

Dinâmicas territoriais e crise no transporte público regional catarinenseⁱ

João Henrique Zoehler Lemos

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Florianópolis – SC, Brasil

lattes.cnpq.br/0296638454196564

 orcid.org/0000-0003-3305-1624

joao.zoehler@gmail.com

 @percursos_revista

 /revpercursos

 <http://dx.doi.org/10.5965/19847246262025e0302>

Para citar artigo:

LEMOS, João Henrique Zoehler.
Dinâmicas territoriais e crise no transporte público regional catarinense. *PerCursos*, Florianópolis, v. 26, e0302, 2025.



Dinâmicas territoriais e crise no transporte público regional catarinense

Resumo

O objetivo deste trabalho é analisar a dinâmica territorial recente do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros em Santa Catarina, central para a acessibilidade e mobilidade nas escalas regional e da rede urbana. O estudo investiga a organização espacial desse serviço público e as interações espaciais por ele produzidas, destacando-se a relevância para a integração territorial. A pesquisa parte do ferramental teórico crítico da ciência geográfica, alicerçado no método da formação socioespacial, combinando metodologias qualitativas e quantitativas, incluindo trabalho de campo. Conclui-se que o serviço em questão é central para a integração regional, embora enfrente desafios, exigindo a ação do Estado. Inovações institucionais e o efetivo planejamento são urgentes para uma logística territorial renovada. Apesar das contradições, como o seu caráter fragmentário e a estrutura normativa precária, o serviço continua sendo um suporte de fundamental importância à mobilidade da população em Santa Catarina.

Palavras-chave: transporte rodoviário intermunicipal de passageiros; interações espaciais; integração territorial; mobilidade; acessibilidade.

Territorial dynamics and crisis on regional bus services in the State of Santa Catarina

Abstract

The objective of this paper is to analyze the recent territorial dynamics of intercity road passenger transportation in Santa Catarina, which is central to accessibility and mobility at regional and urban network scales. The study investigates the spatial organization of this public service and the spatial interactions it produces, highlighting its relevance for territorial integration. The paper is based on the critical theoretical framework of geographical science, based on the socio-spatial formation, a Marxist category on critical geography, combining qualitative and quantitative methods, including fieldwork. It is concluded that the service in question is central to regional integration, although it faces challenges and requires government action. Institutional innovations and effective planning are urgently needed for improved territorial logistics. Despite contradictions, such as its fragmented nature and precarious regulatory structure, the service continues to be a crucial support for the mobility of the population in Santa Catarina.

Keywords: intercity road passenger transport; spatial interactions; territorial integration; mobility; accessibility.

1 Introdução

Para nos deslocarmos entre as cidades que formam o território do estado de Santa Catarina, situado na região Sul do Brasil, os serviços regulares de ônibus são essenciais. Eles correspondem ao sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, serviço de utilidade pública que abrange praticamente todo o estado. Nele estão abarcadas operações tanto nas mais densas aglomerações urbanas, como na Região Metropolitana de Florianópolis (RMF), quanto entre as principais cidades de papéis regionais e as cidades pequenas situadas em sua hinterlândia ou mesmo os deslocamentos entre localidades rurais na densa rede de municípios catarinenses.

Não obstante a centralidade para a provisão de deslocamentos para a realização de atividades diversas da reprodução social cotidiana, esse serviço público vem demonstrando uma situação de crise. Uma aproximação quantitativa ratifica os indicadores dessa crise, neste caso, ao lado da demanda: houve uma queda de 70% no total de passageiros transportados entre 2000 e 2023, queda mais acentuada nos serviços rodoviários (regionais ou de maior distância), que passaram de 17,4 milhões em 2000 para 4,7 milhões em 2023. Já no lado da oferta, o total de viagens realizadas, no serviço rodoviário, caiu 66% no mesmo período, bem como a quantidade de linhas operadas caiu de 535 para 193 (Santa Catarina, 2024a).

Diversos municípios deixaram de ser atendidos pelo transporte intermunicipal ou tiveram a oferta reduzida a poucas viagens semanais. Há um verdadeiro “apagão” no transporte público por ônibus: a cidade média de Chapecó, localizada na região Oeste catarinense, está desarticulada de muitas cidades pequenas presentes em seu entorno próximo; mesmo centros regionais relevantes, como Caçador, Lages, Mafra etc. têm uma baixa conectividade com as suas regiões imediatas; em geral, a demanda não deixou de existir, sendo ela transferida para outros meios de transporte, como o individual por meio de caronas, transporte privado, fretado etc. Diante disso, evidenciaremos as suas recentes dinâmicas e implicações para a integração regional estadual. Uma visão panorâmica do tema na realidade brasileira é necessária antes que avancemos.

No país, especialmente após o novo ciclo de desenvolvimento econômico brasileiro dos anos 2000 e a emergência de novas contradições nas condições de

deslocamento da população, o tema dos sistemas de transporte público passou a ser mais frequente nas ciências sociais (Brasileiro *et al.*, 2022; Cocco; Miralles-Guasch, 2016; Mesentier; Orrico, 2024; Vasconcellos, 2013). Tais debates costumam aparecer nas ciências que objetivam analisar o território, a sociedade e sua dinâmica econômica e política, como no nosso caso, a partir da Geografia. Em geral, o transporte público aparece junto de conceitos como mobilidade e acessibilidade, associados à questão urbana e à escala da cidade ou, quando tratado na escala regional, predomina a abordagem nas mais complexas aglomerações urbanas e regiões metropolitanas (Cocco, 2017; Silva, 2017; Ulian, 2008). Por outro lado, a escala que ultrapassa as cidades e contextos urbanos mais densos é menos frequente, com alguns exemplos recentes para o transporte de curta distância (Druciaki, 2014; Santos, 2022; Siqueira, 2018) ou de média e longa distâncias e escalas mais amplas (Lemos, 2021; Oliveira Neto, 2024; Santos, 2024).

É o transporte público de passageiros em escala regional que nos interessa mais, especialmente o que corresponde ao suporte para deslocamentos nas realidades urbanas menos complexas ou que escapa aos intensos deslocamentos pendulares cotidianos, apesar de também abarcá-los em certa medida. Há uma lacuna na análise dos transportes públicos regionais, normalmente denominados como rodoviários ou de média e longa distâncias, tão amplamente difundidos no território nacional e que são o suporte de uma parcela importante dos deslocamentos de pessoas. São eles os sistemas intermunicipais, contidos nos estados brasileiros ou o interestadual, que interliga localidades situadas em dois ou mais estados do país. Sua gênese remonta ao desenvolvimento das redes de transportes e à aceleração da urbanização no país, e compreende parte da trajetória do progresso técnico do rodoviarismo (Brasileiro; Henry, 1999; Gômara, 1999; Wright, 1992).

Desde já convém ressaltar que há grande dificuldade na mensuração dos dados referentes ao fluxo nos sistemas de transporte rodoviário de passageiros que escapa à escala municipal e das cidades. Especialmente pelo caráter fragmentário de sua administração e planejamento, visto que o pacto normativo no território nacional é estratificado, de modo a obedecer aos entes federados. União, estados, municípios e o Distrito Federal comandam os seus respectivos sistemas de transporte de passageiros por ônibus. Eles são raramente articulados entre si, o que implica em prejuízos à eficácia desse serviço de utilidade pública e ao estudo e planejamento das operações.

Sendo assim, o transporte público por ônibus é regulado sob diferentes pactos normativos, tendo em escala nacional e mesmo internacional a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), agência reguladora que supervisiona os fluxos interestaduais e internacionais. Já os fluxos intermunicipais são normatizados por órgãos estaduais, como no nosso estudo de caso do estado catarinense, onde há a repartição do controle a partir da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) e da Agência Reguladora de Serviços Públicos de Santa Catarina (ARESC), uma responsável pelas operações e planejamento e a outra pela fiscalização, respectivamente.

Sob essa estrutura institucional, conforma-se um sistema de transporte público simultaneamente complexo (pela sua abrangência e essencialidade) e hoje precário (pela ausência de inovações). Permanece vigente um pacto normativo arcaico, com leis e normas da década de 1980 que vêm impactando deletariamente na qualidade das operações, com reflexos na insegurança jurídica ao capital privado operante e na incapacidade do governo estadual em prover uma rede básica de transporte coletivo de passageiros no estado. Isso foi agravado face ao atual período e às novas tecnologias de transporte e as aceleradas dinâmicas econômicas urbanas e regionais do estado, que entram em choque com um sistema de transporte público socialmente ineficaz.

Apesar da fragilidade com que o transporte rodoviário de passageiros é institucionalmente encarado no território brasileiro, algumas estimativas e estudos abrangentes destacam a centralidade dos ônibus para a efetivação dos deslocamentos no país. O relatório executivo do Plano Nacional de Logística (PNL) 2035 destacou a relevância do modal rodoviário por meio das operações de ônibus no transporte de passageiros. No documento, considerando-se o indicador de passageiro-quilômetro e os serviços regulares, o transporte rodoviário de passageiros por ônibus correspondeu a 16,8% da matriz modal nacional, superado somente pelo transporte aeroviário (24,7%) e seguido pelos modais hidroviário e ferroviário, cada um deles com menos de 1% na participação; a preponderância geral corresponde ao transporte rodoviário individual realizado sobretudo por automóveis, 57,6% da matriz modal (Brasil, 2021).

Em Santa Catarina permanece como um importante meio de transporte público, coletivo e regular de passageiros. Isso mesmo diante da queda no número de usuários transportados e a menor abrangência das operações, esta sintetizada pela redução da

variedade de linhas operadas, horários disponíveis e cidades atendidas. É frequente o uso do transporte por ônibus para o acesso a tratamento médico, como observado nos deslocamentos entre cidades pequenas e os centros urbanos mais complexos. Ou para o acesso ao ensino superior público gratuito (federal ou estadual) presente em alguns poucos lugares. Para as cidades pequenas, menores escalões da rede urbana, a dependência de deslocamento da população para o acesso a serviços públicos específicos, como bancos, também exemplifica a função do transporte público regional, tema que foi destacado por estudos abrangentes, como vistos no IBGE (2017; 2020).

O transporte coletivo de passageiros é, na prática, um serviço de utilidade pública outorgado à iniciativa privada, como no caso dos serviços rodoviários brasileiros. Diante de momentos de crise e mudanças abruptas, reproduz conflitos e contradições que afetam diretamente as condições de mobilidade da população. Passada a década de 1990, a atuação do Estado se mostrou substancialmente fragilizada, sobretudo no sentido do planejamento territorial e controle dos fluxos (Silveira, 2019). Em geral, esse quadro de redução da capacidade de intervenção estatal forjou um cenário de maior dependência dos interesses privatistas dos capitais empresariais envolvidos no setor de transporte de passageiros. Tal cenário é agravado em situações de redução na demanda pelos serviços, com choques nas condições de investimentos privados e a redução da eficácia e abrangência dos serviços. Dessa maneira, fica comprometido o atendimento às cidades catarinenses, resultando inclusive na precarização das operações em termos de abrangência, frequência, qualidade e modicidade tarifária.

A desregulamentação dos serviços públicos tem sido uma tendência mundial neste período de longa crise que se arrasta desde a década de 1970 (Rangel, 1990). Na América Latina, nos transportes, o laboratório das experiências neoliberal foi o Chile, com ações de abertura do mercado de transporte rodoviário de passageiros desde os anos 1970, a começar pela realidade metropolitana de Santiago, capital chilena (Thomson, 2001). Foi parte da difusão do ideário neoliberal emanado desde o centro hegemônico capitalista, com novas práticas regulatórias vindas da Inglaterra e dos Estados Unidos. A abertura dos mercados via desregulamentação foi executada em vários países e na periferia subdesenvolvida capitalista ocorre por meio da redução do papel ativo do Estado no planejamento dos transportes, com o desmonte e afrouxamento dos órgãos e

a consequente incapacidade de provisão de pactos normativos territorialmente mais justos – algo que é observado décadas depois daquelas primeiras ações dos anos 1990. As novidades no pacto normativo são efetivadas de modo a prover normas e legislações afeitas à menor incidência dos órgãos de controle e administração sobre as operações. No transporte rodoviário de passageiros, a emergência das agências reguladoras e o papel meramente “mediador reativo” do Estado consumou o processo – uma transposição acrítica de normas estrangeiras, por exemplo (Brasileiro; Aragão, 2001).

Nosso foco é apresentar uma síntese da dinâmica desse meio de transporte ao longo dos últimos anos, num recorte temporal que considera o período desde o ano de 2000. Temos o fluxo de passageiros como elemento de análise, complementado por aspectos da organização espacial engendrada pelos agentes econômicos de transporte e pelo Estado. Vale ressaltar que o foco é a dinâmica do próprio serviço público de transporte em questão, enquanto uma expressão particular das redes geográficas, o que nos diferencia de estudos¹ que empregaram o transporte coletivo de passageiros por ônibus somente como uma variável para se tratar quantitativamente da rede urbana em si.

Diante do exposto, o objetivo deste trabalho é analisar a dinâmica territorial recente do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros em Santa Catarina, central para a acessibilidade e mobilidade nas escalas regional e da rede urbana. O trabalho investiga a organização espacial (Corrêa, 2007; Santos, 2014a; 2014b; 2014c) desse serviço público e as interações espaciais por ele produzidas, destacando-se a relevância para a integração territorial. As interações espaciais (Corrêa, 1997), fundamentos transformadores do espaço geográfico, não podem ser vistas como meros deslocamentos sobre o espaço, num sentido geométrico, por demais superado a partir da incorporação de métodos totalizadores para se tratar da realidade concreta. Isto é, as interações espaciais abarcam e ultrapassam os simples fluxos dos sistemas de transporte. Foi o que demonstraram Silveira e Cocco (2011) e Cocco (2017), sustentados no materialismo histórico e dialético, para os quais as interações espaciais têm um papel

¹ Estudos produzidos na Geografia brasileira, desde a década de 1970, baseados nas contribuições de Walter Christaller e a teoria dos lugares centrais, e dos britânicos Frank Green e Ian Carruthers, estes com o estudo da hierarquia urbana e zonas de influência a partir dos ônibus regionais. Como exemplo, foram publicados trabalhos sobre os estados do Rio Grande do Sul por Neves (1971) e de Santa Catarina por Pompilio (1987).

central no desenvolvimento socioespacial. No entanto, sendo um componente das interações espaciais, o aspecto mais objetivo e tangível, referente aos fluxos propriamente ditos, compõe uma etapa importante para conhecermos a dinâmica do serviço de utilidade pública sobre o qual nos atentamos.

O artigo resulta de uma pesquisa sustentada no ferramental teórico da Geografia, alicerçado em uma abordagem exploratória e explicativa (Gil, 2021) construída a partir do paradigma teórico que emprega a formação socioespacial (Santos, 1977), combinando aspectos qualitativos e quantitativos para o estudo da circulação, dos transportes e da logística (Silveira, 2011; 2019). A pesquisa esteve baseada em trabalhos de campo e observações empíricas acerca do transporte público catarinense, complementadas por revisões bibliográficas teóricas e temáticas. Também foram obtidos e tratados dados sobre o objeto estudado que, após organizados, subsidiaram a criação de tabelas, quadros e mapas para representações e análises.

Para alcançarmos o nosso objetivo, nas duas próximas seções trataremos da dinâmica recente do transporte público regional catarinense, considerando os seus fluxos e demais aspectos da organização espacial, bem como as transformações recentes a partir da oferta e da demanda. Depois, daremos ênfase ao pacto normativo organizado a partir do governo estadual catarinense ao longo das décadas, com base nos elementos da gênese do serviço público tratado e como isso ressoa, no presente, como uma debilidade para o planejamento territorial do próprio sistema de transporte. Por fim, a última seção elencará as recentes ações empreendidas pelo Estado catarinense com vistas a tentar mitigar as contradições acumuladas há décadas no serviço, com destaque para a permanência de ações pouco eficazes e a reprodução de velhas práticas que contribuem para manter o transporte público regional em uma situação de letargia.

2 Panorama do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros em Santa Catarina

Os sistemas de transporte público compreendem uma atividade econômica que não pode ser compreendida por si mesma, visto que se trata do desdobramento de múltiplas determinações econômico-sociais. Entre as determinações, a que salta

enquanto motor para a produção de interações espaciais é a da divisão territorial do trabalho e o seu nível de dinamismo e complexidade. Portanto, em um estado como Santa Catarina, onde há uma série de cadeias produtivas instaladas e intensas alterações foram processadas no período pós-2003, o tema das condições de acessibilidade e mobilidade nas escalas regional e da rede urbana é de grande importância.

Com uma população de 7,6 milhões de habitantes, que cresceu 19,6% entre 2010 e 2022, a condição de acessibilidade regional é diferenciada. Os serviços de ônibus são mais presentes, não sem debilidades, nas cidades localizadas na Fachada Atlântica, região que agrupa dezenas de importantes centros urbanos, onde historicamente foram desenvolvidos setores produtivos dinâmicos. Tal dinamismo também é constatado no Planalto catarinense onde, contudo, coexistem lugares com ritmos econômicos menos intensos, existindo níveis desiguais de dinamismo nas regiões de Chapecó, Joaçaba e São Miguel do Oeste (Mamigonian, 1966; 2011; Miotto; Lins; Mattei, 2010; Silveira, 2016). A gradual exclusão de cidades da rede de operações do transporte público frequentemente se sobrepõe aos municípios com perda populacional e crescimento econômico reduzido.

A dinâmica territorial do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros catarinense compreende, apesar da queda no movimento de passageiros observada ao longo das últimas décadas, um importante conjunto de fluxos. São expressões da própria rede urbana, traduzindo-a, no sentido de que esta última é a síntese das múltiplas redes geográficas, conforme Corrêa (2018). O sistema está organizado a partir das operações rodoviárias (serviço rodoviário) e urbanas (serviço urbano), classificação atribuída há décadas pelo Estado catarinense. Resultou de adaptações parciais às demandas das aglomerações urbanas mais complexas, como no entorno de Florianópolis, Blumenau, Joinville, Itajaí, Criciúma, Tubarão etc. Não há, contudo, uma forma precisa de classificar as operações, restando às demandas das empresas de transporte e aos costumes acumulados a solicitação para tal enquadramento. Em geral, as linhas de ônibus rodoviárias compreendem a maior parcela das outorgas e atendem a deslocamentos de distâncias mais elevadas, que podem variar de 3 km a 700 km; já as urbanas são, no presente, responsáveis pela maior parcela da movimentação realizada e estão frequentemente presentes na mobilidade pendular da população, como na RMF.

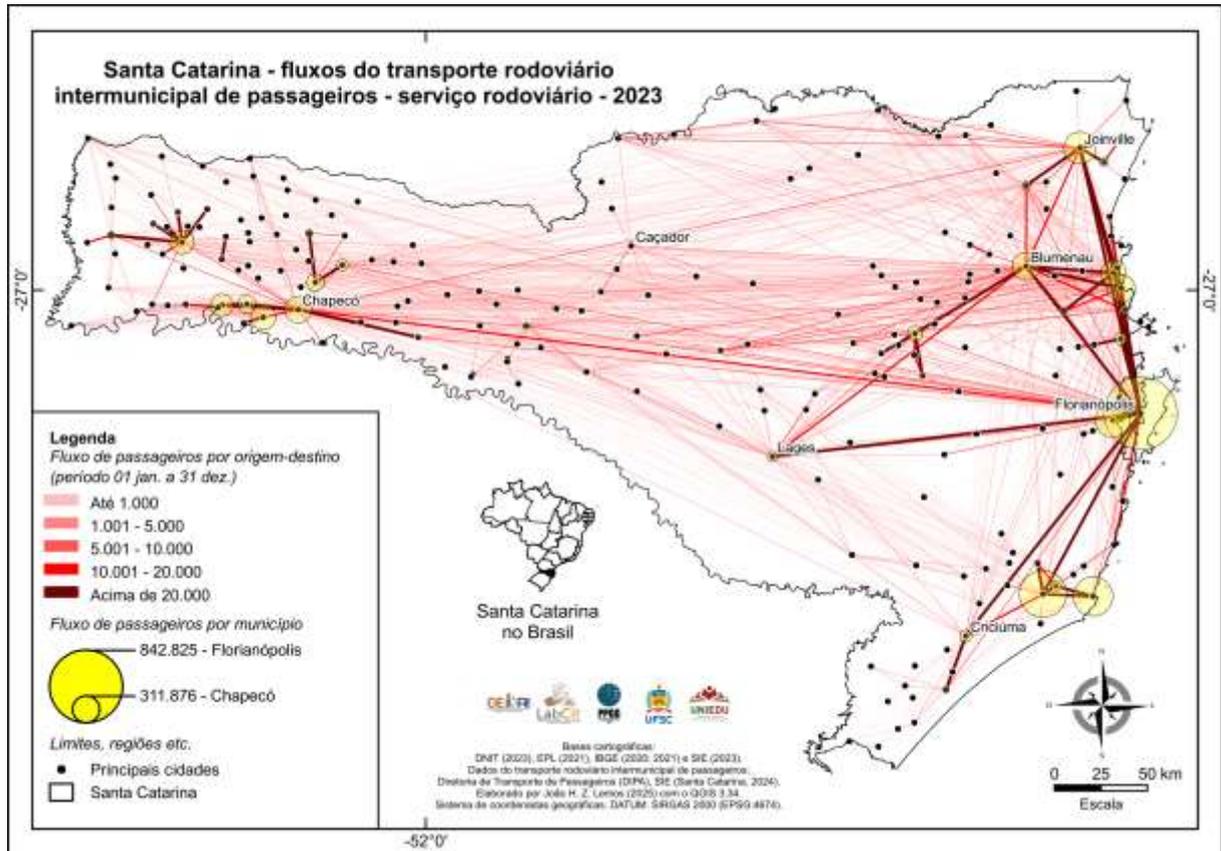
Dados para o ano de 2023 apontaram a movimentação de 32,4 milhões de

passageiros, entre os quais 4,7 milhões no serviço rodoviário e 28 milhões no serviço urbano. Esse fluxo esteve dividido entre 524 linhas, 193 rodoviárias e 331 urbanas. Há linhas bastante extensas, como o serviço rodoviário que liga Dionísio Cerqueira a Florianópolis via BR-282/BR-470 e os seus mais de 890 km de extensão, 20 cidades atendidas e movimentação de 11,4 mil usuários; ou de Jaraguá do Sul a Araranguá com 444 km, 13 cidades atendidas e 42 mil passageiros no mesmo ano. Há também linhas menos extensas, como a operação urbana de 16 km entre Criciúma e Forquilha e um fluxo de 335 mil passageiros, ou o serviço rodoviário que liga São João Batista a Tijucas, com apenas 26 km e um movimento de 42 mil passageiros. Fato é que o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros catarinense manifesta uma diversidade que é própria da formação socioespacial onde esse serviço público é produzido, expressando diferenças urbano-regionais e os distintos ritmos das interações espaciais.

O mapa presente na figura 1 apresenta o fluxo de passageiros do transporte intermunicipal. No mapa estão elencados os pares de origem e destino envolvendo as cidades catarinenses e a movimentação registrada no ano de 2023. Somente os fluxos registrados no âmbito das linhas rodoviárias foram considerados. Cada fluxo está contido em uma ou mais linhas de ônibus, que realizam paradas para embarque e desembarque em um ou mais municípios, até mesmo algumas dezenas, conforme o tipo de operação.

Há dezenas de empresas de transporte, com a predominância de firmas de pequeno porte e frequentemente comandadas por capitais sob controle familiar. São operações duradouras que chegam aos quase 100 anos de existência em alguns casos, como nas maiores empresas, caso da Auto Viação Catarinense, com linhas de Florianópolis a Blumenau desde 1928. Apesar dessa dispersão entre várias empresas há uma notória concentração: as empresas Auto Viação Catarinense, Transportes Alvorada, Reunidas (grupo), União, Verdes Mares, Santa Teresinha, Santo Anjo, Presidente, Haverroth e Taioense eram as 10 maiores operadoras do serviço rodoviário em 2023 e concentravam aproximadamente 60% de todo o fluxo de passageiros, companhias que também correspondiam a 57% das linhas de ônibus desse serviço. Em 2023 havia 64 empresas de transporte registradas, entre as quais 45 focadas no serviço rodoviário e 31 no serviço urbano, ou seja, há empresas que operam ambas as modalidades, 34 delas.

Figura 1 – Santa Catarina: fluxos do transporte intermunicipal (2023)



Fonte: elaborado pelo autor a partir de Santa Catarina (2024a).

A organização espacial recente do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros revela, num primeiro momento, as diferenças regionais do estado. Suas operações exprimem a maior densidade de interações espaciais na Fachada Atlântica, onde o dinamismo econômico e a fluidez territorial é notadamente superior. Exemplo disso é que os centros urbanos com maior movimentação estão nessa porção do estado, especialmente na faixa litorânea: Florianópolis, Tubarão, Laguna, Joinville, Blumenau, Balneário Camboriú, Itajaí, Rio do Sul, Criciúma etc. Entre as cidades com maior movimentação, no planalto, temos Chapecó, Lages, São Miguel do Oeste, Xanxerê e Joaçaba. A capital estadual é o destino de 46 linhas rodoviárias, o que compreende a totalidade das linhas que atendem a cidade, ou seja, não há operações em trânsito, o que a caracteriza como ponto nodal do transporte rodoviário de passageiros catarinense.

Considerando-se distâncias superiores a 75 km, parâmetro empregada por alguns órgãos rodoviários para considerar um serviço regular como de curta (menor) ou longa

(maior) distância – como a ANTT –, os fluxos mais intensos envolvem, sobretudo, Florianópolis. Considerando-se a ordem decrescente, os dez destinos com maior movimentação em relação à capital estadual são Balneário Camboriú, Blumenau, Itajaí, Joinville, Criciúma, Tubarão, Lages, Chapecó, Imbituba e Joaçaba. Outros fluxos intensos foram registrados entre Xanxerê e Xaxim, Itajaí e Joinville, Blumenau e Itajaí, Balneário Camboriú e Joinville, Chapecó e Concórdia, Blumenau e Rio do Sul, Blumenau e Lages etc.

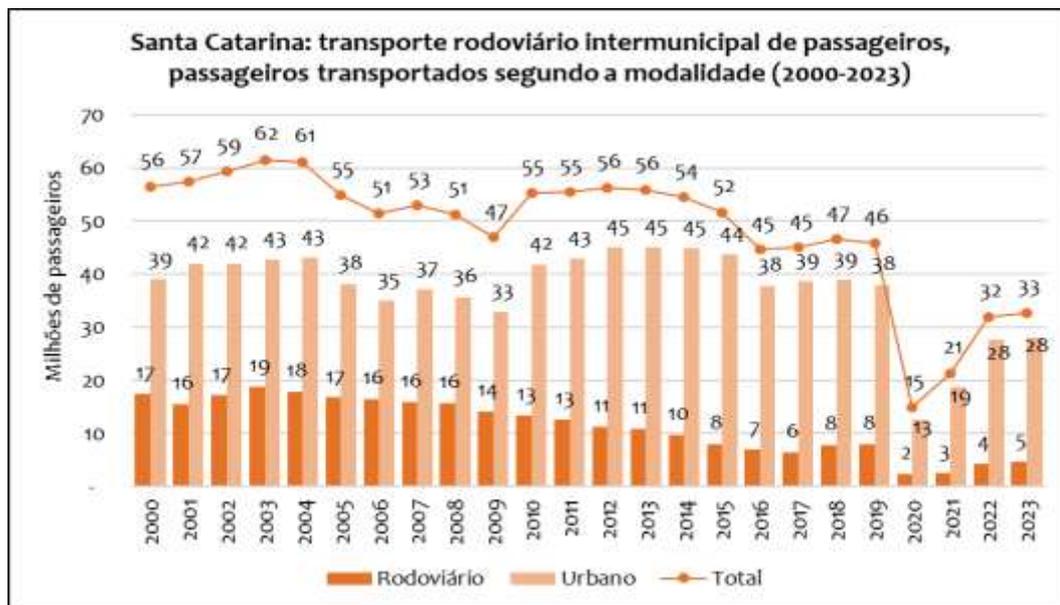
Os deslocamentos de curta distância, entre as cidades de papéis regionais e o seu entorno, por exemplo, raramente figuram no ranking do transporte intermunicipal do serviço rodoviário, com uma queda substancial ao longo das últimas décadas. Essa redução no total de passageiros transportados evoca diferentes questões, sobretudo que vem se processando uma severa crise sobre os serviços regulares de ônibus no estado.

3 A dinâmica territorial recente do transporte público regional no estado

Entre os anos de 2000 e 2023, o fluxo de passageiros na modalidade rodoviária em distâncias de até 75 km caiu cerca de 77% – 15,3 milhões em 2000 e 3,4 milhões em 2023. Já nos fluxos com distância superior a 75 km ocorreu uma queda de 42% no número de passageiros transportados. Nas ligações inter-regionais de maiores extensões, a partir de 250 km, a variação negativa foi de apenas 13%, redução bem menor diante dos patamares anteriores, representados sobretudo pelos deslocamentos entre as cidades e suas hinterlândias. Enquanto um caso particular, na mesorregião Oeste catarinense e sua densa rede de cidades, com 118 municípios, o movimento de passageiros caiu severamente nas curtas distâncias: aproximadamente 91% nos percursos de até 75 km, redução muito superior ao observado nas maiores extensões, a partir de 75 km, estas com uma queda de 52% no total de passageiros transportados.

Em ambas as modalidades operadas, rodoviária e urbana, a redução no total de passageiros transportados foi de 23 milhões entre 2000 e 2023 (Figura 2). O total de viagens ofertadas reduziu pouco menos de 50%, caindo de 2 milhões em 2000 para pouco mais de 1,2 milhão em 2023. Foram os serviços rodoviários que tiveram uma maior queda: enquanto movimentaram 17,4 milhões de usuários em 2000, em 2023 foram 4,7 milhões, ou seja, uma redução acumulada de 70% nesse período de quase 25 anos.

Figura 2 – Santa Catarina: fluxos do transporte intermunicipal (2000-2023)



Fonte: elaborado pelo autor a partir de Santa Catarina (2024a).

Essa mudança resulta de múltiplas determinações do território catarinense, o que evoca dinâmicas econômico-sociais e suas implicações produtivas, demográficas, culturais etc. Conforme a região do estado que é analisada, os ritmos de transformação do uso desse serviço público foram diferenciados, tornando-se importante ressaltar as desigualdades urbano-regionais como estruturas que condicionam o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros operado no estado. Vários municípios do Oeste catarinense perderam população e tiveram taxas de crescimento do PIB inferiores à média estadual ao longo dos últimos 25 anos; além disso, a motorização individual, com o crescimento da frota de automóveis e motocicletas foi superior nas mesorregiões Norte, Serrana e do Vale do Itajaí. A frota catarinense de carros e motocicletas cresceu cerca de 6% ao ano entre 2001 e 2021, com um pico entre 2008 e 2011, em meio às políticas econômicas de caráter anticíclico que incentivaram o acesso a esses bens (Lemos, 2021).

Em nível nacional, o transporte rodoviário interestadual de passageiros registrou uma queda de 41% no volume de movimentação entre 2003 e 2018, considerando linhas regulares com distâncias superiores a 75 km. Em algumas regiões catarinenses, como na região de Chapecó, essa redução foi de cerca de 45%, um pouco superior ao observado em escala nacional. No entanto, essas quedas não foram homogêneas em todo o país,

havendo aumento nos fluxos e ampliação de serviços em algumas regiões, como nas áreas de expansão da fronteira agrícola tecnificada. No Sul do Brasil, o fluxo interestadual de passageiros entre os estados da região diminuiu 31% entre 2010 e 2019 (Lemos, 2021).

Um caso específico do transporte intermunicipal de passageiros, no estado do Paraná, o sistema de transporte rodoviário intermunicipal de longa distância, excluindo os serviços metropolitanos, apresentou uma queda também acentuada. Em 2000, 31 milhões de passageiros foram transportados, número que caiu para 18 milhões em 2010 e 14 milhões em 2019, representando uma redução de 54% ao longo de duas décadas (DER, 2024). O Rio Grande do Sul também apresentou uma queda no número de passageiros e serviços operados, sem sinais de mudança na organização do transporte público estadual. Nesse estado, o fechamento de dezenas de terminais rodoviários é um dos indicadores da transformação no transporte regional: foram mais de 50 rodoviárias municipais que tiveram a operação suspensa desde 2019. De forma geral, o transporte público no Brasil sempre teve pouca prioridade nas políticas públicas, o que contribui para as dinâmicas recentes e para a precarização contínua do transporte público entre cidades (DAER, 2024).

Entre os 295 municípios catarinenses, há cerca de 57 desatendidos pelo transporte intermunicipal de passageiros e entre os 238 atendidos, uma parcela considerável tem serviços com baixa frequência. Há ainda a diferenciação entre as empresas operadoras, que no caso das de pequeno porte têm na ausência de inovações tecnológicas uma característica marcante – ausência de informações sobre horários, tarifas etc. Podemos concluir este item com o fato de que o acesso ao serviço de utilidade pública conformado pelo transporte rodoviário intermunicipal de passageiros é desigual no território estadual e vem demonstrando um cenário de grave crise. Ela consiste no estrangulamento da oferta dos serviços regulares de ônibus e na acentuada redução do total de passageiros transportado anualmente. Tal fato se torna mais grave diante do desenvolvimento desigual processado no estado, onde dezenas de municípios vêm apresentando redução na população residente, decréscimo nas taxas de crescimento econômico e êxodos urbano e rural – especialmente nas regiões do Planalto.

4 Formação do pacto normativo, questões institucionais e implicações na dinâmica territorial do transporte

Os sistemas de transporte, que são concretos e tangíveis, e as normas, que são intangíveis, da superestrutura, sendo ambos elementos do espaço geográfico, conservam heranças do modo como foram organizados. Correspondem ao nível de desenvolvimento e sofisticação do pacto normativo produzido pelo Estado, consequência das combinações resultantes da formação socioespacial. Para a realidade catarinense, o conjunto de normas remete a um pacto arcaico de comando sobre o transporte público estadual, originado em ações das décadas de 1970 e 1980. Essas ações do Estado catarinense, inadequadas para a dinâmica da economia urbano-regional do presente e a velocidade das transformações contribuiu para a crise no transporte rodoviário intermunicipal de passageiros. Como resultado objetivo, a instabilidade jurídica e a letargia para a promulgação de inovações (institucionais e operacionais) contribuíram grandemente para a queda acentuada na demanda e na oferta, o que é constatado pela queda no movimento de passageiros e na oferta de viagens.

O desenvolvimento do rodoviarismo, na condição de principal forma de transportar no território brasileiro, intensificou a ação do Estado na normatização das atividades relacionadas a essa infraestrutura. O caso do transporte rodoviário de passageiros aponta para isso, atividade que foi paulatinamente enquadrada enquanto um serviço de utilidade pública, abandonando o caráter artesanal e simplesmente comercial dos seus primórdios que remonta às décadas de 1920 e 1930 (Brasileiro; Henry, 1999). A urbanização brasileira e as necessidades de transporte de passageiros geraram demandas que foram atendidas de maneira pragmática, rebelde como o próprio transporte rodoviário (Rangel, 2012), culminando na criação de órgãos responsáveis pelo controle do transporte. Esses órgãos foram estabelecidos com o duplo objetivo de organizar o transporte coletivo entre cidades e estruturar as redes rodoviárias, considerando a divisão político-administrativa dos estados.

Em Santa Catarina, a regulamentação do transporte coletivo rodoviário começou na década de 1950, com a promulgação da Lei Estadual nº 802 de 1952, que passou a disciplinar a outorga de serviços de transporte de passageiros. Antes disso, a atividade

era gerida de modo mais simples pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER), criado em 1946. Apesar das regulamentações, os avanços foram limitados. Mesmo com a edição da Lei nº 5.684 e do Decreto nº 12.601, ambos de 1980, que levaram à criação da Empresa Catarinense de Transportes e Terminais (EMCATER), depois transformada em Departamento de Transportes e Terminais (DETER), no ano de 1986, o Estado somente ratificou as operações já outorgadas às empresas de transporte. Estas foram herdadas pelos agentes econômicos década após década, de modo que se tornaram verdadeiros patrimônios privados, pouco afeitos à concepção de um serviço de utilidade pública.

O transporte público regional catarinense entrou em um estado de crise generalizada nos primeiros anos do século XXI. Aquela estrutura herdada dos anos 1980, com o DETER enquanto autarquia estadual que passou a capitanear o transporte rodoviário intermunicipal, permaneceu por décadas sem eventos de qualificação e fortalecimento das suas ações. Os eventos remeteram mais à acentuação dos problemas do que apontaram para a solução dos pontos de estrangulamento. Problemas esses ligados grandemente aos imbróglis jurídicos gerados pela inconstitucionalidade do sistema de transporte estadual. E do ponto de vista do território e da produção dos fluxos, o elemento central consiste na inexistência de um pacto normativo efetivamente estabelecido, o que passou a acarretar a insegurança jurídica para os agentes econômicos privados, em serviços de baixa qualidade para os usuários e na letargia somada ao congelamento das ações do Estado catarinense e seus órgãos rodoviários.

Conforme Cocco (2017) destacou, o DETER, embora constituído enquanto autarquia, não demonstrou ter a autonomia necessária para implementar normas rigorosas e desenvolver o planejamento territorial para o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros catarinense. Um indicativo disso é que mesmo nos anos 2000 o arcabouço normativo permaneceu defasado, anterior à Constituição Federal de 1988 e à Lei de Licitações de 1995, o que cristalizou práticas que pouco contribuíram para o avanço regulatório no transporte de passageiros. Mesmo com a criação de novas regulamentações, a estrutura do DETER continuou limitada.

Em 2019, o DETER foi extinto pela Lei Complementar Estadual nº 741, e as suas funções de operação e planejamento foram transferidas para a Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade (SIE), enquanto a fiscalização foi para a Agência Reguladora

de Serviços Públicos de Santa Catarina (ARESC). Essa reorganização, entretanto, diluiu ainda mais a já limitada capacidade técnica de planejamento e organização do transporte rodoviário. A fragmentação das responsabilidades entre diferentes órgãos enfraqueceu a coordenação estratégica e a eficácia do setor. No momento de sua extinção, o DETER possuía poucos servidores públicos de carreira e um déficit que agravava a possibilidade de gestão e planejamento do transporte público em escala estadual.

Com ou sem o DETER, persiste o lapso tecnológico na administração do serviço público de transporte de passageiros. Cocco (2017) destacou a debilidade na capacidade de financiamento daquele órgão hoje extinto, o que implicou, historicamente, na falta de aportes de recursos necessários para modernizar a estrutura de fiscalização e controle em tempo real – algo fundamental a órgãos dessa natureza – para garantir a qualidade das operações e a sua operação rígida diante dos padrões estabelecidos com os agentes econômicos. A falta desses recursos levou, ao longo das décadas, ao quadro de operações, na prática, diferentes daquelas previstas nos termos contratuais – quando estes ainda possuíam validade. A própria ausência de contratos válidos alçou o sistema de transporte intermunicipal catarinense à contínua instabilidade jurídica e financeira.

Os dados de dezembro de 2024 apontavam que a SIE possuía apenas seis servidores públicos voltados ao transporte intermunicipal de passageiros, divididos entre as áreas de operação e planejamento. Já a ARESC contava com 20 servidores na área de fiscalização de transporte (em campo) e oito técnicos para essa divisão (Santa Catarina, 2024b). Destacamos também o emprego de terceirizações em setores fundamentais à SIE, como na própria divisão de transporte de passageiros, mas não se limitando a ela. O setor de tecnologia da informação é um deles, o que inibe um desenvolvimento endógeno de inovação institucional. Trata-se de uma estrutura insignificante para o atendimento aos 295 municípios catarinenses e para um sistema de transporte que em 2023 contava, considerando-se os serviços regulares rodoviário e urbano, com mais de 1,4 mil veículos, 64 empresas, 524 linhas e que naquele ano movimentou 32,7 milhões de passageiros.

O sistema de transporte público em Santa Catarina abrange tanto o serviço rodoviário, que cobre longas distâncias, quanto o serviço urbano, que opera em áreas urbanas mais densamente povoadas. No entanto, apesar da importância desse serviço

para o estado, não houve licitações desde o início das operações, na década de 1920. A renovação das outorgas precárias, prática considerada inconstitucional, perpetuou a situação de insegurança jurídica no setor. Embora algumas propostas de licitação tenham sido apresentadas, conflitos judiciais, como as ações do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Santa Catarina (SETPESC), impediram avanços.

O cenário atual é marcado, entre outras coisas, por desafios institucionais. Há a fraca capacidade do Estado, com políticas fragmentadas e um serviço de transporte precário, sobretudo em um contexto de complexidade e dinamismo da economia no território catarinense. Também ocorre a desarticulação institucional, refletida na ineficiência das regiões metropolitanas criadas no estado e na incapacidade da Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Florianópolis (SUDERF) de promover transformações substanciais no serviço de transporte. Esta, criada em 2014, se tornou a Superintendência de Desenvolvimento das Regiões Metropolitanas de Santa Catarina (SUDESC), órgão criado no governo de Jorginho Mello.

A ausência de um pacto normativo eficaz e a infiltração de ideais neoliberais nas instituições públicas acentuaram a fragilidade do sistema de transporte público regional catarinense, resultando em insegurança jurídica e na paralisação de ações fundamentais, como a abertura de novos serviços, a modificação de operações existentes e a implementação de subsídios financeiros. Essa falta de controle também dificulta a adoção de novas tecnologias, fundamentais para o monitoramento e controle das operações. As empresas de transporte enfrentavam até pouco tempo obstáculos para realizar mesmo pequenas modificações nas operações, como ajustes nas frequências, horários, pontos de embarque e desembarque, já que não existiam contratos legalmente válidos. Enquanto isso, a falta de um estudo técnico oficial abrangente sobre o setor impede avanços significativos, mantendo a mobilidade e acessibilidade regionais bastante precárias.

Por fim, todos esses obstáculos tornam o sistema de transporte público regional verdadeiramente incapaz de concorrer com as novas formas de efetuar deslocamentos, como observado a partir das plataformas digitais de caronas compartilhadas e mesmo de fretamento colaborativo. Para o primeiro caso, o exemplo mais frequente remete à plataforma BlaBlaCar, de origem francesa e que visa reunir passageiros para efetuar deslocamentos a partir do uso de veículos particulares. O segundo caso evoca

principalmente a brasileira Buser, originada no estado de Minas Gerais e que, em Santa Catarina, apesar de sua forma altamente flexível e neoliberal de operação, recebe o aval do próprio Estado, gerando uma severa concorrência com o transporte regular de passageiros ofertado de modo tradicional.

5 O Estado catarinense e suas recentes ações na organização do transporte público regional

O estado de crise no transporte rodoviário estadual decorre de contradições acumuladas, que resultaram em uma situação de crise generalizada. A diminuição no total de passageiros é uma das manifestações mais visíveis desta crise. Em resposta, o Estado de Santa Catarina vem tentando implementar mudanças, mas estas têm sido lentas e foram em grande parte impulsionadas por ações judiciais conduzidas pelo Ministério Público de Santa Catarina. Essas ações adicionaram maior complexidade às relações entre o Estado, a SIE e as empresas de transporte coletivo, exacerbando as contradições.

Segundo o Ministério Público de Santa Catarina (MPSC, 2018a; 2018b), nas últimas décadas surgiram inconsistências nas formas de autorização para o funcionamento das linhas de ônibus intermunicipais. Ações mal executadas, tributárias das relações clientelistas entre Estado e empresas levaram o sistema de transporte público catarinense ao quadro de contínua insegurança jurídica no final dos anos 1990. Com a renovação das outorgas pelo prazo de dez anos a partir da promulgação da Constituição Estadual de 1989, prazo datado retroativamente a partir de 1988 em função da Constituição Federal, o ano de 1998 ficou preliminarmente marcado como o fim da validade daqueles velhos contratos estabelecidos há várias décadas e renovados constantemente sem grandes dificuldades. No entanto, durante o governo de Paulo Afonso Vieira (1995-1999) houve a promulgação de uma Lei que visou o “Programa Estadual de Renovação Acelerada de Frota de Ônibus de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros” (PROFROTA) – Lei Ordinária nº 10.824, de 1998.

Entre idas e vindas, o PROFROTA foi declarado inconstitucional e fez o transporte estadual por ônibus ingressar em um estado de insegurança jurídica. Até 2021, quando todas as operações intermunicipais do estado – inclusive as linhas de ônibus essenciais à

integração territorial na escala da RMF – foram precariamente “legalizadas” por meio do termo de acordo firmado entre a SIE, Ministério Público, ARESC e as empresas de ônibus, todas as outorgas estavam vencidas, afetando as mais de 900 licenças. Esse quadro de insegurança jurídica coexistiu com algumas tentativas de regularização.

Durante o primeiro governo de Raimundo Colombo (2011-2014), houve uma tentativa incipiente de formular a Política Estadual de Transporte Intermunicipal de Passageiros (Santa Catarina, 2013). Essa tentativa visava corrigir a prorrogação inconstitucional das autorizações realizadas na década de 1990. No entanto, a proposta, que previa reuniões periódicas para elaborar um projeto de lei substituto à Lei Estadual nº 5.684 de 1980 não avançou. A iniciativa foi enfraquecida por mudanças de governo, a sobreposição de ações no governo estadual e conflitos relacionados ao transporte público de 2013, que não contribuíram significativamente para o setor, servindo mais de preâmbulo ao golpe de Estado no governo federal em 2016 (Silveira; Cocco, 2013).

Em 2018, o Ministério Público Estadual começou a pressionar judicialmente a organização e execução do processo licitatório do transporte rodoviário intermunicipal. As empresas de transporte intermunicipal reagiram com recursos jurídicos para impedir a continuidade dessas ações, citando duas razões principais: a ameaça de perder seus mercados cativos – na prática, verdadeiros “feudos operacionais” – e a ausência de estrutura estatística e informacional adequada para a preparação do edital, o que evidenciava a precariedade com que o serviço público foi tratado ao longo das décadas.

Apesar da importância do sistema, as dificuldades nas aglomerações urbanas mais densas estimularam forças políticas para reestruturar o transporte coletivo estadual. A complexidade da ligação entre Florianópolis e seu entorno metropolitano ilustra essa situação, com deslocamentos diários entre a capital e outras cidades sendo densos e, muitas vezes, precários em relação às necessidades contemporâneas (Cocco, 2017; 2019; MPSC, 2018a; 2018b). A forma geográfica da urbanização, com eixos contíguos, demanda um sistema de transporte mais integrado e eficaz, essencial para a acessibilidade regional. Contudo, as operações excedem os limites municipais e mostram rupturas nas normas, evidenciando a necessidade de um sistema mais coeso².

² A fragmentação institucional dos serviços de transporte público é outro obstáculo à integração territorial

Nesta década, a crise no setor de transporte coletivo foi reforçada pela pandemia da Covid-19 e pela consequente redução dos fluxos de passageiros entre 2020 e 2021 (Santos; Lemos, 2021; Silveira *et al.*, 2020). A SIE foi pressionada a elaborar um relatório com propostas para a licitação do sistema. A pandemia acelerou a insolvência de algumas transportadoras, resultando em pedidos de recuperação judicial ou saída do mercado. Após o início da pandemia, as empresas Biguaçu, Cattani Sul, Estrela, Jotur e União, todas operadoras do transporte intermunicipal estadual, entraram em recuperação judicial. Por sua vez, empresas como Verde Vale e Zelindo Trento & Cia. Ltda. pediram a extinção das outorgas e a saída do sistema. Em 2020, o setor teve uma redução de 25% nos vínculos de emprego e de 42,3% na arrecadação de ICMS (Santa Catarina, 2021).

O relatório citado destacou a necessidade de qualificação dos dados sobre o sistema de transporte, isto é, conhecimento real das operações no estado. Em partes, isso será contemplado pela implantação de um sistema unificado de bilhetagem eletrônica. Além disso, aquele documento previa a regularização transitória das outorgas das empresas de transporte. Essa ação, que concedeu validade de até 42 meses às operações, visou mitigar a precariedade das operações. Trata-se de um termo de compromisso provisório, com o intuito de, até o ato previsto de licitação, viabilizar a segurança jurídica das operações e a alteração de aspectos operacionais.

O relatório executivo admitiu, preliminarmente, que as novas outorgas do transporte intermunicipal catarinense seriam realizadas por meio de concorrência pública via processo licitatório. Estavam previstas divisões regionais e lotes de serviços, aos moldes do que o Ceará implementou há décadas e o estado de Mato Grosso vem tentando fazer ao longo dos últimos dez anos. Um aspecto crucial é: até onde o governo estadual teria capacidade para manter a firmeza e, com uma licitação, reorganizar de maneira ampliada o sistema de transporte público configurado a partir de agentes econômicos política e economicamente fortes há muitas décadas? O setor empresarial, representado pelo SETPESC, costumou pressionar pela formulação de uma outorga via autorizações, com menor incidência de obrigações, similar ao adotado pela ANTT para o transporte interestadual e internacional.

regional. O pacto federativo resultou em cinco sistemas de transporte público distintos entre Biguaçu, Florianópolis, São José e Palhoça, cada um com normas fragmentadas e desarticuladas. Se considerarmos o núcleo da RMF, são quatro sistemas controlados pelas prefeituras e o sistema estadual intermunicipal.

Além disso, é necessário acompanhar as tensões entre os serviços flexíveis oferecidos por aplicativos e empresas com cadeias de subcontratação precárias, como a Buser (Oliveira Neto; Santos, 2021; Lemos, 2024). Um primeiro contraponto à outorga por meio de licitação, para o transporte regular de passageiros, foi a legalização das empresas de fretamento colaborativo em Santa Catarina, chancelada pelo Decreto Estadual nº 1.342, de 2021, que viabilizou os serviços flexíveis e precários oferecidos por empresas de tecnologia, decisão que foi ratificada pelo Tribunal de Justiça catarinense. Assim como as plataformas de caronas (BlaBlaCar etc.), o transporte coletivo de passageiros por meio de empresas como a Buser, com sua extensa cadeia de subcontratações, o preço cobrado do passageiro é substancialmente inferior ao transporte regular. Vejamos: da capital Florianópolis para Chapecó, no Oeste catarinense, a passagem regular custa de R\$ 207 a R\$ 236; uma carona via BlaBlaCar tem como média o preço de R\$ 140; já a Buser oferta a mesma viagem ao preço de R\$ 105, conforme consulta em dezembro de 2024. Essa concorrência com o transporte público deve ser foco de planejamento e maior atenção por parte do Estado, para torná-lo mais competitivo face àqueles novos serviços digitais.

Outro aspecto é a recente alteração da Constituição Estadual para, justamente, estabelecer aquele modelo autorizatário apontado anteriormente. Até o ano de 2024, o transporte rodoviário de passageiros poderia ser outorgado somente mediante licitação ou permissão. No primeiro caso, trata-se do modo mais seguro e alinhado aos preceitos originais da Constituição brasileira promulgada em 1988; no segundo caso, trata-se de uma forma precária de outorga, com prazo predefinido e renovável. A Emenda Constitucional nº 93, de 10 de maio de 2024, inseriu a figura do autorizatário na Constituição catarinense. A Emenda passou a viabilizar a delegação via autorização, de modo semelhante ao transporte interestadual de passageiros brasileiro. A autorização implica em menos exigências ao agente econômico transportador, bem como aponta sinais para o possível abandono de uma licitação mais ampla e robusta. Restará o desafio para a configuração de uma rede básica de transporte de passageiros, mesmo para as localidades – ou, ao menos, as sedes municipais – menos dinâmicas ou que se mostram deficitárias diante dos lugares com fluxo superior e mais competitivos.

6 Conclusão

O panorama do transporte público intermunicipal catarinense revela uma complexa interação entre os fluxos de passageiros, as condições institucionais e as recentes propostas para o setor. Inicialmente, observou-se a dinâmica territorial e as descontinuidades e desarticulações institucionais que impactam esse serviço público. As mudanças mais recentes incluem a tentativa de melhorar as condições gerais de transporte e a introdução de novas políticas, apesar das dificuldades persistentes e do contexto fragmentado do planejamento setorial feito pelo Estado catarinense.

Os desafios enfrentados pelo setor refletem a necessidade de inovações institucionais, com ênfase no robustecimento da capacidade dos órgãos de transporte em desenvolverem um planejamento territorial pautado pela eficácia social. Defendemos que um debate renovado, até então focado no modal rodoviário devido a condições históricas, deve considerar também a ampliação para outros modais para evitar a perda de competitividade do transporte público diante do crescente acesso a meios de transporte individuais. Além disso, a reestruturação do transporte público regional de passageiros, em Santa Catarina, especialmente com a licitação do sistema, representa um passo importante para superar a crise e melhorar a acessibilidade entre os centros urbanos do estado. Sua concretização, contudo, demandará habilidade política diante das pressões exercidas pelas entidades e capitais envolvidos no setor. Fato é que uma importante dimensão da integração territorial passa pela existência de um transporte coletivo e regular de passageiros organizado a partir da modicidade tarifária, da suficiente abrangência das operações e da qualidade dos serviços prestados com transparência.

Agradecimentos

Agradecemos ao Fundo de Apoio à Manutenção e ao Desenvolvimento da Educação Superior de Santa Catarina (UNIEDU/FUMDES), que por meio da Chamada Pública nº 261/SED/2022, desde 04/2022, financia nossa pesquisa de doutorado, a partir de bolsa de estudos e contribuiu de maneira substancial para a preparação deste trabalho.

Referências

BRASILEIRO, A.; ALVES MAIA, M. L.; LIMA NETO, O.; MAGALHÃES, I.; SANTOS, E. Ciudades, movilidad e inclusión social: elementos para una agenda en Brasil. **Revista Transporte y Territorio**, Buenos Aires, n. 26, p. 231-245, enero/jun. 2022.

BRASILEIRO, A.; ARAGÃO, J. J. G. Serviço público e reformas regulatórias: experiências europeias e o caso brasileiro. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, ano 24, p. 93-107, set./dez. 2001.

BRASILEIRO, A.; HENRY, E. Secretaria de viação, fabricação e promoção do sistema ônibus brasileiro. In: BRASILEIRO, A. et al. **Viação Ilimitada: ônibus das cidades brasileiras**. São Paulo: Cultura Editores Associados, 1999. p. 47-118.

COCCO, R. G. A reprodução de velhos paradigmas em políticas de transporte e mobilidade: uma análise da Região Metropolitana de Florianópolis. **Revista Transporte y Territorio**, Buenos Aires, n. 20, p. 214-245, ene./jun. 2019.

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

COCCO, R. G.; MIRALLES-GUASCH, C. As manifestações pelo transporte público no Brasil: uma leitura distinta do caso da grande Florianópolis, estado de Santa Catarina. **Scripta Nova**, Barcelona, v. 20, n. 528, p. 1-29, enero 2016.

CORRÊA, R. L. **Caminhos paralelos e entrecruzados**. São Paulo; Ed. Unesp, 2018.

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

CORRÊA, R. L. **Região e organização espacial**. 8. ed. São Paulo: Ática, 2007.

DAER – Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem. Transporte regular de passageiros. In: BOLETINS DE DEMANDA E ESTAÇÕES RODOVIÁRIAS. [S. l.]: Daer, 2024. Disponível em: <http://daer.rs.gov.br>. Acesso em: 10 dez. 2024.

DER – Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná; FEPESE – Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicos. **Plano de mobilidade intermunicipal do sistema de transporte rodoviário de passageiros do estado do Paraná**: produto III - dimensionamento do sistema de transporte proposto: tomo I - caracterização e diagnóstico. [Curitiba]: DER: FEPESE, 2024.

DRUCIAKI, V. P. **Transporte público metropolitano nas Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá sob a ótica da mobilidade espacial**. 2014. 205 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2014.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2021.

GÔMARA, A. R. B. **O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros: um acrescentamento histórico.** Brasília: ABRATI, 1999.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Ligações rodoviárias e hidroviárias 2016.** Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

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

LEMOS, J. H. Z. **Transporte público, cidades e justiça espacial: explorações geográficas na região de Chapecó.** 2021. 366 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó, 2021.

LEMOS, J. H. Z. Transporte rodoviário de passageiros e novas tecnologias: planejamento territorial, inovações e desafios contemporâneos. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE GEOGRAFIA DO CONHECIMENTO E DA INOVAÇÃO, 5., 2024. **Anais [...].** Florianópolis: GCN; CFH; UFSC, 2024. p. 636-651.

MAMIGONIAN, A. A indústria de Santa Catarina: dinamismo e estrangulamento. In: MAMIGONIAN, A. et al. **Santa Catarina: estudos de geografia econômica e social.** Florianópolis: GCN: CFH: UFSC, 2011. p. 73-120.

MESENTIER, T.; ORRICO, R. Transporte orientado ao desenvolvimento urbano. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 26, n. 60, p. 489-509, maio/ago. 2024.

MIOTO, B. T.; LINS, H. N.; MATTEI, L. A realidade demográfica de Santa Catarina na virada para o século XXI. In: MATTEI, L.; LINS, H. N. (org.). **A socioeconomia catarinense: cenários e perspectivas no início do século XXI.** Chapecó: Argos, 2010. p. 283-321.

MPSC – Ministério Público de Santa Catarina. **Petição inicial da ação civil pública sobre o transporte rodoviário de passageiros catarinense.** Processo nº 08.2018.00201666-5. Florianópolis, 2018a.

MPSC – Ministério Público de Santa Catarina. **Ação civil pública sobre o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros catarinense.** Processo nº 0900777-18.2018.8.24.0023. Florianópolis, 2018b. Disponível em: <https://esaj.tjsc.jus.br/cpopg/open.do>. Acesso em: 10 dez. 2024.

NEVES, G. R. Contribuição ao estudo da rede urbana do Rio Grande do Sul. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, v. 30, n. 222, p. 19-50, maio/jun. 1971.

OLIVEIRA NETO, T. **O transporte rodoviário de passageiros na Amazônia brasileira.** 2024. 740 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

OLIVEIRA NETO, T.; SANTOS, B. C. Transporte rodoviário de passageiros e os novos aplicativos. **Revista Transporte y Territorio**, Buenos Aires, n. 24, p. 172-202, enero/jun. 2021.

POMPILIO, M. J. Hierarquia urbana e áreas espaciais de influência do estado de Santa Catarina. **Geosul**, Florianópolis, v. 2, n. 3, p. 7-43, jan./jul. 1987.

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**. 2. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012. 2. v.

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE). Diretoria de Transporte de Passageiros (DIPA). Digitação do Movimento de Passageiros (DIMP). **Banco de dados da movimentação de passageiros**. Florianópolis, 2024a. 26 arquivos (237 MB).

SANTA CATARINA. **Portal da Transparência do Poder Executivo de Santa Catarina**. [Florianópolis: s. n.], 2024b. Disponível em: <http://transparencis.sc.gov.br>. Acesso em: 10 dez. 2024.

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE). **Relatório executivo: proposta de regularização do transporte intermunicipal de passageiros de Santa Catarina**. Florianópolis: [s. n.], 2021.

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado da Infraestrutura. Departamento de Transportes e Terminais – DETER. **Política estadual de transporte intermunicipal de passageiros: encontros regionais**, caderno de informações referenciais. Florianópolis: [s. n.], 2013.

SANTOS, B. C. **Redes geográficas e transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil**. 2024. 621 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

SANTOS, B. C.; LEMOS, J. H. Z. O transporte rodoviário de passageiros e a Covid-19 no Brasil: rupturas e transformações. **Boletim Gaúcho de Geografia**, Porto Alegre, v. 48, n. 1-2, p. 33-61, 2021.

SANTOS, G. A. N. **Entre idas e vindas: dinâmicas do transporte coletivo na área metropolitana de Santarém-PA**. 2022. 175 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2022.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2014a.

SANTOS, M. **Espaço e método**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2014b.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2014c.

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.

SILVA, V. S. **A ampliação das redes de transporte público no estado de São Paulo: articulações institucionais e usos do território**. 2017. 360 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2017.

SILVEIRA, M. R. Circulação, transportes e logística e seus impactos na fluidez e na competitividade territorial no Brasil. In: SILVEIRA, M. R.; FELIPE JUNIOR, N. F. (org.). **Circulação, transportes e logística no Brasil**. Florianópolis: Insular, 2019. p. 17-65.

SILVEIRA, M. R. *et al.* Novo coronavírus (Sars-CoV-2): difusão espacial e outro patamar para a socialização dos investimentos no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [s. l.], v. 22, e202024, 2020. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/6403>. Acesso em: 10 out. 2024.

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

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. Basis for a materialist and dialectical approach to spatial interaction. **Revista Terrae**, Campinas, v. 8, n. 1-2, p. 35-42, 2011.

SIQUEIRA, J. G. C. **Interações espaciais e condições do transporte coletivo nos municípios da Ilha do Maranhão**. 2018. 218 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2018.

THOMSON, I. **El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte**. Santiago: Cepal, 2001.

ULIAN, F. **Sistemas de transportes terrestres de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na Região Metropolitana de São Paulo**. 2008. 321 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade urbana: o que você precisa saber**. São Paulo. Companhia das Letras, 2013.

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

ⁱ Artigo recebido em 23/01/2025
Artigo aprovado em 16/05/2025

O artigo é uma versão ampliada e revisada de artigo que autores apresentaram no “VII Seminário de Desenvolvimento Regional, Estado e Sociedade”, que ocorreu em Florianópolis, no período de 25 a 28 de setembro de 2024.