

ESPAÇO GEOGRÁFICO, FLUXOS E MIGRAÇÕES: CONTRIBUIÇÕES PARA O DEBATE A PARTIR DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS¹

João Henrique Zöchler Lemos²

Resumo: Entre os processos de (re)apropriação do espaço geográfico, muitas redes de sociabilidade são construídas, entre as quais estão as dinâmicas espaço-temporais relacionadas às migrações (de qualquer qualidade). Estas redes geram fluxos consideráveis de informações, mercadorias, valores e, sobretudo, pessoas. As ondas migratórias analisadas aqui, são as conhecidas a partir do segundo quartel do século XX, momento em que milhares de sujeitos se deslocaram de antigas áreas de colonização com ascendência europeia, no Rio Grande do Sul, e dirigiram-se a Santa Catarina, especialmente na parte mais ocidental deste estado. Esta intensa movimentação seguiu até a década de 1970, com uma gradual redução nas décadas seguintes – embora sempre presente – quando outras dinâmicas se configuraram. Entre elas está a migração rumo ao oeste do Paraná, que iniciou já a partir do final dos anos 1940, e posteriormente estendendo-se ao atual Mato Grosso do Sul, ao Mato Grosso, a Goiás, ao Tocantins, ao Pará e áreas do Nordeste, como o oeste baiano e sudoeste do Maranhão. Neste bojo de relações, foram constituídas diversas empresas de transporte de passageiros, algumas existentes até hoje e outras diversas já extintas. Desta maneira, trabalhamos com a hipótese de que este meio de transporte produz redes entre cidades e lugares, pontos outrora sem relações diretas, mas que hoje se conectam pelo transporte rodoviário de passageiros.

Palavras-chave: Geografia Histórica. Transporte rodoviário de passageiros. Oeste Catarinense.

1. Considerações iniciais

A região Oeste Catarinense – compreendida aqui como uma ampla área que recebeu levas de migrantes descendentes de europeus a partir das primeiras décadas do século XX – tem especificidades em sua formação socioespacial que se revelam fortemente até o presente por elementos comuns do cotidiano, como é o caso do transporte rodoviário de passageiros feito por ônibus, expressão dos movimentos

¹Este texto foi elaborado no âmbito da pesquisa de conclusão de curso sob orientação do Prof. Dr. Igor Catalão. Evidencio, também, o agradecimento ao Prof. Dr. Marlon Brandt pelas importantes contribuições nos diálogos iniciais que fomentaram alguns dos caminhos aqui percorridos.

²Graduando em Geografia, Universidade Federal da Fronteira Sul, *Campus* Chapecó
joao.zoehler@gmail.com

populacionais que partiram de um lugar ou para ele se dirigiam. O avanço das técnicas de transporte é uma das expressões mais impactantes da ação humana sobre o seu meio, o que coincide com as concepções trazidas por Santos (2013; 2014) sobre o desenvolvimento do meio técnico-científico-informacional. A dimensão cultural dos deslocamentos é enfatizada por Claval (2014), que mostra o papel essencial das mudanças no modo de os humanos se movimentarem, o que representa transformações vigorosas em como os sujeitos se relacionam com seu ambiente.

A confluência dessas técnicas, somadas às dinâmicas populacionais resultantes das constantes migrações oriundas do Sul do Brasil com destino a diversos lugares do país, como é a própria porção oeste de Santa Catarina, além de estados como Paraná, Mato Grosso e Goiás, produz consequências e representações simbólicas, materiais e imateriais. Entre essas relações, foram constituídas diversas empresas de transporte de passageiros, algumas existentes até hoje e outras diversas já extintas ou incorporadas pelas concorrentes. Estas ações e práticas permitem apreender a dimensão material da cultura desta área, vinculada aos movimentos migratórios que reocuparam o oeste catarinense e, noutros momentos, estados de outras regiões brasileiras. A materialização cultural, além disso, diz respeito também aos avanços técnicos que dão ao território uma fluidez maior, neste caso, principalmente através das rodovias.

2. A técnica, o movimento e os caminhos: algumas representações

A expansão das vias de deslocamento significa uma importante alteração nas práticas espaciais localizadas no oeste catarinense, ligadas a tempos pretéritos, com vínculos aos diversos sujeitos que produziram este espaço. O movimento das populações deste lugar, seja o indígena, o caboclo, o descendente de luso-brasileiros, seja, mais recentemente, os descendentes de imigrantes europeus, provocou alterações na paisagem e na forma de apropriação, construindo novas territorialidades e relações com a técnica do movimento. Em toda a porção oeste do estado catarinense, a implantação de rodovias deu-se lentamente, tendo a ampliação dos caminhos terrestres



XXXV ENCONTRO ESTADUAL DE GEOGRAFIA “A
DIVERSIDADE DA GEOGRAFIA E A GEOGRAFIA DA
DIVERSIDADE NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO
XXI” Erechim-RS, 12 a 14 de outubro de 2018

sido feita inicialmente com a abertura de picadas, conforme observado em Chitolina (2015) e Vicenzi (2008).

Os meios de deslocamento, neste caso as estradas de rodagem, representam materialmente aspectos da constituição territorial, onde as rodovias conformaram relações já estabelecidas. É o caso das rodovias BR-163 e SC-283, que se relacionam a movimentos de antigos ocupantes, como os caboclos que trabalhavam na extração de erva-mate (FERRARI, 2015), além de dinâmicas que incluem movimentos políticos, como foi a Coluna Prestes (STAUB; STAUB, 2014). Mas também há rodovias que surgiram através de alterações construídas principalmente pelas frentes de (re)ocupação ligadas à colonização, além de interesses do Estado catarinense em edificar vias de comunicação eficientes no oeste do estado. As vias de tráfego, na metade do século XX, apresentavam-se sob profunda precariedade, conforme o que é possível ver no relato da viagem do então governador Adolfo Konder, no ano de 1929 (FLORES; SERPA, 2005; WERLANG, 2006).

A ligação com o Rio Grande do Sul na porção oeste se deu de modo especial pelo atual trajeto da rodovia BR/SC-480, correspondendo à localidade denominada Goio-Ên, ambiente espaço-temporalmente importante desde as atividades vinculadas ao tropeirismo, também considerada um “porto”, na linguagem local, que permitia a partida de balsas para o transporte de pessoas, automóveis e mercadorias, conforme traz Santos (2005). A edificação da ponte entre as duas margens do rio, na década de 1970 acentuou este lugar como ponto de passagem dos viajantes, que se deslocam entre os dois estados e de/para outras áreas do país. Ao longo dessas rodovias, constituíram-se vilas, povoados e pequenos núcleos populacionais, que posteriormente se expandiram às categorias de distrito e cidade.

Quando consideramos a temporalidade como algo intrínseco ao território, em acordo com o que Saquet (2010; 2011) propõe, o próprio caminho ou via de deslocamento corresponde a uma materialização desta vida, da ação humana sobre o espaço analisado, onde os diferentes períodos históricos se sobrepõem e dão origem ao hoje, às práticas socioespaciais do presente, providas de interesses econômicos, políticos, culturais etc. Isso quer dizer que as relações sociais sobre o Oeste Catarinense,

Realização:



desde principalmente o início do século XX, concretizam-se até hoje no tema abordado aqui, o transporte rodoviário de passageiros por ônibus.

Outra contribuição relevante é a noção de Geografia da Circulação trazida por Silveira (2011, p. 11), que afirma que: “A circulação redonda no ato e nas consequências de transportar como parte integrante da evolução humana e das transformações espaciais”, conjugando num todo os elementos que formam os sistemas de transporte, não apenas os meios ou as vias, as infraestruturas, mas também os sujeitos envolvidos nos processos. A partir disso, entende-se que tanto as infraestruturas quanto os sujeitos são importantes para os estudos envolvendo essa temática da ciência geográfica. A compreensão multidimensional abarca também, em nossa concepção, a dimensão cultural de quem transporta e é transportado.

3. O transporte rodoviário de passageiros no Oeste Catarinense: diálogos possíveis

É difícil precisar quando, no Oeste de Santa Catarina, percorreu o primeiro ônibus e/ou serviço regular de transporte de passageiros. Pode-se estipular que ocorreu no início da década de 1930, graças a registros fotográficos, documentais e demais fontes, localizados inclusive em periódicos regionais. De qualquer maneira, é possível afirmar que representou (e ainda representa, sob outras especificidades) um importante meio de transporte, não somente dos viajantes, mas também de produtos, informações e, não menos importante, difusão de costumes.

Constata-se que entre os usos deste meio de transporte, as primeiras rotas de transporte de passageiros alimentavam o deslocamento de possíveis compradores de terras, das então empresas ligadas ao processo de colonização, que vendiam glebas concedidas pelo Estado às mesmas. Além desta função, mostravam-se bastante úteis à interligação entre áreas urbanas e rurais, bem como às cidades localizadas ao longo das vias de trânsito, que eram percorridas pelos migrantes. Além do papel deste modal no oeste catarinense, é importante entender a conexão com outras áreas de (re)ocupação recente, com vínculos que remetem às frentes de expansão da colonização de ascendência europeia do Sul do Brasil num período pós-1970.

Entre as primeiras marcas do transporte de passageiros nessa região, conforme informações da Prefeitura Municipal de Itapiranga (1967), está a fundação, no ano de 1936, no extremo oeste do estado catarinense, 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 o oeste catarinense. Existira, nestas áreas, um considerável movimento de emigração para o noroeste gaúcho e oeste do estado vizinho. Neste arranjo de inter-relações socioterritoriais, podemos citar um fator relevante da causa destes fluxos e afluxos de migrantes. As práticas de (re)povoamento por parte das empresas colonizadoras, sob um viés étnico, explicam o porquê dos sujeitos partirem das áreas mencionadas, no Rio Grande do Sul, para as atuais cidades de Itapiranga, Mondaí, Palmitos, Cunha Porã e áreas limítrofes. Cabe mencionar autores que trataram deste tema, como é o caso de Werlang (2006) e Werle (2001). Na figura 01, observa-se um ônibus da empresa Andorinha Azul, datada da década de 1940, operando a linha que ligava Itapiranga à Vila Oeste, denominada atualmente de São Miguel do Oeste.

Figura 01: Registro fotográfico do ônibus da “Emprêza Andorinha Azul” que operava a linha entre Itapiranga e Vila Oeste (São Miguel do Oeste) no final da década de 1940



Fonte: Acervo Unesul de Transportes Ltda.

Um dos aspectos que mais marca a trajetória dos sujeitos envolvidos com o transporte de passageiros é, conforme relatos proferidos pelos mesmos (ver UNESUL, [197-]), as condições de trafegabilidade da época. Entre os diálogos, o feito ainda na década de 1970 por um dos sócios fundadores da empresa Unesul, João Lourenço Zaffari, retrata a sua percepção acerca dos deslocamentos entre cidades, hoje consideradas próximas graças às mudanças trazidas pelas melhores condições das rodovias, agora asfaltadas. 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 Leão da Serra [...] chegava a demorar quase um dia – nos períodos de chuva” (UNESUL, [197-], p. 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”, fazendo uma clara referência ao importante papel que este meio de transporte desempenhara para estas longínquas áreas do estado gaúcho.

A empresa que realizava o percurso entre estas duas cidades gaúchas próximas, Emprêza Leão da Serra de Transportes Ltda., foi constituída no final da década de 1930

na cidade de Erechim. Na figura 02, observa-se um ônibus de mecânica Ford, da Leão da Serra, exibindo a linha “Erechim – Chapecó”.

Figura 02: Ônibus da empresa Leão da Serra que ligava Erechim (RS) a Chapecó (SC) na década de 1940. As estradas eram precárias, com viagens longas mesmo em curtas distâncias



Fonte: Acervo Unesul de Transportes Ltda.

Em entrevista a um dos sujeitos desta nova dinâmica ainda na primeira metade do século XX, Souza (2013) nos mostra a importância das “paragens” existentes no oeste catarinense, neste caso, o Hotel Fiorini (figura 03). De acordo com ele, “as rotas de ônibus costumavam ser 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” (p. 19).

Figura 03: Hotel Fiorini de Pinhalzinho (SC) na década de 1960



Fonte: Acervo da família Fiorini.

Com novas dinâmicas demográficas, econômicas e políticas existentes na região Sul do país nas décadas seguintes, as áreas de migração interna se propagaram. Além das ligações entre os estados do Sul, as demandas por novos serviços prestados por empresas de ônibus acompanharam as áreas de penetração desta população. Será possível ver que, a partir da década de 1970, criam-se novas rotas de transporte de passageiros interligando os estados do Sul – e o oeste de Santa Catarina – com as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste do país. No trabalho de Wagner (1995), vê-se que era muito buscada, na década de 1970, uma opção de melhor qualidade e praticidade para o deslocamento entre os estados da Bahia e do Rio Grande do Sul. Na figura 04, observamos um material que informa os pontos de parada desta rota, podendo ser considerada uma expressão destes movimentos migratórios, materializando-se nos fluxos através do transporte de passageiros por ônibus. O oeste catarinense é percorrido por esta linha de ônibus, que atravessa cidades como Palmitos, São Carlos, Chapecó, Xanxerê e Abelardo Luz.

Figura 04: Material de divulgação utilizado pela empresa Cantelletur (hoje Cantelle) entre os anos de 2005 e 2008. Vemos nela uma representação através da cartografia do trajeto percorrido



Fonte: Acervo do autor/divulgação.

As fotografias de época e demais materiais de divulgação em jornal e cartazes, permitem uma compreensão da dimensão material (os fluxos em si) e imaterial (cultural, laços de sociabilidade) que o transporte rodoviário de passageiros por ônibus incorpora, sendo uma importante possibilidade 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 catarinense, como, também, outras áreas do país, o ônibus esteve sempre presente, embora certamente como um objeto dotado de interesse por parte das empresas operadoras, mas representando também um papel de integração territorial e meio de conexão de trajetórias.

4. Reflexões finais

Realização:



XXXV ENCONTRO ESTADUAL DE GEOGRAFIA “A
DIVERSIDADE DA GEOGRAFIA E A GEOGRAFIA DA
DIVERSIDADE NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO
XXI” Erechim-RS, 12 a 14 de outubro de 2018

A produção do espaço e o domínio de seus recursos pelo humano, como nos mostram Claval (2011; 2014) e Santos (2014), pode ser evidenciada quando tomamos os movimentos migratórios – autônomos ou não, com incentivos ou não – como base de nosso percurso científico. O ato de modificar a paisagem, instituir tradições e propagar costumes, (re)produzir e modificar identidades – locais e herdadas – está ligado de modo singular ao transportar. O transporte, como vemos em Silveira (2011), é formado por várias dimensões, sendo impossível compreendê-lo apenas através das infraestruturas e do que ele movimenta, sem um entendimento de bases geográficas e históricas.

Entender os sujeitos envolvidos no processo é de grande relevância, somando isso à apreensão das modificações realizadas no caminho. Uma estrada não é, comumente, apenas uma estrada, uma passagem. Ela pode e irá expressar um acúmulo de tempos, de narrativas, percepções e experiências, as quais se ligam de maneira bastante íntima com as dinâmicas demográficas que penetraram tais espaços, como os analisados neste estudo. O transporte rodoviário de passageiros pode ser uma dimensão de análise interessante quando pensamos nos movimentos migratórios e na produção do espaço geográfico, bem como em seus fluxos.

O território, em sua constituição multidimensional, incorpora esses elementos – redes, fluxos, rugosidades – e se materializa de formas diversas, inclusive em ações/processos comuns do cotidiano. Esta é a tentativa de compreender este modal de transporte como uma expressão material e simbólica, simultaneamente, de dinâmicas pretéritas que imprimem marcas no espaço geográfico.

Referências

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

CLAVAL, Paul. **Terra dos homens**: a Geografia, uma apresentação. São Paulo: Contexto, 2011.

_____. **A Geografia Cultural**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2014.

Realização:





XXXV ENCONTRO ESTADUAL DE GEOGRAFIA “A
DIVERSIDADE DA GEOGRAFIA E A GEOGRAFIA DA
DIVERSIDADE NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO
XXI” Erechim-RS, 12 a 14 de outubro de 2018

FLORES, Maria Bernardete Ramos; SERPA, Élio Cantalício. A hermenêutica do vazio: fronteira, região e brasilidade na viagem do governador ao Oeste de Santa Catarina. In: CEOM – CENTRO DE MEMÓRIA DO OESTE DE SANTA CATARINA. **A viagem de 1929**: Oeste de Santa Catarina, documentos e leituras. Chapecó: Argos, 2005.

PREFEITURA Municipal de Itapiranga. **Dados e informações sociais e econômicas do município**. Itapiranga: [s. n.], 1967.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 2014.

_____. **Técnica, espaço e tempo**. São Paulo: Edusp, 2013.

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

SAQUET, Marcos Aurélio. **Por uma Geografia das territorialidades e das temporalidades**: uma concepção multidimensional voltada para a cooperação e para o desenvolvimento territorial. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

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

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

SOUZA, Jerry. O transporte por ônibus no oeste de Santa Catarina: o início. **Ônibus Magazine**, n. 01, p. 16-20, jan. 2013.

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

Realização:





XXXV ENCONTRO ESTADUAL DE GEOGRAFIA “A
DIVERSIDADE DA GEOGRAFIA E A GEOGRAFIA DA
DIVERSIDADE NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO
XXI” Erechim-RS, 12 a 14 de outubro de 2018

UNESUL uma história de pioneiros. **Rodonai**, São Paulo, p. 30-37, [197-].
VICENZI, Renilda. **Mito e história na colonização do oeste catarinense**. Chapecó:
Argos, 2008.

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

WERLANG, Alceu. **Disputas e ocupação do espaço no oeste catarinense**. Chapecó:
Argos, 2006.

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

Realização:

