



TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS EM SANTA CATARINA: FLUXOS E CONTRADIÇÕES¹

João Henrique Zoehler Lemos²

Resumo: A análise geográfica do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros é o foco central deste trabalho, situado no plano empírico do estado de Santa Catarina. Operado pela contínua articulação entre a rede urbana e as vias rodoviárias, trata-se de uma atividade central para a realidade brasileira e catarinense. É um serviço público operado por agentes econômicos privados, o qual provê condições materiais de acessibilidade na escala regional e, quando efetivamente existente, concretiza mobilidades entre diferentes cidades e regiões. Diante disso, o objetivo central deste trabalho é expor o panorama geral da atividade no estado catarinense e avançar sobre algumas particularidades na região de Chapecó, importante cidade média situada na região Oeste do estado. Para isso, o trabalho está dividido em três itens principais: o primeiro traz algumas questões teóricas e conceituais sobre transporte, mobilidade e acessibilidade urbano-regional; o segundo apresenta o transporte rodoviário de passageiros operado em Santa Catarina a partir de dados qualitativos e quantitativos; já o terceiro traz apontamentos sobre a estrutura do transporte público na região de Chapecó, tema analisado a partir de três contradições mais gerais. Enquanto conclusões, de um lado, observa-se que o papel do transporte por ônibus é reforçado, e nele o Estado é central na função de ente planejador, algo marginalizado em tempos de acentuação de políticas neoliberais; por outro lado, a acessibilidade na escala da rede urbana – como na catarinense – é um tema importante para os estudos geográficos, estando neste trabalho um dos caminhos possíveis.

Palavras-chave: circulação, urbanização, transporte público regional, mobilidade regional, acessibilidade regional.

Resumen: El análisis geográfico del transporte por carretera de pasajeros es el tema central de este estudio, situado empíricamente en la provincia de Santa Catarina, Sur del Brasil. Operado con basis en la continua articulación entre las redes urbana y de carreteras, es una actividad muy importante para la realidad brasileña y catarinense. Es un servicio público operado por empresas privadas, el cual provee condiciones materiales de accesibilidad y movilidad entre distintas ciudades y regiones. Frente a eso, el objetivo central de este trabajo es presentar el panorama general de la actividad en Santa Catarina y avanzar sobre particularidades en la región de Chapecó, importante ciudad intermedia ubicada en el Oeste de la provincia. Para eso, el manuscrito está subdividido en tres tópicos: el primero, presenta una reflexión acerca de conceptos y teorías para el tema del transporte, la movilidad y la accesibilidad urbana y regional; el segundo ítem sirve para presentar la actividad de transporte de pasajeros por autobuses en Santa Catarina; el tercero ítem, por fin, avanza sobre tres contradicciones identificadas en la región de Chapecó. Por fin, las conclusiones apuntan que, de un lado, el rol del transporte de pasajeros por carreteras es importante y, en esta actividad, el Estado tiene centralidad en la planificación, tema hoy marginalizado en tiempos de políticas neoliberales; por otro lado, la accesibilidad en la escala de la red urbana, como la catarinense, es un tema importante para los estudios geográficos, siendo esposado en este trabajo solo uno de los muchos caminos posibles.

Palabras-clave: circulación, urbanización, transporte público regional, movilidad regional, accesibilidad regional.

¹ Resultado da pesquisa de mestrado do autor, orientada pelo Prof. Dr. Igor Catalão, que contou com financiamento da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

² Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGeo) da Universidade Federal da Fronteira Sul, *Campus* Chapecó. E-mail para contato: joaozoehler@gmail.com.



INTRODUÇÃO

O debate sobre a circulação é fundamental para se compreender a natureza da rede urbana, formada por dinâmicas amplamente transformadoras. A vida de relações que a mantém se origina em diversos processos, como o transporte de pessoas. No contexto brasileiro, pelas circunstâncias de sua formação socioespacial, o transporte rodoviário afirmou-se como sistema de movimento primaz na organização dos fluxos no território nacional. Diante desse cenário, a movimentação de passageiros através dos sistemas de transporte público por ônibus conforma um modal abrangente para a provisão das condições de mobilidade e acessibilidade na escala urbano-regional.

No estado de Santa Catarina, território que inclui o plano empírico central de nossa pesquisa, há um contexto de particularidades regionais plurais, com uma rede de cidades de papéis complexos e bastante complementares e diversificados. Os fluxos regulares de ônibus entre as cidades são partícipes dessas interações, elemento que conforma uma importante dimensão de análise do território catarinense. São fluxos que incluem tanto as mobilidades pendulares quotidianas da Região Metropolitana de Florianópolis, que são densas e numerosas, quanto as movimentações menos complexas em cidades pequenas da região Oeste. Os serviços operados dividem-se nas modalidades “rodoviária” e “urbana”, assim definidas pelo órgão que controla e dispõe sobre as operações: a Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE).

Essa atividade movimentou mais de 45,9 milhões de passageiros em 2019 e foi o suporte à articulação de 269 cidades catarinenses. Trata-se de um tema importante e de grande relevância social, sobretudo se considerarmos as suas recentes transformações, organizadas sobretudo pelos agentes econômicos do setor, em detrimento das ineficientes ações do órgão regulador central. A precariedade das operações gera contextos variavelmente injustos de acessibilidade entre as cidades, sendo o planejamento e a regulação duas das dimensões principais. Lógicas privatistas de controle, exclusão de cidades da rede de operações e o estímulo compulsório aos meios individuais de deslocamento são outros desdobramentos desse cenário.

A partir do recorte territorial mencionado e tendo o período recente como delimitação temporal – a análise restringe-se ao ano de 2019 –, avançaremos para discussões sobre a regulação dessa atividade e o entendimento mais amplo acerca dos conteúdos de sua circulação. A concretude de sua manifestação espacial é a perspectiva



central de nossas preocupações, pois condiciona de maneira dialética os fluxos de pessoas, essas que têm interesses diversos e com origens e destinos igualmente variados na rede urbana do estado. O horizonte de maior cuidado sobre a atividade torna-se uma ambição inerente ao tema que tratamos aqui, considerando-se uma análise que ressalte a cidadania (SANTOS, 2014) e a justiça espacial (SOJA, 2014), ambos os temas pensados na escala urbano-regional como fundamental.

A pesquisa que deu origem a este trabalho foi construída a partir de várias frentes inter-relacionadas. Tivemos uma metodologia quali-quantitativa em função do tema, do marco teórico e dos recortes escolhidos. Inicialmente, foram feitas explorações empíricas do transporte público catarinense, por meio de trabalhos de campo, cujas observações possibilitaram a elevação das reflexões ao debate teórico. Um conjunto de trabalhos, de autores e autoras da ciência geográfica, do urbanismo, das ciências jurídicas, das variadas engenharias, da economia política, entre outras, fomentou o estudo. Na esfera temática, assuntos como rede urbana, cidades médias e pequenas, transporte, mobilidade, acessibilidade, justiça espacial e territorial, circulação, logística e outros forneceram discussões plurais à pesquisa.

Junto disso, foram solicitados à SIE e posteriormente organizados e analisados os dados referentes ao transporte rodoviário intermunicipal de passageiros de Santa Catarina. A partir dos dados obtidos em bancos eletrônicos, transformamos o conteúdo em informação para subsidiar a produção de tabelas, quadros e mapas. Esses materiais foram elaborados para representar cartográfica e quantitativamente a dinâmicas dos fluxos da atividade e possibilitar as análises que são apresentadas.

Vamos, agora, à organização do trabalho em si. Após o presente item, ele está estruturado em outros três tópicos, a saber: o segundo item está centrado na recuperação de algumas noções e conceitos importantes sobre o tema do transporte público operado por meio do modal rodoviário, especificamente acerca de sua relevância no plano urbano-regional e a sua condição de elemento central para a integração territorial na realidade brasileira. No terceiro item, apresentaremos um panorama sobre o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no território catarinense, seus fluxos e relações entre norma e organização territorial. Por fim, no quarto e último item do trabalho, apresentaremos os resultados obtidos a partir de nossa investigação empreendida na região de Chapecó, importante cidade média situada no Sul do Brasil, inserida numa formação urbana particular dessa fração do país.



O transporte de passageiros por ônibus foi a variável geográfica centralmente analisada para elucidarmos como são produzidas algumas interações espaciais contidas na rede urbana daquela realidade. As reflexões foram guiadas a partir de quatro pressupostos mais gerais: a indissociabilidade do par urbanização e circulação para compreendermos a concretude do espaço geográfico; a questão da integração territorial e o papel do planejamento público nos transportes; a centralidade desempenhada pelas cidades médias e o tema das justiça e injustiças espaciais na escala regional, entendidas por meio do transporte público de passageiros operado sob o modal rodoviário.

NOTAS SOBRE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANO-REGIONAL

Acessibilidade e mobilidade são noções polissêmicas e largamente problematizadas, não apenas na Geografia, mas, também, em outras ciências sociais. São compreensões tratadas em especialidades do conhecimento científico que têm como objeto e problema de estudo, em linhas gerais, o movimento de pessoas, mercadorias e informações entre diferentes locais, além de questões ligadas às infraestruturas técnicas que possibilitam tais fluxos. Os transportes sintetizam essas duas noções, já que de maneira inseparável incorporam ambas as compreensões: tanto a que se refere ao ato de tornar possível o acesso numa escala variada e transitória (acessibilidade), quanto a de estar em movimento, efetiva ou potencialmente (mobilidade). São, pois, atributos qualitativos, especialmente se considerarmos a discussão preocupada com a produção social do espaço, fundamental para a ciência geográfica (CORRÊA, 2010).

Castillo (2017, p. 644) expõe e problematiza as concepções multifacetadas dos dois termos, já rotineiramente associados, “quase de imediato, mobilidade a migração e acessibilidade a adaptação do espaço urbano às necessidades de pessoas com diversos tipos de restrição”. Para situarmos a perspectiva que vamos explorar neste trabalho, é importante estabelecermos as articulações fundamentais entre os transportes, este como um momento ligado à circulação mais ampla, e o binômio formado pela acessibilidade e pela mobilidade, na condição de elemento que detém no seu conteúdo o potencial explicativo dos acessos e usos dos meios de transporte.

Centramos nossas preocupações, portanto, nos transportes, na acessibilidade e na mobilidade, sob a compreensão geográfica que privilegia a escala urbano-regional, enfocando o entendimento dos conceitos mencionados à luz da urbanização



contemporânea do território e da sociedade, bem como da região enquanto fração dos diferentes territórios que guarda particularidades no arranjo entre/nos lugares onde a globalização e a mundialização contemporânea se processam (SANTOS, 2013). Sobre essa escala, imprescindível no atual período, Bessa (2018) aponta que faz jus à perspectiva analítica que privilegia o urbano a partir de sua feição regionalizada, pela extrapolação do trabalho tradicionalmente circunscrito às cidades capitalistas que se desdobra para além desta forma espacial. Sob outras palavras, é importante pensarmos nos transportes coletivos por meio do par mobilidade-acessibilidade elevado ao nível da integração entre cidades e regiões. Essas podem incorporar realidades mais ou menos densas, tendo aqui uma atenção especial aos contextos não metropolitanos.

Esse entendimento possibilita uma análise que faça a transição da escala da cidade para os níveis regional e nacional, o que no contexto brasileiro significa ambicionar um debate que não se feche para as diferenças e desigualdades internas ao país. Quer dizer, a ideia do transporte, da mobilidade e acessibilidade urbano-regional pode abarcar, por exemplo, desde as realidades da chamada Região Concentrada que Santos e Silveira (2008) trataram, inclusive considerando as suas particularidades internas; os cenários de formação de povoados e núcleos urbanos rarefeitos nas regiões de expansão do agronegócio brasileiro no Centro-Oeste; o plano de um urbano extensivo na região amazônica conforme Monte-Mór (2004) apontou; bem como outras tantas possibilidades de recortes que as geografias brasileiras possibilitam. Das formações regionais mais densas e tecnificadas às rarefeitas e de feições agrícolas mais presentes, o debate sobre os transportes e os usos das redes geográficas da circulação são de suma importância.

No âmbito da Geografia, Cocco (2017) compreendeu o papel dos transportes através da mobilidade e da acessibilidade, qualificando-as como centrais para a concretizações da dialética das possibilidades de pôr ou não em movimento, de interagir de maneiras quali e quantitativamente diferentes com um dado local, equipamento ou objeto e, ao final, produzir uma nova realidade. Os transportes são fundamentais para a estruturação de contextos socioespaciais mais justos, que tornam possível um desenvolvimento social – no sentido marxiano, de elevação qualitativa – mais abrangente. Nas palavras de Cocco (2017, p. 78), o debate sobre os transportes à luz das noções mencionadas possibilita “[...] refletir a variação em qualidade e em densidade das interações espaciais, segundo os distintos contextos, demarcando desigualdades na sua realização” por meio da sua compreensão crítica.



Miralles-Guasch (2015) traz importantes aportes para o debate, embora não aborde especificamente os transportes coletivos entre diferentes cidades nas realidades não metropolitanas. A discussão proposta pela autora é importante, pois traz questões que podem avançar sobre os transportes entre cidade e campo, diferentes regiões e centros urbanos. Em síntese, em seus trabalhos existe um olhar que qualifica a articulação do urbano e do regional enquanto escala de análise do tema. A autora evidencia que hoje a mobilidade tem “un carácter obligatorio, para poder realizar las actividades imprescindibles y cotidianas. Para ir de compras, al trabajo, a realizar alguna actividad de ocio es necesario que las personas se desplacen por el territorio” (MIRALLES-GUASCH, 2015, p. 292).

Druciaki (2014, p. 93) discutiu o tema da mobilidade e acessibilidade nos contextos de Londrina e Maringá, e caracterizou o transporte rodoviário de passageiros como “uma das formas que reflete a dinâmica urbano-regional”. Nesse estudo, o autor propôs a noção de “mobilidade espacial” para a elaboração de um conceito que abarque os deslocamentos efetivados no âmbito dos transportes coletivos por via rodoviária. Outro importante elemento é a atenção dada aos deslocamentos que extrapolam os limites da cidade, pois eles avançam para as áreas rurais e conformam interações entre diferentes cidades, naquele contexto sob maiores intensidades em função da urbanização mais densa.

A existência do transporte coletivo de acesso público demarca uma importante forma de prover a potencial movimentação entre diferentes locais, o que torna concretas as acessibilidades e mobilidades. Estas significam oportunidades que, para além das atividades laborais, são meios para a apropriação dos espaços públicos, de encontro, que envolvem o lazer, a cultura, as atividades de ensino etc. Essas e outras práticas cotidianas são próprias de uma realidade socioespacial oriunda da sociedade urbana em devir, ratificando as questões já trazidas por Bessa (2018), Cocco (2017), Miralles-Guasch (2015) e mesmo no pensamento de Soja (2014). Não podemos deixar de apontar os debates contundentes para a construção de uma cidadania territorializada, construídos “no calor da hora” por Santos (2014): para o autor, a justiça social é eminentemente geográfica, já que a localização dos povos, equipamentos e serviços têm, objetivamente, o papel de tornar menos árida a sobrevivência e a reprodução social.

Agora, é importante avançarmos para o entendimento de como os transportes, as suas estruturas de acessibilidade e as condições de mobilidade são configuradas e produzidas na realidade catarinense, plano empírico que manifesta abundantes combinações e situações geográficas particulares da realidade brasileira. Tal dimensão de



problematização da realidade sob a Geografia volta-se para o transporte de pessoas, ação que se efetiva pela articulação entre diferentes locais. Essa atividade torna possível a interação entre vilas, povoados e distritos, situados em áreas rurais e cidades pequenas, cidades médias, capitais de estado e metrópoles. E é o transporte rodoviário o meio técnico que possibilita essas movimentações.

A relevância de se problematizar as possibilidades de deslocamento e acesso aos locais na escala urbano-regional torna-se mais evidente, em foco pela dimensão dos transportes coletivos por ônibus. Pela sua abrangência, o modal rodoviário configura-se como um meio central para o movimento no território brasileiro. Esse conjunto de usos das infraestruturas tem uma importância central tanto pela própria mobilidade material que torna real quanto por engendrar as condições de acessibilidade entre numerosos centros urbanos. Há a indissociabilidade entre as redes de rodovias e de cidades, motores gerais do binômio urbanização-circulação, cujo resultado não está afastado de usos desiguais e diferentemente reproduzidos.

O TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS EM SANTA CATARINA

Em razão da flexibilidade que apresenta o modal rodoviário, pois a rede de estradas abrange todas as cidades do estado, são atendidos centros urbanos de variados papéis no âmbito da rede urbana catarinense, das cidades pequenas menos complexas aos centros de papéis regionais e a capital estadual. Tal cenário oportuniza pensarmos na operação do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros como uma atividade de central importância, que tem o atributo de ser um meio para a interligação regular e contínua entre as cidades do estado, cuja abrangência é superior ao cenário observado nos outros meios de transporte mais comuns. Tais meios são o aéreo, cuja operação é ainda mais seletiva do ponto de vista territorial; o ferroviário, incipiente no estado e inexistente no transporte de passageiros; e o hidroviário, de finalidade pouco variada e abrangência reduzida nessa realidade.

No Brasil, em função da organização territorial que toma o Estado nacional, há uma multiplicidade de atuações políticas e normativas sobre os fluxos do transporte rodoviário de passageiros. Os serviços regulares de ônibus, formados por linhas e horários com operações predeterminadas pelos órgãos de controle – secretarias, autarquias,



departamentos etc. – em conjunto das empresas obedecem às escalas do próprio pacto federativo. Isso aponta para a existência de um poder, de nítida dimensão territorial, que é dividido entre a União, os estados e os municípios. Em Santa Catarina, plano empírico de nossa discussão, tais ações são efetivadas pela SIE, secretaria vinculada ao governo estadual que, desde 2019, passou a ser responsável pelo controle sobre o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros catarinense.

Nessa atividade, vista enquanto um arranjo particular de operações, visto que em cada realidade urbano-regional vigora um pacto normativo específico, quase 46 milhões de passageiros foram transportados em 2019. A movimentação foi dividida entre as 77 empresas registradas no órgão regulador, agentes econômicos responsáveis pela operação de 692 linhas de ônibus, divididas entre as modalidades rodoviário (348 linhas) e urbano (344 linhas). A distribuição não é equânime, pois segundo os dados das operações para o referido ano, existem frações do território catarinense que não são atendidas por essa atividade. Entre as 295 cidades catarinenses, 26 não recebem qualquer tipo de atendimento do transporte público estadual. Mesmo que reconheçamos que 269 centros urbanos são atendidos, não é possível valorar esses números, visto que por vezes são operações rarefeitas e com frequências reduzidas.

A relevância do modal rodoviário de transporte é destacada, por exemplo, quando observamos a quantidade total de passageiros transportados no ano de 2019. Sua organização encerra as múltiplas relações que apontamos acima, que significam um relevante conteúdo para compreendermos a própria dinâmica da rede urbana. Os principais números que compõem os fluxos estaduais de passageiros são observados a seguir, na Tabela 1

Tabela 1 – Santa Catarina: dados do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros – 2019

	Variável	Quantidade
Passageiros transportados (por modalidade)	Rodoviário	8.029.200
	Urbano	37.898.331
	Total	45.927.531
Empresas operadoras (por modalidade)	Rodoviário	55
	Urbano	38
	Rodoviário e urbano	17
	Total	77
Frota do sistema	Veículos na frota	1420
	Idade média (anos)	10
Cidades atendidas		269

Fonte: Santa Catarina (2020a; 2020b).



Sob a regulação praticada pela SIE, o transporte rodoviário de passageiros catarinense está disposto entre operações regular e de serviços de fretamento (eventual ou contínuo). Essa última foi excluída de nossa discussão, por não ser ofertada de maneira pública e contínua. Já os serviços regulares são subdivididos em duas modalidades de operação, a rodoviária e a urbana, e cada uma dessas agrupa um amplo conjunto de empresas e linhas de ônibus. Estas podem ser definidas como ligações regulares do transporte coletivo entre duas ou mais localidades, com um itinerário preestabelecido e com tarifas definidas pela própria extensão do serviço – com a remuneração feita a partir do coeficiente tarifário por quilometro rodado, de reajuste anual pelo órgão regulador; por sua vez, as seções correspondem aos fracionamentos das linhas, e referem-se às tarifas cobradas pelo uso parcial do serviço – um trecho intermediário de uma linha.

Sobre as modalidades das linhas/dos serviços, a rodoviária é caracterizada pela operação com veículos de maior porte, tipicamente qualificados como “de viagem” ou “rodoviários”, como a denominação da modalidade indica. Um dos atributos diferenciadores é o de interligar duas ou mais localidades em distâncias mais elevadas, ao menos atualmente. É a modalidade mais abrangente e difundida no estado, com linhas que ligam cidades próximas à fronteira com a Argentina – como Dionísio Cerqueira, Itapiranga e São Miguel do Oeste – ao litoral e proximidades – em direção a Joinville, Florianópolis e Criciúma. No ano de 2019, pouco mais de 50% dos passageiros que utilizaram a modalidade rodoviária deslocou-se em média 36 km.

Na modalidade urbana, os veículos são de menor porte, em sua maioria com duas ou mais portas para embarque e desembarque. Essa operação tem a sua dinâmica mais ligada às densas aglomerações urbanas, como Joinville, Florianópolis, Criciúma etc., embora também esteja presente em contextos menos densos e complexos, como entre Joaçaba e outras cidades próximas. A principal característica é a de interligar localidades a uma curta distância, além de realizar um número superior de paradas para embarques e desembarques no percurso operado, com pontos de parada distribuídos nas ruas e avenidas das cidades e em seus terminais de transporte coletivo municipal, além das próprias estradas. Em 2019, mais de 50% do total de passageiros dessa modalidade percorreu uma distância média de 15 km.

A análise do modo com que os agentes econômicos usam o território enquanto recurso passível de exploração e extração de renda via operações regulares do transporte público tem grande importância. De início, a abrangência das suas operações manifesta a



capacidade de capitalização das demandas socialmente constituídas, tal qual o transporte e as suas mobilidades apresentam. Nesse sentido, a partir do levantamento que considerou a abrangência territorial municipal, temos uma ampla variedade de atuações, seja no sentido do total de municípios atendidos pelas empresas de transporte, ou pela quantidade de empresas que atuam em determinados municípios. São dimensões que recuperam duas questões: a ampla capilaridade das empresas e a situação de dependência em relação a esses agentes.

De um lado, a concentração dos fluxos entre poucos agentes de uma dada rede geográfica, como é a do transporte público, engendra uma situação de oligopólio das operações da atividade. Num outro plano, as próprias ligações entre as cidades – significadas pelas linhas de ônibus em si e suas seções – são operadas majoritariamente através de relações de monopólio, concentradas em apenas uma empresa ou um grupo econômico. Nesse sentido e com as atenções direcionadas ao debate mais amplo dos monopólios e oligopólios nos países periféricos do capitalismo mundial, Santos (2008) reiterou em vários momentos que as ações empresariais pautadas pelo controle dos mercados e as íntimas relações com o aparato estatal compunham a realidade injusta e precária das então notáveis “atividades modernas”.

No que se refere aos fluxos de passageiros transportados na atividade, a sua dinâmica passou por significativas modificações. Ao longo das últimas décadas, a redução generalizada dos totais de passageiros movimentados demarca uma situação complexa, alicerçada também na manutenção de uma arcaica legislação que nos remete à década de 1980 – anterior, portanto, à Constituição Federal de 1988 e seus aparatos legais para a garantia de concessão dos serviços públicos sob a égide da responsabilidade e qualificação das atividades essenciais ao território. Tais modificações são mais fortemente ligadas ao seu uso prático do que no âmbito institucional e de regulação, isto é, são transformações que não foram acompanhadas no âmbito institucional e regulatório, plano este ainda permanece em geral estagnação.

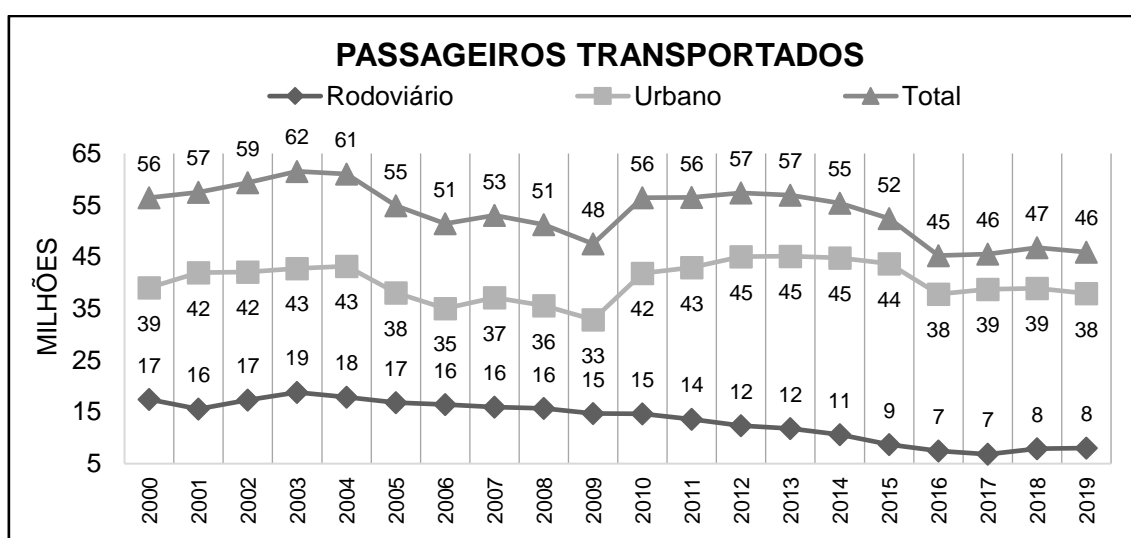
É um tema que nos leva à própria formação socioespacial catarinense, o que inclui tanto a dimensão do território e a sua concretude, entre outras coisas significada pela rede urbana fragmentária, quanto o plano institucional e as relações entre norma, território e agentes políticos e econômicos, ações repletas de conchavos e pactos clientelistas da política local e regional do estado. Esse entendimento totalizador da formação socioespacial recupera as preocupações de Santos (2012), cuja continuidade de algumas



reflexões fora feita por Corrêa (2015) e, no tema em que nos debruçamos, por Cocco (2017) e o seu estudo voltado propriamente à realidade do transporte público catarinense.

Ao considerarmos as duas modalidades de transporte público estadual, no gráfico da Figura 1 temos três séries temporais sobre o tema que abrangem o período de 2000 a 2019. Observamos os totais de passageiros transportados e a desagregação nas modalidades dos serviços – rodoviário e urbano. Os dados foram obtidos no banco de dados de Santa Catarina (2020a).

Figura 1 – Santa Catarina: fluxo do transporte público intermunicipal – 2000-2019



Fonte: Santa Catarina (2020a).

Alguns impactos das reduções serão tratados com maior profundidade no próximo item. Enquanto isso, destacamos que, apesar da reduções, a atividade ainda apresenta movimentações relevantes, o que é exemplificado pela intensa movimentação de pessoas em algumas regiões de Santa Catarina. No âmbito das linhas de ônibus registradas como urbanas, a movimentação é numerosa na ampla faixa litorânea e adjacências, o que inclui um extenso eixo urbano-rodoviário que vai de Joinville e segue até o Sul do estado, em Araranguá, passando por Itajaí, Balneário Camboriú, Florianópolis, Tubarão e Criciúma, além de Blumenau, Brusque e Rio do Sul, essas três situadas no vale do rio Itajaí e partícipes de um arranjo regional denso e complexo, de intensas mobilidades cotidianas.

Os serviços rodoviários são mais capilares, não estão restritos às mais densas aglomerações urbanas e têm uma distribuição interessante no estado. Abrangem desde linhas bastante curtas, de 10 km a 30 km de extensão, quanto ligações que superam os



800 km de distância entre as cidades de origem e destino. Incluindo-se as cidades que têm importância significativa na concentração de linhas urbanas, mencionadas há pouco, os lugares onde os serviços rodoviários apresentam fluxos elevados estão situados nas demais regiões do estado, como vemos em Chapecó, Concórdia, Joaçaba, Lages, Mafra, Porto União e São Miguel do Oeste. Há uma correlação entre essas concentrações de fluxos de passageiros e os próprios papéis desempenhados na rede urbana e na divisão territorial do trabalho.

Todos esses fluxos são efetivados por meio da contínua interligação de terminais rodoviários, pontos de embarque e desembarque, estruturas de apoio e paradas para manutenção e refeições. Eminentemente, a atividade configura uma rede geográfica complexa, com papéis diferenciados para cada um dos pontos nodais. Traduzem, pois, a vida urbano-regional catarinense e suas particularidades regionais. E no próximo item nos atentaremos para um contexto específico: o da região de Chapecó, importante centralidade situada no Oeste Catarinense. Ao partirmos da compreensão que situa tal lugar enquanto uma cidade média brasileira numa realidade não metropolitana, torna-se fundamental a provisão o seu acesso a partir de outras localidades. Isso resulta em possibilidade variavelmente acessíveis para o uso de bens e equipamentos ali instalados, isto é, um entre tantos caminhos para se prover condições de cidadania no território.

FLUXOS, CONTRADIÇÕES E INJUSTIÇAS NA REGIÃO DE CHAPECÓ

Neste item, trataremos algumas questões ligadas ao que chamamos de contextos geograficamente injustos no âmbito do transporte público catarinense. Com base no plano empírico de Chapecó, tratamos da referida atividade como elemento para a provisão de acessibilidade na escala regional, isto é, entre diferentes cidades de um contexto particular da rede urbana catarinense. As contradições, aqui entendidas enquanto manifestações espacializadas de injustiças, serão tratadas a partir de três perspectivas centrais.

Nosso primeiro conjunto de apontamentos evidencia a atuação territorialmente seletiva de um grupo econômico que atua no transporte rodoviário de passageiros catarinense. O segundo elemento diz respeito à relativa desarticulação regional produzida no transporte intermunicipal de passageiros catarinense, pela rarefação das linhas de ônibus e suas ofertas. Por fim, uma terceira dimensão diz respeito às problemáticas relações entre território, norma, empresas de ônibus e Estado.



PARTE 1: SELETIVIDADE TERRITORIAL NOS FLUXOS

A atuação do grupo Reunidas, hoje composta principalmente pela operação de uma série de linhas regulares divididas entre três empresas de ônibus – Real, Reunidas Turismo e Reunidas Transportes Coletivos –, é notória nesse tema, em função da sua capilaridade e proporcional poder que exerce. Por décadas, o grupo ocupou a posição de um dos maiores conglomerados do setor na região Sul. Desde a década de 1970, figurou entre os 30 maiores operadores do transporte rodoviário de passageiros, chegando em 2005 na 13ª posição referente à modalidade interestadual – regulada pela ANTT – com um total de 547,02 milhões de passageiros-quilômetros naquele ano.

A posição foi mantida por alguns anos, dando lugar a um gradual decréscimo no total de passageiros movimentados, tanto nas operações interestaduais, quanto nos serviços intermunicipais nos três estados sulistas. Até 2015, sua atuação abrangia esses três estados e mais de 40 operações interestaduais e internacionais. Desde então, têm ocorrido cancelamentos e transferências de linhas, fechamento de filiais e o ingresso em um processo de recuperação judicial que se arrasta até o presente.

No transporte público catarinense, o grupo econômico chegou ao total de 172 linhas operadas em 2000, nesse período transportando mais de 7 milhões de passageiros no estado. Já em 2010, o cenário foi significativamente transformado, apresentando um total de 132 linhas de ônibus operadas e quase 5 milhões de pessoas transportadas em suas ligações. Já em 2019, a quantidade de linhas caiu para pouco mais de 50, com uma movimentação total pouco superior ao 1 milhão de passageiros. Nesse último cenário, o grupo econômico já estava inserido num processo de recuperação judicial iniciado em 2016, momento em que deu início a profundas reestruturações operacionais que resultaram na reestruturação da rede de operações mantida até então, sob o pleno consentimento do poder público.

A entrada da empresa Reunidas, a maior do estado num processo de crise financeira e posterior recuperação judicial, resultou numa ampliação da seletividade dos seus fluxos, desdobradas em vários fatores, como na redução do alcance territorial de suas linhas regulares de ônibus. Esse processo modificou severamente as condições de deslocamento entre muitas cidades catarinenses, sobretudo nas regiões de Lages, Caçador, Joaçaba, Chapecó e São Miguel do Oeste. Historicamente, o amplo monopólio exercido pela empresa na maior parte das ligações entre cidades do estado fez



complemento à atuação também oligopolista, pois, em associação às demais empresas de grande porte, forjou-se uma ampla rede de hegemonia política para fazer frente aos interesses de ordem pública dos órgãos de controle – mesmo que tais interesses tenham se mostrado bastante tímidos.

Somente na região Oeste de Santa Catarina, a seletividade pode ser observada quando as rotas operadas são analisadas: ali, a operação foi reduzida gradualmente, chegando a 63 linhas em 2005, 60 em 2010 e 37 em 2015. Em 2019, restavam 25 linhas regulares em operação com atendimento aos centros urbanos da região, concentradas em poucas cidades. Os fluxos do grupo Reunidas foram concentrados nas cidades de Dionísio Cerqueira, São Miguel do Oeste, Chapecó, Concórdia e Joaçaba, as cidades mais relevantes do ponto de vista da rede urbana. Passou a ser organizada uma complexa rede seletiva de viagens regulares, sob a anuência do órgão regulador – o então Departamento de Transportes e Terminais (DETER) – e situada nos eixos vistos como mais rentáveis. As operações vistas como menos competitivas, para o grupo Reunidas, foram repassadas para empresas de menor porte ou, no limite, desativadas em sua completude.

PARTE 2: DESARTICULAÇÃO REGIONAL NO TRANSPORTE PÚBLICO

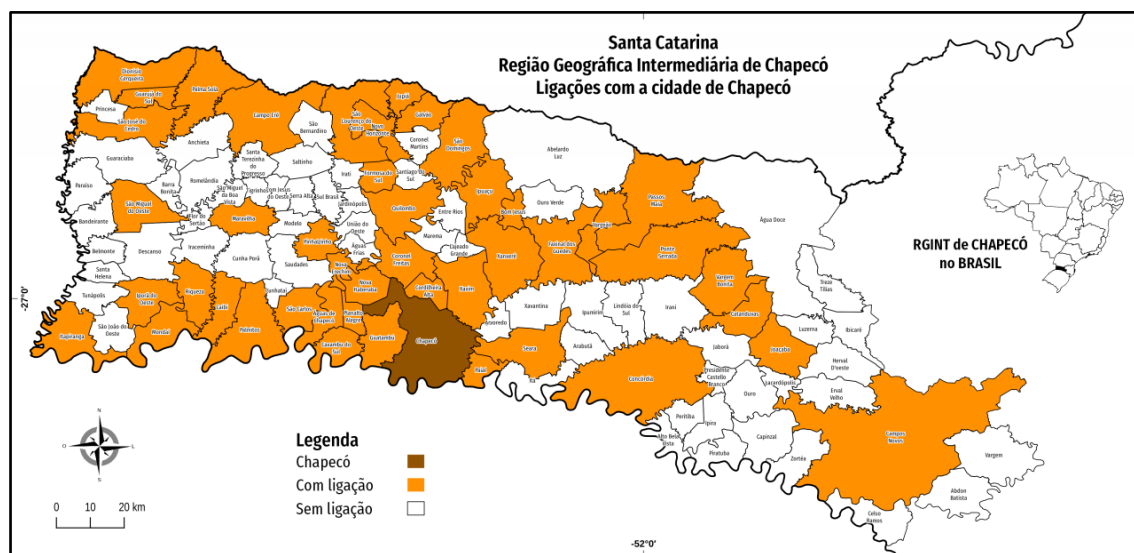
Como um resultado parcial das desativações de linhas, entre as quais uma parte significativa pertencia ao grupo Reunidas, temos um cenário de relativa inacessibilidade no plano regional. Já que nosso foco é o transporte entre diferentes centros urbanos, pensar na acessibilidade na escala que vai para além das cidades é central, isto é, vislumbrar uma acessibilidade situada entre os elos da rede urbana contribui para uma transição escalar da discussão. Entre o contexto das cidades e o plano estadual temos a região, recorte que contribui para uma específica forma de mobilidade da população.

Para o debate da urbanização, o plano regional só faz sentido se pensado a partir dos lugares que o constituem. As cidades são centrais para isso, além do que, só são produzidas sob ações relacionais entre os seus pares. Dissemos isso para situarmos o debate no contexto das cidades médias brasileiras, amplamente debatidas na bibliografia especializada, referindo-se aos centros urbanos que se constituem enquanto nós intermediadores de “redes de redes geográficas” (SPOSITO, 2007; 2011). E isso faz sentido, inclusive, pelo papel que as cidades médias desempenham no sentido de provisão regional de bens e serviços de amplo interesse social e coletivo (BRANDÃO, 2017).

É inviável pensarmos nessa provisão sem uma forma de a tornar acessível e, como bem vimos, no caso brasileiro, os serviços regulares de transporte coletivo por ônibus cumprem esse papel. Transporte público, região, serviços públicos, acessibilidade e o contexto não metropolitano das cidades médias: um conjunto de temas complementares entre si. E em Santa Catarina, mais precisamente na região de Chapecó, há uma profusão de cidades pequenas que dependem desse centro intermediador para o acesso a bens e serviços públicos específicos. Seja no sentido do uso e acesso a serviços de saúde de média e alta complexidades, ensino superior público e presencial, atividades de lazer e consumo etc.: todas são interfaces da centralidade urbano-regional chapecoense.

Todavia, no transporte intermunicipal de passageiros, o acesso é rarefeito quando existe e, por vezes, nem mesmo existe para a manutenção de ligações regulares com as cidades do entorno. Para uma representação bastante sintética do cenário recente, na Figura 1 estão demarcadas as cidades da Região Geográfica Intermediária (RGINT) de Chapecó. Nela, também estão apontadas as cidades que mantêm ligações via transporte público com a cidade média chapecoense, bem como o seu oposto.

Figura 1 – RGINT de Chapecó: abrangência do transporte público regional



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de bases cartográficas do IBGE e dados de Santa Catarina (2020a).

Apesar do papel central desempenhado por Chapecó no presente, como vemos nos trabalhos de Matiello et al. (2016), Motter (2020) e Villela, Fujita e Alba (2017), a rede de transporte público regional não acompanhou tal complexificação da rede urbana nessa porção de Santa Catarina. São várias as cidades que não dispõem de linhas de ônibus



regulares para o maior centro da região. Se considerarmos a Região Geográfica Imediata (RGI) de Chapecó, inserida na mais ampla RGINT, das 31 cidades ali presentes – além do centro que lhe dá nome – mais da metade não possui ligação regular via transporte público estadual com a cidade regional chapecoense. Além disso, algumas sequer possuem algum serviço de transporte coletivo, que possibilite a ligação com outras cidades da região.

Quando analisamos em profundidade as razões da atual rarefação do transporte de passageiros por ônibus, notamos variações nos processos que culminaram nesse cenário, pois temos três dinâmicas que geram as ausências e precariedades. Primeiramente, temos cidades que nunca foram servidas por serviços regulares intermunicipais; logo, vemos centros urbanos que deixaram de receber o atendimento há algum tempo em função da seletividade de agentes econômicos; por último, existem lugares onde o serviço só existe de maneira teórica, isto é, na prática, as linhas de ônibus autorizadas pela SIE são executadas de modo distinto ao qual o marco regulatório prevê. Esta última questão beira ao absurdo: desde meados de 2016, alguns serviços de transporte coletivo foram autorizados com a finalidade de prover o transporte de trabalhadores para o setor agroindustrial, massivamente presente na região. Mesmo na qualidade de linhas de ônibus pública, vários serviços são operados com o status de fretamento de caráter fechado, com horários e viagens restritos ao setor agroindustrial.

Conforme esses três casos, podemos apontar alguns exemplos sucintos. No grupo das cidades nunca atendidas pelo transporte público estadual temos Arvoredo, distante poucos quilômetros de Chapecó e próxima da rodovia SC-283. Apesar da proximidade, inclusive de serviços que trafegam pela rodovia mencionada, a cidade não recebe o atendimento de serviços regulares, ao menos desde a sua emancipação em 1992. Já entre os lugares onde o serviço foi suprimido nas últimas décadas, com as ações levadas a cabo pelos agentes econômicos sob anuência do Estado, a cidade de Modelo é um dos exemplos. Atendida até 2016 por dois serviços regulares do grupo Reunidas, após a supressão desses passou a ser inacessível por meio do transporte coletivo estadual catarinense. Por fim, o terceiro conjunto de situações envolve as cidades supostamente atendidas pelo serviço estadual, empiricamente observado em Paial, cidade também situada a pouco mais de 30 km de Chapecó. Nessa, existe uma linha regular em operação, direcionada de maneira exclusiva ao transporte de trabalhadores do setor agroindustrial situado na maior cidade da região, onde o problema reside no uso privatista do serviço público.



PARTE 3: TERRITÓRIO, NORMA E INJUSTIÇAS

Os elementos observados até o item anterior resultam de uma série de descompassos no âmbito institucional que, no entanto, são tributários do longo processo de formação urbano-regional catarinense, resultando na reprodução de imperativos geo-históricos particulares dessa realidade. Em outras palavras, o desenvolvimento truncado do pacto normativo estadual no setor de transporte público pode ser concebido enquanto um produto do modo com que o estado foi constituído, especialmente se pensarmos na velocidade com que a demanda por normas avançou sobre essa fração do território nacional e, não menos importante, conforme Santos e Silveira (2008) expuseram, nos ritmos manifestados pelo meio técnico-científico-informacional no país. O acelerado processo de urbanização, vivido desde a década de 1960 em algumas áreas e 1980 noutras – como na região de Chapecó e Oeste Catarinense – jogou para um segundo ou terceiro plano a relevância de políticas públicas robustas no tema do transporte de pessoas.

A complexificação da rede urbana catarinense, com intensas refuncionalizações desde o começo deste século, contrasta com um sistema de transporte de passageiros precarizado, com manifestações territoriais diversas. Podemos levantar a hipótese ampla de que o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros catarinense não recebeu a devida atenção por parte do Estado e, como resultado mais objetivo, não acompanhou o nível de desenvolvimento requerido pelos fluxos entre cidades e regiões do estado. Os produtos imediatos disso nos apontam desde a raridade com que o serviço é notado na região que rapidamente tratamos anteriormente, a relativa desintegração vista no contexto da Região Metropolitana de Florianópolis em relação aos serviços intermunicipais e municipais, até a forma com que as operações são outorgadas às empresas de ônibus.

Vale recordarmos que o marco regulatório hoje vigente herdou as aspirações da Lei Estadual de 1952, primeiro elemento normativo que balizou as operações do setor. Depois disso, retomada em 1980, tanto a Lei quanto o Decreto a nível estadual que passaram a dispor sobre o transporte catarinense estavam amplamente envoltos sob as relações clientelistas e pouco republicanas do período ditatorial militar brasileiro. As estreitas relações entre grupos econômicos e o Estado, com apadrinhamentos e favores têm impacto no modo com que o sistema reproduziu tais dimensões sociológicas. Ao observamos as formações empresariais, alguns grupos econômicos atuam nas mesmas linhas de ônibus e regiões há mais de sessenta anos, bem como dispõem de amplo poderio



político – presidência do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado de Santa Catarina (SETPESC). Empresas como Catarinense, Santo Anjo, Reunidas e União, por exemplo, dominam os mesmos serviços há numerosas décadas, com o domínio quase completo sobre as frequências, horários e condições de operação das linhas de ônibus autorizadas pelo órgão estadual.

Em suma, são múltiplas determinações que estruturam contextos geograficamente injustos, nos termos de Soja (2014). São heranças institucionais que condicionam o território catarinense ao uso desigual no âmbito do transporte público estadual, com condições de acessibilidade precária entre diferentes centros urbanos, dos mais complexos e centrais aos menores escalões da rede de cidades. E tal contexto tem o seu entendimento aprofundado quando o lemos à luz da formação socioespacial, pois esta une, ao espaço geográfico, as inadiáveis dimensões políticas, culturais e econômicas da vida regional catarinense. Desde o tema da rede urbana fragmentária ao problema do transporte público estadual rarefeito e precariamente regulado, temos imperativos do próprio processo de formação social dessa realidade do Sul brasileiro.

Considerando-se a cidade média de Chapecó, sua transformação recente e o consequente novo arranjo de funções desempenhadas na rede urbana, podemos apontar que as normas que guiam as operações do transporte público catarinense não foram reestruturadas à medida que o território passou por reorganizações. O que isso significa, portanto? Em síntese, que a atividade que provê os deslocamentos entre cidades, nesse recorte, foi mantida alheia ao seu território, o que certamente engendrou um cenário de precariedades diversas. Nem mesmo a forçosa criação de regiões metropolitanas por todo o estado, como vimos nas primeiras décadas deste século e que inclui a própria realidade de Chapecó e o entorno próximo, resultou em alterações minimamente relevantes na prestação desse serviço de relevância social fundamental.

CONCLUSÕES

Ao concluirmos esta exposição, algumas observações são fundamentais para que o escrito contribua tanto sob a perspectiva primária de um trabalho acadêmico, quanto por ser o testemunho de um momento particular de nosso devir geo-histórico. Podemos começar pela constatação de que o transporte coletivo de passageiros foi, no território brasileiro, apesar das suas diversidades regionais, tratado como um ramo menos relevante



da atividade econômica planejada pelo Estado. Guiado fortemente pelos anseios de quem o executa, quer dizer, por parte dos grupos empresariais do setor, são pouco numerosos os casos em que há uma ação robusta de organização e controle, o que envolve questões de onde, quando, com que frequência e a que custo os serviços são providos.

O que M. Santos chamou de “curto-circuito” da rede urbana, em seu *O espaço dividido* (SANTOS, 2008) pode ser associado ao processo de formação e desenvolvimento do transporte rodoviário de passageiros por ônibus. Apesar da metáfora, a atividade foi muito mais pautada por ações “aos trancos e barrancos” do que qualquer outro caminho. A urbanização brasileira permanece truncada em diversos setores e atividades, e o transporte regular de passageiros é um dos importantes casos para receber estudos geográficos. Mais recente, a penetração do ideário neoliberal, desde a década de 1990, forçou a ida do debate público sobre o Estado no comando de atividades fundamentais para a população para uma margem ainda mais distante.

No período recente, em Santa Catarina, desde meados de 2018, o transporte rodoviário intermunicipal permanece sob judicialização por meio de ações movidas pelo Ministério Público de Santa Catarina (MP-SC). Motivado sobretudo pelas contradições inicialmente vivenciadas na região de Florianópolis, as ações recentes buscam o cumprimento de necessários processos de concorrência pública para o atendimento desse serviço, com destaque para a possibilidade de realização de processo licitatório – um dos pesadelos mais intensos para os grupos econômicos atuantes no setor. Ainda, neste ano de 2021, o Governo do Estado de Santa Catarina anunciou o interesse em regularizar as operações do transporte intermunicipal de passageiros.

O caminho ainda permanece sob incerteza, já que as disputas pelo modelo de outorga estão no tema do momento: autorizações flexíveis e de notória precariedade no controle, inspiradas no padrão apresentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)? O padrão constitucional de licitações do serviço público, com contratos duradouros e com disposições rígidas e seguras para ambas as partes? Restam dúvidas, mesmo com sinalizações de que o padrão licitatório guiará o longo processo de reestruturação da atividade. Tal cenário nos obriga a manter a vigília sobre o serviço público de transporte em Santa Catarina, fundamental para, entre outras coisas, tornar menos abstrata a circulação da/na rede urbana para quem dessa atividade depende.



REFERÊNCIAS

BESSA, K. Especificidades da cidade e do urbano no Brasil: reflexões e questões para o debate. In: SERPA, A; CARLOS, A. F.A. (Org.). *Geografia urbana: desafios teóricos contemporâneos*. Salvador: EDUFBA, 2018. p. 237-248.

BRANDÃO, C. Cidades médias como provedoras de bens e serviços públicos e coletivos e como construtoras de cidadania e de direitos. In: SILVA, W. R.; SPOSITO, M. E. B. (Org.). *Perspectivas da urbanização: reestruturação urbana e das cidades*. Rio de Janeiro: Consequência, 2017. p. 99-118.

CASTILLO, R. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. *GEOUSP – Espaço e tempo (On-line)*, v. 21, n. 3, p. 644-649, dez., 2017.

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

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, 2010. p. 279-318.

CORRÊA, R. L. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

DRUCIANKI, 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) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2014.

MATIELLO, A. et al. Chapecó/SC: o agronegócio, o setor terciário em expansão e a crescente desigualdade socioespacial. In: SPOSITO, M. E. B.; MAIA, D. S. (Org.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Dourados e Chapecó*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016. p. 171-319.

MIRALLES-GUASCH, C. Movilidad, transporte y geografía: hacia donde y para que. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. C. A. (Org.). *Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização*. São Paulo: Annablume, 2015. p. 291-312.

MONTE-MÓR, R. L. *Modernities in the jungle: extended urbanization in the Brazilian Amazonia*. 2004. 380 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano) – University of California, Los Angeles, 2004.

MOTTER, C. *O agronegócio de carnes de aves e suínos e a especialização regional do Oeste Catarinense*. 2020. 234 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2020.

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade. Banco de dados da movimentação de passageiros entre os anos de 2000 e 2020. Florianópolis, 2020a. 1 arquivo, 204 MB. Banco de dados.

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade. Cadastro da frota em operação no transporte rodoviário intermunicipal de passageiros. 2020b. 2 arquivos, 40 KB. Banco de dados.

SANTOS, M. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, M. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: Edusp, 2012.



SANTOS, M. *Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional*. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SANTOS, M. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 11. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SOJA, E. *En busca de la justicia espacial*. Valencia: Tirant Humanidades, 2014 [2010].

SPOSITO, M. E. B. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 233-253.

SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Org.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011. p. 123-145.

VILLELA, A.; FUJITA, C.; ALBA, R. S. Centralidade no Oeste Catarinense: o papel de Chapecó. In: OLIVEIRA, Hélio Miranda de; CALIXTO, M. J. M. S.; SOARES, B. R. *Cidades médias e região*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. p. 101-138.