grande do Sul, ao estado catarinense e ao estado de São Paulo, por meio da articulação com a EFSPRG.

Na margem direita do rio Uruguai, originando-se em Itapiranga (SC), no ano de 1952, com suas jardineiras Ford das décadas de 1930 e 1940, revestidas por tábuas de araucária, estava o serviço da empresa Rainha do Sertão que ligava aquela cidade a Chapecó (SC), e possibilitava ligações com outras linhas de ônibus nas localidades lindeiras ao rio Uruguai. Era isso que o material publicitário da época expunha, com as combinações na vila de Mondai (SC) – hoje município – para a Vila Oeste – hoje São Miguel do Oeste (SC) – e Frederico Westphalen (RS), além do Noroeste do Rio Grande do Sul – cidades como Ijuí (RS), Três Passos (RS), Santa Rosa (RS) e Santo Ângelo (RS) (A VOZ DE CHAPECÓ, 1952, p. 5). Essas conexões entre diferentes serviços envolviam diversos agentes econômicos de pequeno porte, muitos deles associados em momentos posteriores. O Uruguai, importante rio sul-americano, cumpria o papel de elo entre os dois estados e possuía, nas suas margens direita e esquerda, uma série de localidades denominadas de portos, que abrigavam as balsas responsáveis pela passagem de automóveis, caminhões e ônibus. Dos vários locais de partida das balsas, mencionamos os portos de Itá, Goio-Ên, Chalana, Caxambu, Mondai e Itapiranga. Esses lugares perderam relevância com a inauguração das pontes rodoviárias, a partir de 1970 (ZÖEHLER, 2020).

Na década de 1950, a expansão das migrações internas no sul do Brasil mostrou maior intensidade nas regiões Sudoeste e Oeste do Paraná, correspondendo a cidades como Pato Branco (PR), Cascavel (PR), Medianeira (PR), Toledo (PR) e Marechal Cândido Rondon (PR). Data desse período a oferta de linhas de ônibus mais extensas. A Rainha do Sertão de Itapiranga (SC), fundada em 1956, passou a operar linhas ligando Itapiranga (SC) a Barracão (PR), Medianeira (PR) e Toledo (PR). Em 1973, a empresa Unesul de Transportes Ltda., de Porto Alegre (RS), adquiriu a Rainha do Sertão e as suas 22 linhas de ônibus regulares. Vale ressaltar que a Unesul foi constituída a partir da fusão entre a Unetral – já mencionada – e a Cia. Sulina de Transportes, de Passo Fundo (RS), em 30/11/1964 (GÔMARA; LIMA, 2012).

Um exemplo da expansão geográfica das linhas de ônibus vem do anúncio veiculado no periódico *Jornal do Dia*, de Porto Alegre (RS), em 18/12/1959. Nele, as empresas Sertaneja – depois Sulsera –, de Ijuí (RS), e Rainha do Sertão, de Itapiranga (SC), indicavam o início da linha de ônibus interestadual entre Ijuí (RS) e Medianeira (PR). Tratava-se da integração entre as linhas de ônibus Ijuí (RS)-Itapiranga (SC) e Itapiranga (SC)-Medianeira (PR), operadas pelas duas empresas mencionadas, respectivamente

(JORNAL DO DIA, 1959, p. 5). Posteriormente, as rotas interestaduais em direção ao estado do Paraná foram tanto prolongadas até outras cidades, quanto criados serviços. Em 1978, já sob o domínio da empresa Unesul, as linhas interestaduais Itapiranga (SC)-Toledo (SC) e Itapiranga (SC)-Foz do Iguaçu (PR) transportaram, respectivamente, 87.873 e 107.175 passageiros (BRASIL, 1979).

Aos poucos, a quantidade de linhas de ônibus estaduais e interestaduais foram adensadas no território, produto mais objetivo da consolidação das interações econômicas e do salto à maior complexidade da vida regional. Foi, inclusive, um processo moroso, desde a criação do órgão de controle em nível federal e a formulação do aparato jurídico para embasar as outorgas do serviço público de transporte coletivo de passageiros entre estados. Vale ressaltar que somente em 1971, por meio do Decreto Federal nº 68.961, de 20/07/1971, o governo federal passou a gerenciar oficialmente o serviço entre localidades situadas em diferentes estados, prática até então não plenamente estabelecida (GÔMARA, 1999).

No contexto das operações interestaduais, em 1972, quando do primeiro relatório produzido pelo DNER no tema, a quantidade de linhas regulares que interligavam numa mesma viagem os três estados da região Sul era incipiente, sobretudo entre as cidades situadas na Fronteira Sul. Entre as linhas operadas, tínhamos: Pato Branco (PR)-Joaçaba (SC), Francisco Beltrão (PR)-Caçador (SC), Pato Branco (RS)-Iraí (RS), Passo Fundo (RS)-Dionísio Cerqueira (SC), Guaporé (RS)-Xanxerê (SC) e Carazinho (RS)-Medianeira (PR) (BRASIL, 1975).

Até o final da década de 1970 as condições de tráfego impunham limitações ao tipo de veículo utilizado. Apesar de já existirem ônibus com motorização traseira no mercado nacional, aquelas operações eram feitas com veículos de motorização dianteira – mais adequados às vias de terra, sem revestimento – e carrocerias por vezes adaptadas às estradas sem pavimentação asfáltica. Ainda nesse contexto, os embarques e desembarques feitos ao longo das viagens, em consonância com a questão do atendimento às localidades rurais, em “beiras de rodovias”, adensavam os fluxos de pessoas naquelas e em outras linhas ao longo dos anos. Algumas linhas interestaduais ainda estão em operação, e outras foram incorporadas em serviços mais extensos.⁹

⁹ É importante fazermos um destaque sobre a manutenção de linhas regulares de transporte de passageiros por ônibus. Refere-se ao caráter de permanência, no território, dessas redes de sociabilidade constituídas em diferentes momentos. As regiões de origem e de destino elucidam uma importante dimensão das interações espaciais, com ênfase nos fluxos migratórios e nas relações no âmbito da rede urbana. O vínculo entre diferentes centros urbanos tem relação com a própria história de sua ocupação e as dinâmicas populacionais. O espaço geográfico tem esse caráter de aglutinar diferentes elementos da vida social e mantê-los enquanto rugosidades, próprios da acumulação desigual de tempos, em que sucessão e sobreposição interagem mutuamente (SANTOS, 2012).

Na tabela 2, selecionamos algumas linhas com maior movimento, segundo os anuários estatísticos dos órgãos reguladores, para demonstrar sinteticamente o fluxo total de passageiros em serviços que interligavam as regiões Noroeste do Rio Grande do Sul, Oeste de Santa Catarina e o Sudoeste e Oeste do Paraná. Muitos deslocamentos internos aos estados eram atendidos desde longa data por meio dessas linhas de ônibus interestaduais.

Tabela 2. Fronteira Sul: seleção de linhas de ônibus interestaduais na região – 1972-1978

Linha de ônibus	Variáveis	Ano			
		1972	1975	1977	1978
Carazinho (RS) – Medianeira (PR)	Passageiros	83.256	115.429	124.432	111.118
	Viagens	1.224	2.060	2.512	2.498
Carazinho (RS) – Xanxerê (SC)	Passageiros	46.284	50.872	72.875	89.537
	Viagens	841	614	1.191	1.622
Chapecó (SC) – Clevelândia (PR)	Passageiros	8.717	43.358	43.047	44.909
	Viagens	156	730	726	728
Francisco Beltrão (PR) – Joaçaba (SC)	Passageiros	64.296	96.890	88.984	88.083
	Viagens	646	1.460	1.452	1.456
Itapiranga (SC) – Medianeira (PR)	Passageiros	79.912	108.749	142.078	107.175
	Viagens	626	1.154	1.460	1.452
Itapiranga (SC) – Toledo (PR)	Passageiros	41.318	88.862	107.470	87.873
	Viagens	605	960	1.356	1.350
Maravilha (SC) – Irai (RS)	Passageiros	-	115.022	100.593	96.418
	Viagens	-	1.557	1.459	1.772
Passo Fundo (RS) – Chapecó (SC)	Passageiros	31.632	63.998	78.140	66.148
	Viagens	626	1.086	1.260	1.232
Passo Fundo (RS) – Pato Branco (PR)	Passageiros	93.446	188.368	118.283	117.748
	Viagens	707	1.782	1.738	2.134
Pato Branco (PR) – Chapecó (SC)	Passageiros	-	74.513	263.798	259.301
	Viagens	-	486	2.050	2.070
Pato Branco (PR) – Frederico Westphalen (RS)	Passageiros	16.433	165.620	168.545	145.288
	Viagens	171	1.506	1.452	1.456
Pato Branco (PR) – São Miguel do Oeste (SC)	Passageiros	-	19.441	106.360	93.065
	Viagens	-	368	1.452	1.456
Porto Alegre (RS) – Laranjeiras do Sul (PR)	Passageiros	55.564	179.523	241.889	236.705
	Viagens	831	2.059	3.592	4.139
Santa Rosa (RS) – Mal. Cândido Rondon (PR)	Passageiros	34.672	77.526	70.603	58.083
	Viagens	1.277	1.694	996	1.670

Fonte: Brasil (1975; 1976; 1978; 1979).

Um elemento decisivo para o tema em tela é o do progresso técnico, nos termos de Rosenberg (2006) e Santos (2014). A partir desses autores, para nós, o progresso técnico corresponde à sucessiva e cumulativa coexistência e complexificação dos fixos e seus respectivos fluxos no território. Desses elementos geográficos emerge a condição sobre a qual o trabalho humano se realiza, mantendo uma interação dialética, portanto espacial e temporal, cujo movimento guia a sociedade em saltos qualitativos de complexificação das suas relações. Com a relativa melhoria das estradas, as viagens para cidades mais distantes passaram a ser acessadas diretamente, normalmente com a execução feita por uma só empresa, também produto de fusões e compras entre as companhias, num processo de oligopolização das operações. O tempo de duração das viagens também implicava na amplitude dos fluxos, tema para o qual Silva (1949) dedicou atenção e chamou de progressão dos transportes a ampliação sistemática das

velocidades utilizadas pelos diferentes modais no Brasil. Em associação aos investimentos voltados para a melhoria das estradas, a modernização dos ônibus possibilitou a formação de serviços com maiores extensões percorridas.

As extensas linhas de ônibus, novidades para a época, tinham como destino, além da articulação na Fronteira Sul, os centros urbano-industriais de maior influência sobre essa região, como Curitiba (PR) e São Paulo (SP). Conforme Rodrigues (2020), antes da ampliação da rede rodoviária e a sua qualificação, o transporte aeroviário de passageiros era o modal que, além do ferroviário, possibilitava a ligação entre muitas cidades com a capital do país, as capitais estaduais e outros centros importantes (RODRIGUES, 2020). Em certa medida, o transporte rodoviário de passageiros, nos níveis estadual e interestadual, passou a cumprir parte desses fluxos conforme as condições técnicas foram modificadas.

Nas décadas de 1930 e 1940, os serviços de transporte de passageiros eram operados a partir das jardineiras adaptadas em caminhões, muitas das vezes com o trabalho realizado nas improvisadas oficinas dos comerciantes então aventureiros no setor rodoviário. Depois, a partir de 1950, com o avanço tecnológico, as carrocerias Asirma, Eliziário, Catelli & Hennemann, Incasel, Nielson, Nicola, Piasson, Ott etc., sobre chassis Mercedes-Benz, Scania, Chevrolet, FNM, Dodge, Magirus-Deutz passaram a transitar pelas estradas da região. Foi no final da década de 1970, com a pavimentação parcial ou total de muitas rodovias na Fronteira Sul – BR-153, BR-158, BR-163, BR-277, BR-282, BR-283, BR-285, BR-386, BR-480 etc. –, que o transporte rodoviário de passageiros conheceu novos avanços tecnológicos. Eram os veículos de três eixos e suspensão a ar, também equipados com ar-condicionado e serviços diferenciados, produzidos por encarroçadoras já de maior porte – Incasel, Marcopolo, Mercedes-Benz e Nielson.

Além dos destinos na região Sudeste, desde a década de 1970, diversas linhas de ônibus interestaduais – inicialmente operadas sem regularidade, como excursões – passaram a chegar às regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste do país, partindo de cidades situadas na Fronteira Sul. Estavam associados aos novos projetos de reocupação do território, no Cerrado e na Amazônia Legal (SANTOS, 2019). Com novos agentes econômicos, muitos deles de pequeno porte – eram operações que, nos primórdios, não eram executadas pelas grandes empresas já atuantes –, viagens com até três dias de duração passaram a compor o transporte rodoviário de passageiros. Sob estreitas relações com os governos da ditadura militar, a Empresa União Cascavel (EUCATUR) iniciou, em 1972, o serviço sob autorização especial de Cascavel (PR) a Porto Velho (RO).

Nos anos seguintes, passaram a ser vistas diversas operações regulares com maiores extensões, direcionadas às regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste.¹⁰

Dessas mais extensas linhas interestaduais direcionadas às frentes de expansão da fronteira agrícola e de alargamento da dinâmica demográfica nacional, nesse caso com origem na região Sul e destino nas demais regiões brasileiras, várias permanecem em operação no presente, com funções distintas das observadas nas primeiras fases. Antes, serviam aos deslocamentos de migrantes em longas distâncias; hoje, servem de modo especial aos deslocamentos entre cidades intermediárias das rotas, a despeito dos deslocamentos entre os pontos terminais das rotas – isto é, as cidades de origem e destino da linha.

Considerações finais

Neste trabalho, buscamos explorar o processo de formação do transporte rodoviário de passageiros na região da Fronteira Sul. Ao longo das décadas, desde a sua constituição inicial, significou um importante meio de comunicação entre diferentes áreas, sejam elas significadas por cidades ou localidades rurais. A aceleração da expansão veio quando o rodoviarismo passou a ascender como modal central ao transporte brasileiro, e os investimentos e as inovações técnicas e institucionais também vieram à tona para o cumprimento de seus papéis históricos.

Nas primeiras décadas, os serviços regulares de ônibus tinham o papel de pôr em movimento grandes levas de migrantes, no âmbito das cidades que formam a região analisada. Depois, bem como no presente, apesar de não perder o caráter de suporte às migrações, os fluxos de passageiros são de natureza distinta em seu conteúdo. Permanecem como o produto da própria complexificação tomada pela rede de cidades e as atividades produtivas (LEMOS, 2020; 2021). São fluxos que também têm um papel relevante no campo cultural, pois sintetizam diferentes redes de sociabilidade entre regiões, sujeitos e demais dimensões relacionadas.

Acreditamos que outras explorações temáticas são muito bem-vindas ao tema, a exemplo das relações contraditórias entre o Estado, as empresas de transporte e as

¹⁰ Desde meados da década de 1990, muitas linhas de ônibus interestaduais foram outorgadas pelo DNER e pela ANTT. Majoritariamente, tais ações ocorreram por meio processos judiciais (liminares) movidos pelas empresas de ônibus. Tratou-se da conversão dos serviços turísticos eventuais (fretamento) para a operação regular. Foram operados serviços entre: Carazinho (RS) e Balsas (MA), Frederico Westphalen (RS) e Barreiras (BA), Santa Rosa (RS) e Guarantã do Norte (MT), Passo Fundo (RS) e Juína (MT), Porto Alegre (RS) e Porto Velho (RO), Santo Ângelo (RS) e Palmas (TO), entre outras. Várias delas, tal como as operações internas à Fronteira Sul, permanecem com o foco no atendimento das dinâmicas migratórias intermediárias, em distâncias menores. Em síntese, são continuidades dos fluxos já existentes desde o primeiro quartel do século XX, historicamente associados à própria ampliação geográfica das dinâmicas demográficas do país e ao adensamento econômico no território brasileiro.

práticas sociais dos empresários do setor. Uma outra continuidade é a da análise sistemática do desenvolvimento das infraestruturas de transporte rodoviário, bem como do progresso técnico no transporte de passageiros. Inserido na formação socioespacial brasileira, o transporte por estradas e rodovias respondeu às demandas da expansão territorial do modo de vida constituído a partir da industrialização e da urbanização. A intensificação dos intercâmbios e do consumo de massa levou ao incremento da demanda por novos fluxos regulares, tanto de pessoas, quanto de mercadorias, essas que são dimensões das mais amplas esferas da produção – a produção propriamente dita, a circulação, a troca e o consumo. E as atividades geradas no bojo desse processo são testemunhas das intensas transformações pelas quais passou o Brasil durante o século XX, seus problemas, desafios e contradições – as cidades cresceram mais rapidamente que os serviços públicos essenciais; as regiões tornaram-se desigualmente equipadas e integradas; o desenvolvimento econômico nacional reproduziu desigualdades etc.

Como disse o poeta espanhol: “*Caminante, son tus huellas el camino, y nada más; caminante, no hay camino, se hace camino al andar*” (MACHADO, 1917, p. 229), no tema e período que analisamos, o sujeito caminhante transcorreu por intermédio do objeto técnico ônibus. Houve, de maneira paralela, tanto a paulatina expansão geográfica das estradas, quanto o alargamento dos serviços de deslocamento de passageiros, em obediência às condições tecnológicas de exploração dos transportes. Afinal, foi um longo processo até a consolidação da rede de rodovias, com diferentes caminhos refuncionalizados.

Agradecimentos

Agradecemos ao Fundo de Apoio à Manutenção e ao Desenvolvimento da Educação Superior de Santa Catarina (UNIEDU/FUMDES), que desde 04/2022 financia nossa pesquisa de doutorado, a partir de bolsa de estudo, e colaborou na preparação deste trabalho.

Referências

A VOZ DE CHAPECÓ, Chapecó, n. 362, 13 abr. 1952. Acervo do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina (CEOM).

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

ABREU, M. A. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. *Geosp*, São Paulo, v. 4, n. 1, 13-25, 2000.

- BARAT, J. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE; IPEA, 1978.
- BARAT, J. *Transportes e industrialização no Brasil no período 1885-1985: o caso da indústria siderúrgica*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1991.
- BARAT, J. O setor de transporte. In: AFFONSO, R. A.; SILVA, P. L. B. (Org.). *Empresas estatais e federação*. São Paulo: Ed. FUNDAP, 1996. p. 203-280.
- BARROS, J. D'A. História, espaço e tempo: interações necessárias. *Varia História*, v. 22, n. 36, p. 460-475, dez., 2006.
- BARROS, J. D'A. Fixos e fluxos: revisitando um par conceitual. *Cuadernos de Geografía: revista colombiana de Geografía*, v, 29, n. 2, p. 493-504, jul./dez., 2020.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Divisão de Programação, Orçamento e Controle. Setor de Cartografia e Desenho. Mapa rodoviário da região Sul: situação em 31 dez. 1969. Acervo do Arquivo Nacional (BR RJANRIO PH.0.MAP.56).
- BRASIL. Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes – GEIPOT. *Anuário Estatístico dos transportes*. Brasília: [s. n.], 1970.
- BRASIL. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *Transporte coletivo interestadual de passageiros: anuário estatístico de 1972*. Rio de Janeiro: [s. n.], 1975.
- BRASIL. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *Anuário estatístico do transporte rodoviário coletivo de passageiros de 1975*. Rio de Janeiro: [s. n.], 1976.
- BRASIL. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *Anuário estatístico do transporte rodoviário coletivo de passageiros de 1977*. Rio de Janeiro: [s. n.], 1978.
- BRASIL. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *Anuário estatístico do transporte rodoviário coletivo de passageiros de 1978*. Rio de Janeiro: [s. n.], 1979.
- BRASILEIRO, A.; HENRY, E. Secretaria de Viação, fabricação e promoção do sistema ônibus brasileiro. In: BRASILEIRO, Anísio et al. (Coord.). *Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras*. São Paulo: Cultura, 1999. p. 47-118.
- CORAZZA, G. Fronteira Sul: traços da formação econômica. In: RADIN, J. C.; VALENTINI, D. J.; ZARTH, P. A. (Org.). *História da Fronteira Sul*. Chapecó: Ed. UFFS, 2016. p. 298-317.
- CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO I.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). *Explorações geográficas: percursos no fim de século*. Rio de Janeiro: Bertrand, 1997. p. 219-318.
- CORREIO RIO-GRANDENSE, Garibaldi, n. 37, 20 set. 1944. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (Brasil).
- CORREIO RIO-GRANDENSE, Garibaldi, n. 41, 12 nov. 1947. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (Brasil).

- ESPÍNDOLA, C. J. *As agroindústrias de carne no Sul do Brasil*. 2002. 261 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.
- FERREIRA, A. *Concórdia: o rastro de sua história*. Concórdia: Fund. Mun. de Cultura, 1992.
- FREEMAN, C. Inovação e ciclos longos de desenvolvimento econômico. *Ensaio FEE*, Porto Alegre, v. 5, n. 1, p. 5-20, 1984
- GALVÃO, O. J. A. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – uma perspectiva histórica. *Planejamento e Políticas Públicas*, n. 52, 183-214, 1996.
- GÔMARA, A. R. B. *O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros: um acrescentamento histórico*. Brasília: ABRATI, 1999.
- GÔMARA, A. R. B.; LIMA, N. *Sonhos sobre rodas*. Brasília: ABRATI, 2012.
- GOULARTI FILHO, A. *Caminhos, estradas e rodovias em Santa Catarina*. S. Paulo: Hucitec, 2022.
- GRANDI, G.; NUNES, I. Política de transporte e a concepção do Projeto Viário Nacional na Era Vargas. In: GRANDI, G. (Org.). *Transportes e formações econômicas na América Latina*. São Paulo: Annablume, 2016. p. 251-268.
- HEINSFELD, A. *Fronteira e ocupação do espaço: a questão de Palmas com a Argentina e a colonização do vale do rio do Peixe-SC*. São Paulo: Perse, 2014.
- IBGE. *Anuário Estatístico do Brasil*. Vários números. 2022. Disponível em: <https://biblioteca-ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=720>. Acesso em: 14 dez. 2022.
- ITAPIRANGA. *Dados e informações sobre economia e demografia*. Itapiranga: Prefeitura Municipal de Itapiranga, 1967. Acervo do Museu Comunitário Almiro Theobaldo Muller.
- JORNAL DO DIA, Porto Alegre, n. 661, 04 abr. 1949a. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (Brasil).
- JORNAL DO DIA, Porto Alegre, n. 662, 05 abr. 1949b. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (Brasil).
- JORNAL DO DIA, Porto Alegre, n. 3.856, 18 dez. 1959. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (Brasil).
- LEMOS, J. H. Z. Por uma geo-história do transporte rodoviário de passageiros: contextos de operação na região Oeste de Santa Catarina. *Revista Transporte y Territorio*, Buenos Aires, n. 23, p. 288-319, jul./dic., 2020.
- LEMOS, J. H. Z. Urbanização e dinâmicas do transporte rodoviário de passageiros na região Sul do Brasil. *Revista Contexto Geográfico*, Maceió, v. 6, n. 12, p. 43-64, dez., 2021.
- LEXICAR Brasil. 2022. Disponível em: <http://lexicarbrasil.com.br>. Acesso em: 14 dez. 2022.

- LIMA, N. *Viagem ao ônibus brasileiro*. Rio de Janeiro: Arte Ensaio, 2008.
- LIMA NETO, O. (Coord.). *Transporte no Brasil: história e reflexões*. Brasília: GEIPOP; Recife: Ed. UFPE, 2001.
- MACHADO, A. CXXXVI Proverbios y cantares. In: MACHADO, Antonio. *Poesías completas*. Madrid: Publicaciones de la Residencia de Estudiantes, 1917. p. 221-238.
- MAMIGONIAN, A. Vida regional em Santa Catarina. *Revista Orientação*, São Paulo, n. 2, p. 35-38, set., 1966.
- MAMIGONIAN, A. A Geografia e “a formação social como teoria e como método”. In: SOUZA, M. A. A. (Org.). *O mundo do cidadão, um cidadão do mundo*. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 35-78.
- MAMIGONIAN, A. Kondratieff, ciclos médios e organização do espaço. *Geosul*, Florianópolis, v. 14, n. 28, p. 152-157, jul./dez., 1999.
- MAMIGONIAN, A. *Estudos de Geografia Econômica e de pensamento geográfico*. 2005. 265 f. Tese (Livre Docência) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.
- MARX, K. *Contribuição à crítica da economia política*. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008.
- MARX, K. *O capital: crítica da economia política: livro II: o processo de circulação do capital*. São Paulo: Boitempo, 2014. v. 2.
- MOREIRA, R. *Sociedade e espaço geográfico no Brasil: constituição e problemas de relação*. São Paulo: Contexto, 2011.
- MYSKIW, A. M. Uma breve história da formação da fronteira no Sul do Brasil. In: RADIN, J. C.; VALENTINI, D. J.; ZARTH, P. A. (Org.). *História da Fronteira Sul*. Chapecó: Ed. UFFS, 2016. p. 43-72.
- NATAL, J. L. A. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*. 1991. 370 f. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991.
- ÔNIBUS MAGAZINE: ed. especial sobre a Carrocerias Ott & Cia. Ltda., n. 8, nov., 2014.
- PEREIRA, R. F. A. Santa Catarina no contexto da formação sócio-espacial do Brasil meridional: do período colonial ao início do século XX. In: MAMIGONIAN, A. (Org.). *Santa Catarina: estudos de Geografia Econômica e Social*. Florianópolis: GCN; CFH; UFSC, 2011 13-30.
- PRIORI, A. et al. *História do Paraná: séculos XIX e XX*. Maringá: Eduem, 2012.
- RADIN, J. C. *Representações da colonização*. Chapecó: Argos, 2009.
- RADIN, J. C. Um olhar sobre a colonização da Fronteira Sul. In: RADIN, J. C.; VALENTINI, D. J.; ZARTH, P. A. (Org.). *História da Fronteira Sul*. Chapecó: Ed. UFFS, 2016. p. 146-166.

- RANGEL, I. A história da dualidade brasileira. *Revista de Economia Política*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 4, p. 5-34, out./dez., 1981.
- RANGEL, I. O caminhão e o trem. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 68, n. 21712, 12 set. 1988, Cidades: educação & ciência, p. C-2.
- RANGEL, I. O quarto ciclo de Kondratiev. *Revista de Economia Política*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 4, p. 30-43, out./dez., 1990.
- RANGEL, I. *Obras reunidas*. 3. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012. v. 2.
- RODRIGUES, L. A. *Transporte aéreo de passageiros no estado de Santa Catarina: estratégias logísticas e organização territorial*. 2020. 329 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.
- ROSENBERG, N. *Por dentro da caixa-preta: tecnologia e economia*. São Paulo: Ed. Unicamp, 2006.
- SANTOS, B. C. *Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros entre o interior sulista e a fronteira agrícola*. 2019. 390 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.
- SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 54, p. 81-100, jun., 1977.
- SANTOS, M. *Por uma Geografia Nova: da crítica da Geografia a uma Geografia crítica*. 6. ed. São Paulo: 2012.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2014.
- SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2018.
- SERENI, E. La categoría de “formación económico-social”. In: LUPORINI, C. et al. *El concepto de “formación económico-social”*. 3. ed. México D. F.: Siglo XXI, 1978. p. 55-95.
- SILVA, M. M. F. *Geografia dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.
- SILVA, M. W. A Geografia e o estudo do passado. *Terra Brasilis*, n. 1, p. 1-17, 2012.
- SILVEIRA, M. R. *Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas*. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.
- SILVEIRA, M. R. Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção histórica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-68.
- SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. Basis for a materialist and dialectical approach to spatial interaction. *Revista Terrae*, v. 8, n. 1-2, p. 35-42, 2011.
- SOUZA, M. L. R.; GORDON, H. J. Indústria e tecnologia metal-mecânica no estado de São Paulo - 1880-1980. In: MOTOYAMA, S. (Coord.). *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: Ed. Unesp; CEETEPS, 1994. p. 335-389.

TRAVASSOS, M. *Introdução à Geografia das comunicações brasileiras*. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1942.

VARGAS, M. Construção de estradas. In: MOTOYAMA, S. (Coord.). *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: Ed. Unesp; CEETEPS, 1994. p. 137-156.

VIEIRA, M. G. E. D. *Formação social brasileira e Geografia: reflexões sobre um debate interrompido*. 1992. 144 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1992.

VIEIRA, M. G. E. D.; NAPOLEÃO, F.; ROCHA, I. O. Contribuição ao estudo da rede urbana de Santa Catarina - Brasil. In: *ENCUENTRO DE GEOGRAFOS DE AMERICA LATINA*, 14., 2013, Lima. Anais [...]. Lima: [s. n.], 2013. p. 1-16.

WAIBEL, L. Princípios da colonização europeia no Sul do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 11, n. 2, p. 159-222, abr./jun., 1949.

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

ZARTH, P. A. Fronteira Sul: história e historiografia. In: RADIN, J. C.; VALENTINI, D. J.; ZARTH, P. A. (Org.). *História da Fronteira Sul*. Chapecó: Ed. UFFS, 2016. p. 9-24.

ZÖEHLER, A. 89 anos. Depoimento, 04 jan. 2020. Nonoai. Entrevistador: João Henrique Zoehler Lemos.