

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

BRUNO CANDIDO DOS SANTOS

**As articulações entre Londrina e São Paulo: uma
análise a partir do transporte coletivo rodoviário
interestadual de passageiros**

São Paulo
2015

BRUNO CANDIDO DOS SANTOS

As articulações entre Londrina e São Paulo: uma análise a partir do transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros

Trabalho de Graduação apresentado para o Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Bacharel em Geografia
Área de Concentração: Geografia Humana
Orientadora: Prof.^a Dra. María Mónica Arroyo

São Paulo
2015

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

Santos, Bruno Candido dos

S237a As articulações entre Londrina e São Paulo: uma análise a partir do transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros / Bruno Candido dos Santos ; orientadora Maria Mônica Arroyo. - São Paulo, 2015.

171 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. Geografia Econômica. 2. Divisão Territorial do Trabalho. 3. Circulação de passageiros. 4. Transporte Rodoviário Interestadual. 5. Londrina. I. Arroyo, Maria Mônica, orient. II. Título.

Nome: SANTOS, Bruno Candido dos

Título: As articulações entre Londrina e São Paulo: uma análise a partir do transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros

Trabalho de Graduação apresentado para o Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Bacharel em Geografia

Banca Examinadora

Prof. (a) Dr. (a) _____ Instituição: _____
Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. (a) Dr. (a) _____ Instituição: _____
Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. (a) Dr. (a) _____ Instituição: _____
Julgamento: _____ Assinatura: _____

AGRADECIMENTOS

Sem dúvidas, os pioneiros a receberem os meus sinceros e singelos agradecimentos são os meus pais e meu irmão. Antônia, José e Pedro. Meus três pilares, minha estrada! Sem esse trio não teríamos chegado onde chegamos!

Professora Mónica Arroyo: não há como descrever o quão é precioso contar com sua orientação e suas sábias palavras. Definitivamente me guiou em toda a pesquisa, desde a primeira reunião em 2012, com um então projeto de iniciação científica, até este presente trabalho. Todo e qualquer agradecimento é pequeno!

Aos professores que aceitaram o nosso convite para a banca deste trabalho: Daniel Huertas e Fabio Contel, que em diversos momentos desta trajetória contribuíram para a sequência da pesquisa geográfica e para o entendimento da circulação de passageiros neste país.

Aos amigos de Geografia, de estrada, de Minas Gerais, desse país enorme e extenso: Wemerson, Maísa, Gullit (Cebola), Leon, Viviane, Tatiane, Pedro Henrique, Rodrigo (Rodrigão), Mari, Fabio Teles, Lucas Teles (“Bolacha”) dentre tantos outros! Deram uma tremenda força nessa caminhada!

Aos colegas e amigos de LABOPLAN: Aline, Antonio, Vitinho, Aninha, Fábio (Brito), Mari (Dell’Avanzi), entre tantos outros que por aqui passaram e conosco contribuíram.

Aos colegas e amigos de Cursinho Popular Mafalda, local onde mais aprendi do que ensinei! André, Thiago, Ju, Vini, Andrei, Tainá, Vitor, dentre tantos outros educadores com os quais convivemos!

Aos colegas e amigos de SMADS, EMPLASA e FUNDAP, locais onde estagiei durante boa parte da minha graduação!

Meus sinceros agradecimentos aos entrevistados Professor Edílson, Sandro, Eni, assim como ao Thyago que viabilizou minha visita à garagem da Viação Garcia em Londrina, e ao Thiago Cesar que aplicou os questionários para nós no Camelódromo de Londrina. O campo foi riquíssimo muito graças à vocês!

Falando em Londrina... o que dizer desta cidade acolhedora e paradigmática, que se revelou um tremendo objeto de estudo e um excelente local para viver, mesmo que por uma semana. Portanto, Israel, Elias, Roberta, Camila, entre tantos outros que me receberam por lá na Moradia Estudantil da UEL, agradeço demais!

Enfim, meus sinceros agradecimentos a todos aqueles que por nossa trajetória passaram. Com paradas mais curtas ou mais longas, o importante é seguir! Porque a estrada nos espera!

*Todos estes que aí estão
Atravancando o meu caminho
Eles passarão...
Eu passarinho!*

Mário Quintana – Poeminho do contra

RESUMO

SANTOS, Bruno Candido dos. **As articulações entre Londrina e São Paulo: uma análise a partir do transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros.** 2015. 171f. Trabalho de Graduação Individual – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

O transporte rodoviário interestadual de passageiros é uma atividade econômica que elucida a divisão territorial do trabalho, pois é uma expressão de parte dos deslocamentos de pessoas pelo território nacional e, portanto, ilustra as articulações entre variados centros. Este trabalho parte deste pressuposto para estudar, em particular, as articulações entre Londrina e São Paulo, que datam da fundação daquele aglomerado urbano ao final da década de 1920. A Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP) alavancou o loteamento na região do norte paranaense, incorporando uma extensa área à produção cafeeira. Desde então, Londrina e seu entorno se configuram como uma importante centralidade na rede urbana do norte paranaense. No final da década de 1960, a cafeicultura declina enquanto atividade predominante, dando lugar à agroindústria. Londrina tem sua centralidade reafirmada, pois se tornou um polo do setor de serviços vinculado a esse novo paradigma produtivo. A industrialização, em duas fases, reconfigura diversas áreas na região londrinense, o que intensifica as ligações de Londrina com os municípios de seu entorno imediato (Cambé, Ibiporã e Rolândia) e, finalmente, os vetores da globalização trazem novas dinâmicas para a região, evidenciando a configuração da rede urbana em que o município londrinense tem um papel regional importante. Desde os primórdios da colonização do norte paranaense, o transporte rodoviário de passageiros foi uma atividade econômica relevante e um elemento importante na integração regional e nas articulações entre diversas áreas, como no eixo rodoviário Londrina-São Paulo, que se configura como um dos mais relevantes nas conexões entre os estados do Paraná e de São Paulo. Essas ligações rodoviárias são responsáveis por movimentar centenas de milhares de passageiros por ano. Neste trabalho procura-se analisar o conjunto de aspectos que explicam o transporte rodoviário interestadual de passageiros, nesse trecho, com especial ênfase para os agentes econômicos envolvidos, os fixos especializados que atendem esse movimento e o quadro normativo que o rege.

Palavras-chave: Divisão Territorial do Trabalho, Circulação de passageiros, Transporte Rodoviário Interestadual, Londrina.

ABSTRACT

SANTOS, Bruno Candido dos. **The joints between Londrina and São Paulo: an analysis from the collective interstate road transport of passengers.** 2015. 171f. Trabalho de Graduação Individual – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

The interstate road transport of passengers is an economic activity that clarifies the territorial division of labor, it illustrates part of displacement throughout the country and therefore the joints between different centers. This work part of this purpose to study, in particular, the connections between Londrina and Sao Paulo, which dating from the foundation of that urban area to the late 1920. The Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP) leveraged the blending in Northern Paraná, incorporating a large area of coffee production. Since then, Londrina and its surroundings act as an important centrality in the urban network of the north of Paraná. In the late 1960s, coffee production declines as the predominant activity, giving way to agribusiness. Londrina has reaffirmed its centrality as it had become a center of the service sector linked to this new production paradigm. The industrialization in two phases resets several areas in Londrina region, which intensifies the links of Londrina with the municipalities of its immediate surroundings (Cambé, Ibiporã and Rolândia) and finally, globalization of vectors to bring new dynamics to the region, showing the configuration of the urban network in the londrinense municipality has an important regional role. Since the beginning of colonization of Northern Paraná, the road passenger transport was an important economic activity and, despite several socioeconomic sceneries over that period, was an important element in regional integration and joints between various areas such as the road axle Londrina-São Paulo, which constitutes one of the most important in the connections between the states of Paraná and São Paulo. These road links are responsible for moving hundreds of thousands of passengers per year. This study aimed to analyze the set of aspects that explain the interstate road transport of passengers, this stretch, with special emphasis to economic agents involved, the specialized fixed that attend this movement and normative framework that governs.

Keywords: Territorial Division of Labor, Movement of Passengers, Interstate Road Transport, Londrina.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1. LONDRINA: Estação Ferroviária de Londrina na década de 1930	33
FIGURA 2. LONDRINA: Primeiros retratos da Viação Garcia	37
FIGURA 3. LONDRINA: Garagem central da Viação Garcia nas décadas de 1950 e 1960	37
FIGURA 4. LONDRINA: Placas de destinos atendidos pela Viação Garcia utilizadas em guichês de terminais rodoviários	38
FIGURA 5. LONDRINA: Estabelecimento da Cooperativa Agrícola Integrada, na região central de Londrina.....	46
FIGURA 6. Veículo articulado da Viação Garcia utilizado na década de 1970.....	52
FIGURA 7. PARANÁ: Anel de Integração do estado do Paraná.....	61
FIGURA 8. LONDRINA: Propaganda de fretamento na Universidade Estadual de Londrina	69
FIGURA 9. Veículos da Viação Ouro Branco e da Viação Princesa do Ivaí utilizados na década de 1980.....	79
FIGURA 10. LONDRINA: Os primeiros terminais rodoviários de Londrina.....	107
FIGURA 11. LONDRINA: Quarto terminal rodoviário de Londrina.....	108
FIGURA 12. LONDRINA: Retratos do atual Terminal Rodoviário de Londrina	109
FIGURA 13. LONDRINA: Veículos do transporte metropolitano das empresas TIL Transportes Coletivos e Viação Garcia	128
FIGURA 14. CAMBÉ: Rodoviária de Cambé e centro cambense	131
FIGURA 15. IBIPORÃ: Rodoviária de Ibiporã e ponto provisório de embarque e desembarque do transporte rodoviário interestadual	132
FIGURA 16. ROLÂNDIA: Rodoviária de Rolândia e centro rolandense	133

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1. BRASIL: Frotas de ônibus das empresas de transporte de passageiros no período 1977-1992	76
GRÁFICO 2. BRASIL. Dados de demanda de passageiros no transporte rodoviário interestadual no período 1977-1992.....	78
GRÁFICO 3. BRASIL: Modo aéreo <i>versus</i> modo rodoviário: dados da demanda no período 2001-2013.....	81

GRÁFICO 4. BRASIL: Produção de carrocerias de ônibus zero-quilômetro - tipo rodoviário - para o período 2001-2014	83
GRÁFICO 5. BRASIL: Quantidade de passageiros nas ligações entre São Paulo(SP)-Curitiba(PR); São Paulo(SP)-Londrina(PR); São Paulo(SP)-Maringá(PR); São Paulo(SP)-Foz do Iguaçu(PR); São Paulo(SP)-Cascavel(PR) e São Paulo(SP)-Ponta Grossa(PR) no período 2000-2013	90
GRÁFICO 6. BRASIL: Linhas interestaduais do grupo Garcia-Brasil Sul	93
GRÁFICO 7. BRASIL: Origens das linhas do grupo Garcia-Brasil-Sul no estado do Paraná	95
GRÁFICO 8. BRASIL: Destinos das linhas do grupo Garcia-Brasil-Sul	96
GRÁFICO 9. BRASIL: Distribuição das linhas interestaduais presentes em Londrina por empresa	102
GRÁFICO 10. BRASIL: Origens das linhas interestaduais que operam em Londrina	103
GRÁFICO 11. BRASIL: Destinos das linhas interestaduais que operam em Londrina	104
GRÁFICO 12. BRASIL: Distribuição das linhas que contemplam a seção Londrina-São Paulo	113
GRÁFICO 13. BRASIL: Quantidade de passageiros na ligação Londrina-São Paulo no período 2000-2013	115
GRÁFICO 14. BRASIL: Movimento total de passageiros para as ligações entre São Paulo(SP)-Cambé(PR), São Paulo(SP)-Ibiporã(PR) e São Paulo(SP)-Rolândia(PR) no período 2005-2013	134
GRÁFICO 15. BRASIL: Movimento total de passageiros para as ligações entre São Paulo(SP)-Apucarana(PR) e São Paulo(SP)-Arapongas(PR) no período 2005-2013	137
GRÁFICO 16. BRASIL: Movimento total de passageiros para as ligações entre São Paulo(SP)-Bandeirantes(PR) e São Paulo(SP)-Cornélio Procópio(PR) no período 2005-2013	138
GRÁFICO 17. BRASIL: Distribuição da demanda para as ligações entre Ourinhos e os municípios paranaenses de Apucarana, Bandeirantes, Cornélio Procópio, Ibiporã e Londrina no período 2005-2013	140
GRÁFICO 18. SÃO PAULO: Distribuição da demanda para a ligação Ourinhos(SP)-São Paulo(SP) no período 2005-2013	141

GRÁFICO 19. BRASIL: Passageiros entre Londrina e Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul: distribuição dos valores totais para o período 2005-2013.....	154
---	-----

LISTA DE MAPAS

MAPA 1. BRASIL: Localização do eixo rodoviário Londrina-São Paulo	18
MAPA 2. PARANÁ: Pontos visitados no município de Londrina	24
MAPA 3. PARANÁ: Pontos visitados nos municípios de Cambé, Ibiporã e Rolândia	25
MAPA 4. BRASIL: Linhas interestaduais que contém o município de Londrina como ponto de seção.....	101
MAPA 5. BRASIL: Linhas que contemplam o eixo rodoviário Londrina-São Paulo .	114
MAPA 6. PARANÁ: Municípios da Região Metropolitana de Londrina e os anos e leis de inclusão dos municípios	120
MAPA 7. PARANÁ: Localização do entorno imediato de Londrina	123

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1. PARANÁ: Visitas realizadas no trabalho de campo para os municípios de Londrina; Cambé; Ibiporã e Rolândia.....	23
QUADRO 2. BRASIL: Linhas com origem no município de Londrina: destinos, ano de inauguração e extensão.....	50
QUADRO 3. PARANÁ: Número de linhas que operam nos terminais rodoviários dos municípios paranaenses considerados neste trabalho.....	119
QUADRO 4. SÃO PAULO: Número de linhas que operam nos terminais rodoviários dos municípios da Região Metropolitana de São Paulo considerados neste trabalho	144

LISTA DE TABELAS

TABELA 1. BRASIL: Municípios atendidos, empresas, linhas, veículos e viagens realizadas para o ano de 1942.....	35
TABELA 2. BRASIL: Passageiros transportados pelo modo de transporte rodoviário no período 1968 – 1977	53

TABELA 3. BRASIL: Frotas de ônibus e passageiros transportados por empresa no ano de 1978	74
TABELA 4. BRASIL: Ônibus vistoriados no período 1977-1992.....	75
TABELA 5. BRASIL: Passageiros transportados no período 1977-1992.....	77
TABELA 6. BRASIL: Linhas rodoviárias interestaduais e internacionais por tipo de serviço	80
TABELA 7. PARANÁ: População estimada dos municípios paranaenses de Curitiba, Londrina, Maringá, Ponta Grossa, Cascavel e Foz do Iguaçu no ano de 2015.....	88
TABELA 8. BRASIL: Demanda de passageiros nas linhas interestaduais entre o município de São Paulo e cidades paranaenses no período de 2000 a 2013.....	89
TABELA 9. BRASIL: Linhas que foram operadas pela Viação Ouro Branco S/A	94
TABELA 10. PARANÁ: Grupos e respectivas empresas de transporte rodoviário de passageiros atuantes em Londrina: quantidade de linhas por grupo e por empresa	98
TABELA 11. BRASIL: Cinco maiores demandas de passageiros nas ligações entre Londrina e outras cidades no ano de 2013	105
TABELA 12. BRASIL: Linhas que contemplam a seção Londrina-São Paulo	112
TABELA 13. PARANÁ: Microrregião geográfica de Londrina: população em 2015 (estimada) e Produto Interno Bruto (PIB) em 2012	122

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
PARTE I. DIVISÃO TERRITORIAL DO TRABALHO E CIRCULAÇÃO DE PASSAGEIROS: PROCESSOS QUE EXPLICAM AS ARTICULAÇÕES ENTRE LONDRINA E SÃO PAULO	30
CAPÍTULO 1. Gênese da articulação entre Londrina e São Paulo: da cafeicultura à agroindústria	31
1.1. Os primórdios da colonização: o loteamento das terras, o avanço da ferrovia e a presença dos ônibus	32
1.2. A fundação da Viação Garcia	36
1.3. As articulações entre São Paulo e Londrina nos tempos da cafeicultura	38
1.4. O avanço da agroindústria: Londrina enquanto polo de pesquisa e desenvolvimento	44
CAPÍTULO 2. Industrialização e mudanças na região de Londrina e seus desdobramentos nas articulações com São Paulo	54
2.1. O processo de industrialização em Londrina: expansão para os municípios do aglomerado urbano-industrial londrinense	55
2.1.1. Os capitais locais dão origem aos primeiros traços da industrialização em Londrina	56
2.1.2. A indústria ruma para o aglomerado urbano-industrial de Londrina	57
2.2. Vetores da globalização reforçam a centralidade regional londrinense no final do século XX	60
2.2.1. Agentes do circuito superior reiteram o papel londrinense de centralidade regional.....	63
2.2.2. A atuação do circuito inferior reforça a centralidade regional de Londrina	64
2.3. As articulações econômicas entre Londrina e São Paulo no início do século XXI	65

PARTE II. A CIRCULAÇÃO DE PASSAGEIROS NO BRASIL E AS LIGAÇÕES ENTRE SÃO PAULO E LONDRINA.....72

CAPÍTULO 3. Transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil: empresas, normas e particularidades das ligações entre Paraná e São Paulo .73

3.1. A expansão da circulação de pessoas no Brasil nas décadas de 1970 a 1990: crescimento das empresas de transporte de passageiros73

3.1.1. Expansão da Viação Garcia durante a década de 198078

3.2. O transporte de passageiros no Brasil no início do atual século: agentes econômicos em destaque.....80

3.3. Aspectos legislativos do transporte rodoviário de passageiros no Brasil: mudanças na base normativa84

3.4 Articulações entre centralidades paranaenses e a capital paulista.....87

3.5 A operação da Viação Garcia: um agente econômico em destaque na circulação de passageiros entre os estados do Paraná e São Paulo92

CAPÍTULO 4. O transporte coletivo rodoviário de passageiros na articulação atual entre Londrina e São Paulo.....97

4.1. A territorialização das empresas de transporte de passageiros: destaque para aquelas que atuam em Londrina97

4.2. Os fluxos de passageiros: Londrina como um nó para o transporte rodoviário interestadual de passageiros..... 100

4.3. Atributos da base técnica: o terminal rodoviário de Londrina como um fixo especializado..... 106

4.3.1 Empresas que operam trechos para a cidade de São Paulo 111

4.4. Os fluxos de passageiros: as conexões rodoviárias no eixo São Paulo-Londrina 112

**PARTE III. OS ENTORNOS: ARTICULAÇÕES ENTRE OS
SUBCENTROS POLARIZADOS POR LONDRINA E POR SÃO PAULO**
..... 117

**CAPÍTULO 5. Novos subcentros do entorno londrinense e do Norte do Paraná
e suas conexões com a Região Metropolitana de São Paulo**..... 118

5.1. As variadas regionalizações que consideram o papel central de Londrina 119

5.2. Pendularidade em Londrina e região: uma análise do transporte coletivo de
passageiros 125

5.3 Municípios do entorno imediato de Londrina e suas ligações com São Paulo .. 129

5.4. Outras sub-centralidades na rede urbana do norte paranaense e suas ligações
com a capital paulista 135

5.5. O município paulista de Ourinhos como um nó para o transporte rodoviário
interestadual de passageiros no eixo São Paulo-Londrina..... 139

**CAPÍTULO 6. Subcentros da Região Metropolitana de São Paulo e suas
conexões com o entorno londrinense**..... 143

6.1. Pendularidade na Região Metropolitana de São Paulo: a intermodalidade entre
trilhos e pneus na configuração de uma malha rodoferroviária metropolitana 145

6.2. Atributos da base técnica: O terminal rodoferroviário da Barra Funda como um
fixo especializado 147

6.2.1 Empresas que operam trechos para a cidade de Londrina 150

6.3. Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul como nós
para o transporte interestadual de passageiros..... 150

6.4 As ligações dos municípios da Região Metropolitana de São Paulo com Londrina
e com outros municípios do eixo deste estudo..... 153

CONSIDERAÇÕES FINAIS 156

REFERÊNCIAS..... 162

APÊNDICES 168

INTRODUÇÃO

No século XIX, a produção do café tem no estado de São Paulo sua principal área, que por sua vez se comporta como o polo dinâmico de uma grande área que se estende por partes dos estados de Minas Gerais, do Rio de Janeiro e da região Sul do Brasil (SANTOS, 2013 [1993]). Tem-se, portanto, a integração de uma parcela do território nacional decorrente da atividade cafeeira, já que em São Paulo se verifica a instalação de formas capitalistas de produção e a mudança na materialidade e no sistema social (SANTOS, 2013 [1993]).

A cafeicultura se expandiu pelo oeste do estado paulista e pelo norte paranaense. Durante seu apogeu, novas áreas foram desbravadas a mais de duzentos quilômetros da capital, sobretudo nas áreas basálticas próximas às regiões de relevo cuestasiforme. Desde Araraquara até Londrina, o café conheceu um avanço sem precedentes, e a franja pioneira viveu nas primeiras décadas do século passado uma atividade intensa de ocupação e circulação.

[...] Tudo é alvoroço, tudo é confusão, tudo é dinamismo. Sempre a mesma impressão, quer se desembarque no término da Araraquarense, quer nas últimas estações paulistas da Noroeste que se embrenham nas terras de criação de Mato Grosso, quer em Tupã, estação final da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que rumam para o rio Paraná, onde também vai dar a Sorocabana, quer em Londrina, a capital do Norte do Paraná” (MONBEIG, 1984, p. 23).

Algumas áreas no interior paulista foram desbravadas e colonizadas na década de 1910 e na primeira metade da década seguinte. Já na região do norte paranaense a colonização – planejada e gestada na capital paulista – se inicia ao final da década de 1920 e perdura pelas décadas seguintes. No contexto de colonização do norte paranaense, a atuação da Companhia de Terras Norte do Paraná resultou na configuração de uma rede urbana peculiar na região. Os núcleos de povoamento eram fundados mediante um planejamento prévio que tinha como prerrogativas aspectos como distância entre os núcleos, tamanho e função destes. Segundo Müller, “em julho de 1929, a companhia tomou a posse efetiva de sua enorme propriedade com a fundação da cidade destinada a lhe servir de sede e de 'capital' da zona por ela colonizada: Londrina” (MÜLLER, 2007, p. 39).

Londrina, desde então, funciona como uma centralidade regional para seu

entorno. Com o passar das décadas as funções do município se diversificaram e as relações intrarregionais e interregionais se expandiram, o que configurou um raio de ação da cidade no norte paranaense e em outras áreas fora do estado. Houve portanto uma redefinição dos lugares. Boa parte das áreas ainda pouco povoadas do norte paranaense foram inseridas na economia brasileira e mundial. “A divisão territorial do trabalho cria uma hierarquia entre lugares e redefine, a cada momento, a capacidade de agir das pessoas, das firmas e das instituições” (SANTOS e SILVEIRA, 2012 [2001], p. 21).

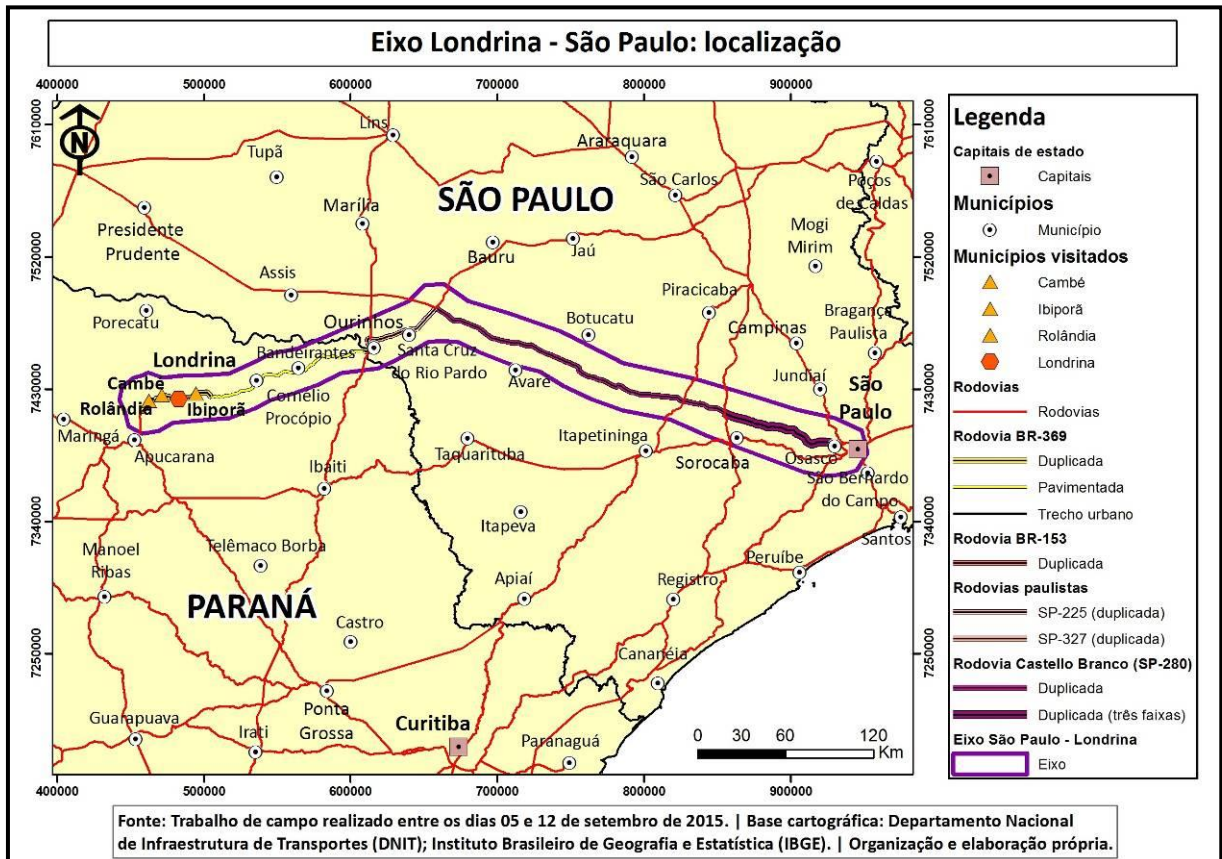
Desde os primórdios da colonização a centralidade londrinense se articulou com a cidade de São Paulo. A administração central da Companhia de Terras (de capital inglês) assim como a bolsa de valores, estava situada na capital paulista. Ou seja, Londrina dialogara com o principal centro econômico brasileiro desde antes de sua municipalização em 1934. Tais relações se intensificaram ao longo do século vinte e do atual com as sucessivas reestruturações produtivas da economia brasileira. Tal dinâmica histórica permitiu que o município paranaense se configurasse como uma cidade média na rede urbana nacional, ao passo que São Paulo se transformasse na maior metrópole brasileira. Do café aos eletroeletrônicos, das fazendas aos camelódromos, as duas centralidades se articulam, sobretudo no âmbito econômico, o que elucida as diversas situações que refletem a divisão territorial do trabalho.

Diante das múltiplas facetas desse processo, esta pesquisa versará sobre as articulações entre as centralidades de Londrina e São Paulo, em particular aquelas associadas ao transporte rodoviário de passageiros. Serão tratados aspectos relativos à circulação de passageiros entre tais centros, como a quantidade e distribuição das linhas interestaduais, a demanda de usuários no trecho, entre outros temas que permearão os seis capítulos deste trabalho, sempre atentando para a divisão territorial do trabalho como motor para explicar a dinâmica do transporte.

O ponto de partida para iniciar a análise tem sido a formulação do “eixo rodoviário Londrina-São Paulo” (MAPA 1), cuja configuração espacial compreende alguns municípios relevantes na rede urbana dos estados do Paraná e de São Paulo e importantes na composição do eixo, como os paranaenses Bandeirantes e Cornélio Procopio, e os paulistas de Ourinhos e Osasco, entre outros, além dos municípios do “entorno imediato de Londrina” – Cambé, Iporã e Rolândia. Tal eixo contém trechos de rodovias federais e estaduais como a “Rodovia dos Cereais” (BR-

369), Rodovia Castello Branco (SP-280), Rodovia Transbrasiliana (BR-153), entre outras. Buscou-se esmiuçar a quantidade de faixas de rolamento para cada trecho (pista simples, duplicada, três faixas).

MAPA 1. BRASIL: Localização do eixo rodoviário Londrina-São Paulo



Elaboração e organização própria.

O eixo delimitado para este trabalho reúne uma extensão de cerca de 600 quilômetros, pois engloba alguns municípios da metrópole paulista e outros do entorno londrinense (MAPA 1). Portanto, não se trata da ligação pontual entre os municípios de São Paulo e Londrina, mas também de seus respectivos entornos. No tocante à metrópole paulista, serão consideradas as subcentralidades de Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, pois estas contêm fluxos de passageiros que são oriundos de Londrina e que se destinam para esta centralidade. Já no tocante à centralidade londrinense fora definido, conforme a finalidade deste trabalho, a ideia de “Entorno Imediato de Londrina”, que compreende os municípios de Cambé, Ibiporã e Rolândia. Dentro da microrregião geográfica de Londrina, estes municípios contêm ligações rodoviárias com o

município de São Paulo, além de estabelecerem relações pendulares intensas entre si, sendo a cidade londrinense o polo para este entorno.

A temática do transporte rodoviário de passageiros: alguns estudos

A temática do transporte rodoviário de passageiros foi trabalhada em alguns estudos acadêmicos ao longo das últimas décadas. Grande parte destes abordara distintas porções do território nacional, e atentara para dinâmicas variadas no âmbito da circulação rodoviária de pessoas. São trabalhos que versam sobre modalidades dos serviços do transporte coletivo, como o serviço suburbano intermunicipal, serviço rodoviário estadual e interestadual, entre outras.

Um dos trabalhos clássicos sobre a geografia da circulação é o livro “Geografia dos Transportes no Brasil”, de Moacir Malheiros Fernandes Silva (Rio de Janeiro: IBGE, 1949). Esta obra traz um panorama sobre todas as modalidades de transporte até então existentes no país. No tocante ao transporte de passageiros, o autor traz um quadro com as quantidades de cidades atendidas, de linhas em operação, entre outros atributos para o ano de 1944.

Vinícius Polzin Druciaki, em sua dissertação de mestrado intitulada “As (des) articulações de Guarapuava com Londrina e Maringá: uma análise a partir da rede de transporte rodoviário de passageiros (Maringá, 2009)”, faz uma leitura sobre o transporte coletivo intermunicipal no estado do Paraná buscando compreender as interações entre três centralidades proeminentes no território paranaense, sendo duas delas (Londrina e Maringá) regiões metropolitanas. O autor faz uma leitura inicial sobre os aspectos jurídicos do transporte de passageiros, considerando as modalidades de serviço, os tipos de linhas operadas, bem como faz um levantamento por meio de questionários e entrevistas sobre a circulação de passageiros por esta rede de transporte.

Em sua tese de doutorado intitulada “Transporte público metropolitano nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá sob a ótica da mobilidade espacial (Rio Claro, 2014), Druciaki aborda a circulação de passageiros entre os municípios de duas regiões metropolitanas paranaenses: Londrina e Maringá. O autor discute a dinâmica metropolitana existente na região destas duas centralidades, contestando em certa medida a institucionalização das respectivas regiões metropolitanas. Para tanto, o autor expõe facetas da circulação de passageiros realizada pelo transporte

rodoviário metropolitano nas regiões em voga, demonstrando que tal circulação não tem relação com a institucionalização referida.

Enéas Rente Ferreira em sua tese de livre-docência denominada “O transporte coletivo intermunicipal no Estado de São Paulo: as linhas suburbanas” (Rio Claro, 2006) aborda a questão da utilização das linhas suburbanas do transporte coletivo intermunicipal por parte das empresas de transporte coletivo para frear o avanço do transporte clandestino entre cidades do interior paulista. Ferreira traz uma leitura histórica da configuração e consolidação do modo rodoviário no Brasil para posteriormente efetuar uma periodização das gestões estaduais paulistas no tocante ao transporte rodoviário. O autor faz uma análise dos aspectos normativos acerca do transporte de passageiros e dos aspectos históricos dos processos de fundação de empresas que operam no estado, como a inauguração de linhas e serviços. Por fim, Ferreira analisa a estruturação das linhas suburbanas e a problemática do transporte clandestino em rotas intermunicipais no estado de São Paulo.

José Ivonaldo Holanda de Almeida em artigo intitulado “Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros” (Presidente Prudente, 2000) traz a questão da concentração da operação das linhas em um número reduzido de empresas interestaduais no tocante às ligações oriundas da região Nordeste. Para tanto, o autor faz uma periodização que elenca os primeiros agentes do serviço de transporte de passageiros na região em evidência e a posterior monopolização no setor, com a aquisição de companhias locais por empresas atuantes em escala nacional.

Grande parte dos trabalhos que versam sobre transporte de passageiros efetuam análises e estudos na escala urbana intraurbana. São diversas pesquisas que abordam a circulação de passageiros nas metrópoles, nas cidades médias, nos centros regionais. Todavia, foram poucos trabalhos que se propuseram a compreender a dinâmica interurbana, que extrapola as áreas metropolitanas e os contornos dos municípios.

Por que Londrina?

Londrina é a segunda maior cidade do estado do Paraná. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), são 548.249 habitantes,

estando atrás apenas da capital Curitiba com 1.879.355 habitantes¹.

A articulação com São Paulo se deu desde o momento da colonização já citada, pois partiram da capital paulista intensos fluxos migratórios e financeiros além de mercadorias e serviços com a finalidade de estruturar a nova região desbravada.

Atualmente, no tocante ao transporte rodoviário interestadual de passageiros, a ligação entre São Paulo e Londrina tem a segunda maior demanda, com 2.491.045 passageiros no período 2000-2013. A primeira, e com grande volume, é entre as capitais paulista e paranaense, com 9.294.781 passageiros no período 2000-2013. Curitiba e Londrina são as únicas cidades paranaenses a registrarem valores superiores a dois milhões de passageiros no período considerado, já que Maringá (1.657.762 passageiros); Foz do Iguaçu (1.152.906 passageiros); Cascavel (647.862 passageiros) e Ponta Grossa (570.188 passageiros) registraram valores inferiores a dois milhões de usuários². A partir desta reflexão é que se verificou a relevância da centralidade londrinense no tocante ao transporte rodoviário interestadual de passageiros para as ligações entre São Paulo e Paraná.

Maringá no trecho?

Como verificado anteriormente, o município de Maringá possui a terceira maior demanda de passageiros no período em questão. Entretanto, tal centralidade está a cerca de 100 quilômetros de distância de Londrina, e, mesmo inserida no contexto de colonização do norte paranaense já mencionado, a “cidade verde” não será um objeto de análise dotado de maior ênfase, pois neste caso seria um prolongamento do eixo Londrina – São Paulo que é o objeto central deste estudo.

Maringá possui uma dinâmica interurbana própria, que polariza o seu entorno imediato. Portanto, abordar tal centralidade acarretaria na inserção de outros subcentros na análise, como os municípios de Marialva e Sarandi, o que implicaria em um aumento das pretensões deste trabalho. Contudo, deve-se destacar a importância da menção ao município, sobretudo no terceiro capítulo, que versará

¹ Informações válidas para o ano de 2015. São dados de população estimada. Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php?lang=>>>. Acesso em: 08/10/2015.

² Fonte: Anuários Estatísticos do Ministério dos Transportes (ano 2000) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) (período 2001-2004). Para os dados de 2005 a 2013 foram utilizados os dados do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP), disponibilizados no sítio eletrônico da Agência já citada <www.antt.gov.br>. Acesso em: 05 de outubro de 2015.

sobre algumas ligações entre os estados paranaense e paulista.

Procedimentos de pesquisa: um destaque para os trabalhos de campo

Para desenvolver e embasar esta pesquisa fora efetuado um levantamento bibliográfico atinente aos processos de formação e consolidação da centralidade de Londrina. Foram utilizados na pesquisa bibliográfica artigos, dissertações, livros, teses, sítios eletrônicos, jornais, entre outros documentos, com a finalidade de elaborar um arcabouço teórico-metodológico norteador deste trabalho.

Foram consultados sítios eletrônicos de órgãos públicos oficiais com o intuito de agregar dados e valores para a elaboração de gráficos, mapas, quadros e tabelas. Utilizaram-se informações de órgãos como Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); Prefeitura de Londrina; Governo do Estado do Paraná, entre outros. Destaca-se a utilização, em diversos tópicos, da publicação elaborada pelo IBGE intitulada “Região de Influência das Cidades” (REGIC), referente ao ano de 2007, como ferramenta analítica para buscar a compreensão da dinâmica das porções da rede urbana estudadas neste trabalho.

A consulta a informações relativas à circulação de passageiros foi de suma importância para a elaboração deste trabalho. Foram utilizados dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Departamento de Estradas de Rodagem do estado do Paraná (DER); assim como dos Anuários Estatísticos dos Transportes Terrestres (AETT) publicados em versão impressa durante as décadas de 1960 a 2000 pela Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes (GEIPOT). Além destes dados de entidades públicas, foram coletadas informações nos sítios eletrônicos das empresas de transporte de passageiros como Brasil Sul Linhas Rodoviárias Ltda.; Viação Garcia Ltda, entre outros.

Fora realizado um trabalho de campo para o município de Londrina e para municípios de seu entorno imediato, a saber: Cambé; Ibiporã e Rolândia. Tais atividades ocorreram entre os dias 05 e 12 de setembro de 2015, e buscaram compreender algumas dinâmicas do transporte rodoviário de passageiros na região, bem como outros aspectos interurbanos e intraurbanos dos locais visitados. O quadro a seguir (QUADRO 1) traz a data e os locais visitados durante a atividade de campo.

QUADRO 1. PARANÁ: Visitas realizadas no trabalho de campo para os municípios de Londrina; Cambé; Ibiporã e Rolândia

Data	Atividade	Local
05/09/2015	Embarque para Londrina no terminal rodoferroviário da Barra Funda	São Paulo
08/09/2015	Visita técnica e entrevista realizadas no terminal rodoviário de Londrina	Londrina
09/09/2015	Visita a museus e localidades na área central de Londrina	Londrina
09/09/2015	Realização de entrevistas na Universidade Estadual de Londrina	Londrina
10/09/2015	Visitas aos terminais rodoviários e áreas centrais de municípios do entorno de Londrina	Cambé; Ibiporã e Rolândia
11/09/2015	Visita à garagem e ao memorial da Viação Garcia	Londrina
12/09/2015	Embarque para São Paulo no terminal rodoviário de Londrina	Londrina

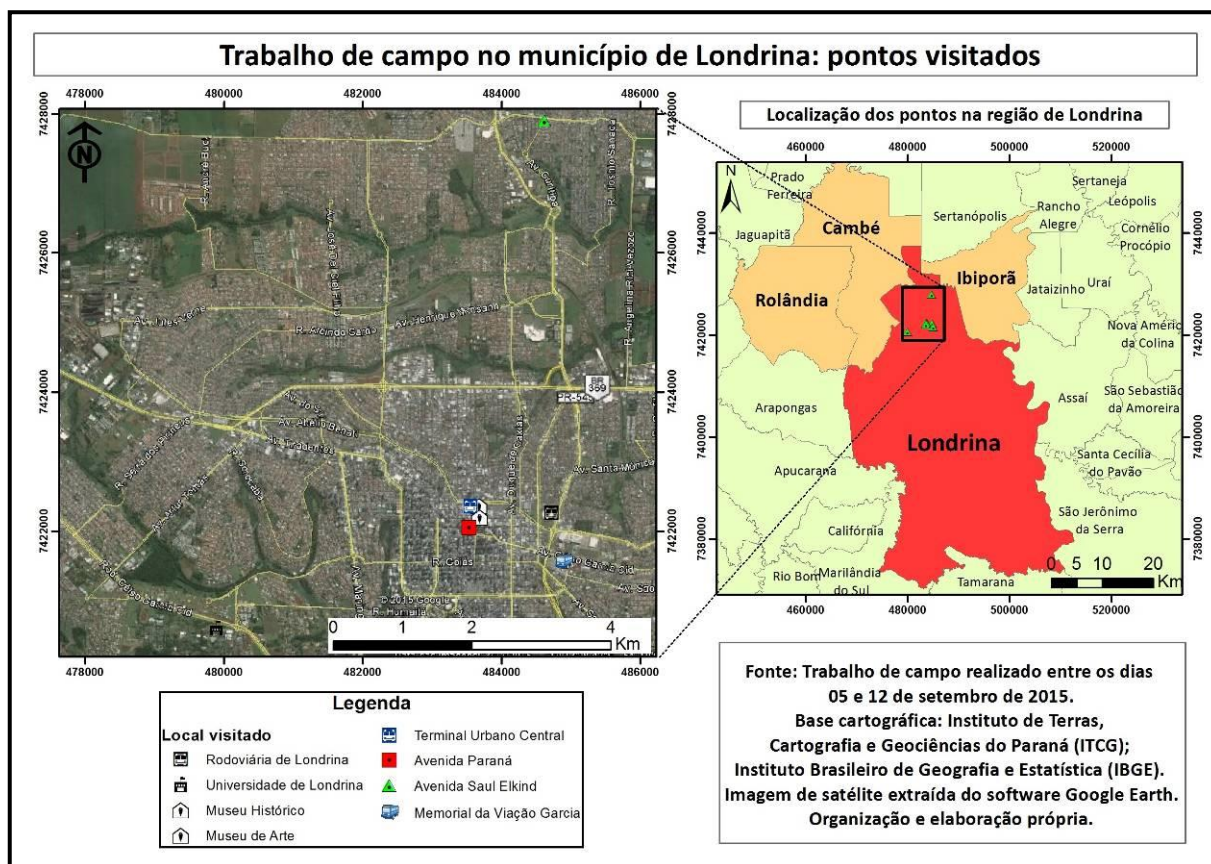
Elaboração e organização própria.

Foram realizadas três entrevistas: Sr. Sandro Roberto B. Neves - superintendente do terminal rodoviário de Londrina José Garcia Villar e Sr. Edílson Luís de Oliveira – professor doutor do departamento de Geografia da Universidade Estadual de Londrina³. Também foram coletadas informações e materiais bibliográficos junto ao departamento de marketing do grupo Garcia-Brasil Sul, por intermédio de uma visita realizada à matriz do grupo no município de Londrina, em que o Sr. Thyago Douglas Gomes (analista de marketing) foi responsável por orientar a visita. Por fim, foram aplicados dez questionários⁴ com proprietários de lojas no camelódromo de Londrina. Tal aplicação foi viabilizada por Thiago Cesar Sandi, estudante de Geografia da Universidade Estadual de Londrina. O mapa a seguir (MAPA 2) traz os pontos visitados em Londrina.

³ As entrevistas estão inseridas nos apêndices deste trabalho.

⁴ Os questionários foram aplicados no dia 10/09/2015, no Camelódromo de Londrina, localizado na rua Sergipe, 309, Centro, Londrina-PR. Está inserido nos apêndices ao final deste trabalho.

MAPA 2. PARANÁ: Pontos visitados no município de Londrina



Elaboração e organização própria.

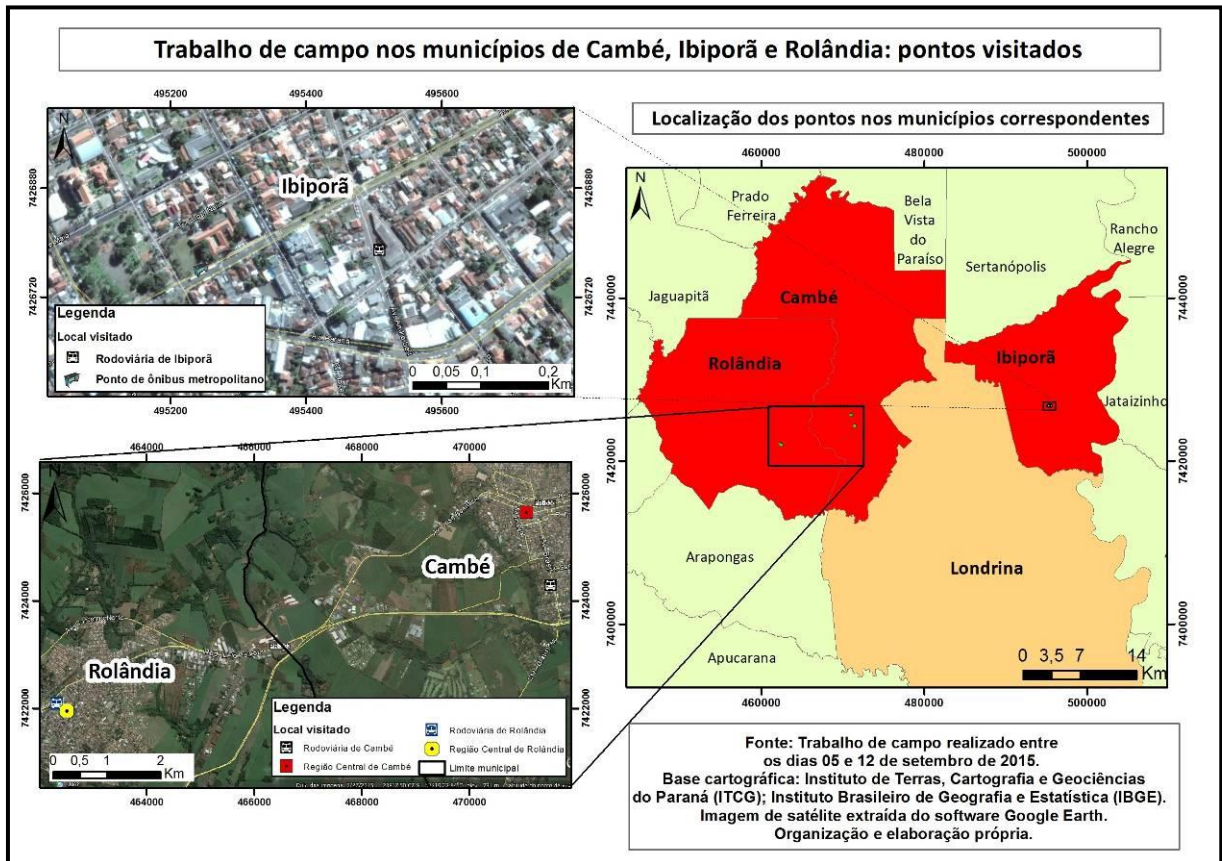
Nota-se no mapa 2 que boa parte dos pontos visitados estão na parte central de Londrina, como os museus de Arte e Histórico, a avenida Paraná, bem como o Terminal Rodoviário de Londrina e o memorial da Viação Garcia. Deslocadas desta porção central estão a avenida Saul Elkind, que configura uma subcentralidade no município londrinense com atividades vinculadas eminentemente ao comércio, e a Universidade Estadual de Londrina (UEL), instalada na porção oeste da cidade, local em que foram feitas entrevistas e visitas.

Já o mapa 3 traz os pontos visitados nos municípios do entorno imediato de Londrina: Cambé, Ibiporã e Rolândia. Estas atividades foram realizadas no dia 10 de setembro de 2015, com a finalidade de visitar as áreas centrais destes municípios, assim como os terminais rodoviários de cada um desses. Foram analisados aspectos relativos à circulação intermunicipal de passageiros nesta região, com a realização de quatro trajetos no serviço metropolitano⁵: Londrina-Ibiporã; Ibiporã-

⁵ Nomenclatura utilizada pelo Departamento de Estradas de Rodagem do estado do Paraná (DER)

Cambé via Londrina; Cambé-Rolândia e, por fim, Rolândia-Londrina.

MAPA 3. PARANÁ: Pontos visitados nos municípios de Cambé, Ibiporã e Rolândia



Elaboração e organização própria.

No caso do trabalho de campo realizado para os municípios do "entorno imediato de Londrina", nota-se que as visitas em Ibiporã e Rolândia se restringiram em grande medida às porções centrais destes municípios, ao passo que em Cambé, o terminal rodoviário está a cerca de um quilômetro do centro da cidade, em uma localização estratégica, nas proximidades do acesso para a rodovia BR-369 (MAPA 3).

para designar o serviço de transporte coletivo de passageiros realizado entre duas ou mais cidades no interior do estado do Paraná com veículos de tipo urbano.

A importância das iniciações científicas para a reflexão acerca do transporte rodoviário de passageiros

De certa maneira a realização do presente trabalho começou nos primeiros anos da graduação, quando surgiu a inquietação pela temática do transporte. Foram realizadas duas iniciações científicas no período 2012-2014, em que o município de Osasco foi o objeto de análise. Buscou-se compreender o funcionamento e a participação da centralidade osasquense na circulação rodoviária de passageiros. Para tanto, a primeira pesquisa ocorreu entre os meses de novembro/2012 e outubro/2013, sendo financiada pela Comissão de Pesquisa da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (CPQFFLCH-USP), e intitulada “Osasco como um nó para o transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil”. Neste trabalho fora verificada a participação osasquense na conjuntura do transporte rodoviário interestadual, ou seja, foram estudadas as linhas oriundas de outros estados que atendiam ao município. Tal pesquisa evidenciou o papel suplementar de Osasco na dinâmica metropolitana, já que os terminais da capital paulista (Barra Funda e Tietê) concentram grande parte das linhas e dos horários diários.

Já na segunda pesquisa, intitulada “Transporte rodoviário estadual de passageiros: Osasco como centralidade regional”, fora considerado outro conjunto de linhas - intermunicipais do estado paulista – que são advindas de cidades que estão fora da Região Metropolitana de São Paulo. Nesta pesquisa se analisara as dinâmicas relativas à participação osasquense na circulação de passageiros dentro do estado de São Paulo, em que o município se configura como um polo gerador de demanda para algumas linhas, sobretudo as de curta distância. Esta pesquisa ocorreu entre os meses de agosto/2013 a julho/2014, sendo financiada pelo Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (PIBIC-CNPq). A partir destas pesquisas e, sobretudo a que versou sobre a dinâmica interestadual, surgiram algumas reflexões acerca da circulação de passageiros no território nacional e, portanto, a motivação pela análise das articulações entre Londrina e São Paulo.

Estrutura do trabalho

Este trabalho está dividido em três partes, e seis capítulos. Cada parte

contém dois capítulos. Na primeira parte será realizado um percurso histórico desde a década de 1930 até o início do atual século com a finalidade de tratar das articulações já mencionadas, entendendo que elas são decorrências da divisão territorial do trabalho. A partir desse processo se dará ênfase aos transportes terrestres, em especial os sobre pneus.

O primeiro capítulo se debruça sobre aspectos relativos à gênese de Londrina. São trazidas referências sobre as diversas atividades econômicas que permearam as primeiras décadas desde a colonização, como a expansão e derrocada do café; a modernização da agricultura e o avanço da agroindústria pelo território nacional, com o enfoque no caso londrinense, em que se destaca a tecnificação do território na região do norte paranaense.

Já o segundo capítulo debate o processo de industrialização ocorrido mediante dois processos distintos: a inversão de recursos advindos da produção agropecuária na região londrinense e, posteriormente, a chegada de plantas industriais oriundas, sobretudo, da metrópole paulista. Neste capítulo será destacada a consolidação de Londrina enquanto centralidade do setor de comércio e serviços, bem como a inserção do município londrinense no contexto do processo de globalização, em que serão apontadas as dinâmicas relativas aos dois circuitos da economia urbana⁶.

A segunda parte se dedica especificamente à análise do transporte rodoviário interestadual de passageiros, com a evolução do panorama das empresas de transporte no Brasil, da distribuição da demanda desde a década de 1970 e do âmbito normativo, assim como ao estudo da atuação da Viação Garcia durante este período. Para referenciar tais análises serão trazidos aspectos normativos e operacionais deste serviço de transporte interestadual com o enfoque na ligação Londrina-São Paulo, de modo a ilustrar e alicerçar o entendimento das atuais dinâmicas no eixo estudado.

O terceiro capítulo efetuará uma leitura da expansão da circulação de pessoas no Brasil no período 1970-1990, esmiuçando um panorama de expansão das grandes empresas de transporte de passageiros. Nesta conjuntura, será abordada a atuação da Viação Garcia no período em questão. Posteriormente se realizará uma abordagem acerca do transporte rodoviário interestadual no início do

⁶ Sobre isso ver: SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido**. Rio de Janeiro: Francisco Alves Editora, 1979.

atual século, com ênfase às dinâmicas recentes na circulação de passageiros, como as mudanças no âmbito normativo. Por fim, serão trazidas reflexões acerca das ligações entre a capital paulista e centralidades paranaenses, de modo a situar a ligação entre Londrina e São Paulo no contexto interestadual. Novamente será analisada a atuação da Viação Garcia, com enfoque em seu processo de reestruturação e incorporação por outras companhias.

O quarto capítulo efetuará uma reflexão enfocada na circulação de passageiros no eixo estudado. Serão analisados os dados de demanda de passageiros na ligação entre as duas cidades no período 2000-2013. Trata-se de uma rica base institucional de dados que permitirá a busca pela compreensão e pelo delineamento de uma faceta da atual movimentação de passageiros no trecho. Além dos dados institucionais sobre demanda, alguns elementos coletados durante as atividades em campo serão de extrema valia para elucidar novas possibilidades de análise.

Por fim a terceira parte dará continuidade às análises do transporte rodoviário interestadual de passageiros no eixo supracitado. Aqui se partirá para a apreensão de outras dinâmicas no trecho, como a inserção de subcentralidades tanto na metrópole paulista (Osasco; Santo André; São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul) quanto no entorno londrinense (Cambé; Ibiporã e Rolândia), bem como de outros municípios no trecho, como Apucarana, Arapongas, Bandeirantes, Cornélio Procópio e Ourinhos.

No capítulo cinco serão abordados os municípios do “entorno imediato de Londrina” - Cambé, Ibiporã e Rolândia, levando em consideração a pendularidade na região londrinense a partir de uma análise do transporte coletivo de passageiros do serviço metropolitano. Serão esmiuçadas as ligações destes municípios do entorno imediato com a capital paulista, e o mesmo se fará para os municípios paranaenses de Apucarana, Arapongas, Bandeirantes e Cornélio Procópio. Por fim se analisará o município paulista de Ourinhos enquanto um nó para o transporte rodoviário interestadual de passageiros contido no eixo rodoviário Londrina-São Paulo.

Por fim, o capítulo seis tratará das dinâmicas relativas aos subcentros da Região Metropolitana de São Paulo que contém ligações com o entorno londrinense – Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul. O percurso analítico deste capítulo será similar ao do anterior, ou seja, serão trazidos alguns

aspectos relativos à pendularidade na metrópole paulistana. Será destacada a operação do terminal rodoferroviário da Barra Funda, com foco nos trechos para Londrina, bem como as dinâmicas atinentes às subcentralidades consideradas no que tange ao transporte rodoviário interestadual de passageiros, com ênfase nas ligações com a região londrinense. Novamente, os dados institucionais e os trabalhos de campo subsidiarão a realização desta parte.

PARTE I

**DIVISÃO TERRITORIAL DO TRABALHO E CIRCULAÇÃO
DE PASSAGEIROS: PROCESSOS QUE EXPLICAM AS
ARTICULAÇÕES ENTRE LONDRINA E SÃO PAULO**

CAPÍTULO 1. Gênese da articulação entre Londrina e São Paulo: da cafeicultura à agroindústria

Londrina foi fundada em 1929 e elevada à categoria de município em 10 de dezembro de 1934. A cidade tem cerca de 80 anos de existência, e é uma das mais relevantes no contexto regional do norte do Paraná.

“Em julho de 1929 foi escolhido um ponto, distante 24 quilômetros de Jataí e situado em plena mata, onde foi aberta uma clareira para aí se instalar a sede da Companhia. Foi esta a origem ele ‘Londrina’ onde chegaram os primeiros colonos em 1931, nacionais vindos de São Paulo, aos quais se seguiram alemães, italianos e japoneses. Elevada à categoria de cidade em 1934, possuía Londrina em 1940 uma população urbana de 10 531 habitantes, e em 1950 33 707, o que a colocava no 3º lugar entre as cidades do estado” (BERNARDES, 1953, p. 363).

O município está localizado na região do Norte Novo⁷, que segundo Lima (2000, p. 33) “caracteriza-se pela presença de empresas de colonização privadas e algumas iniciativas do Governo do Estado, portanto foi uma ocupação induzida”.

Londrina foi durante alguns anos “boca de sertão”, ou seja, a última cidade de uma frente de expansão. Enquanto outros patrimônios⁸ eram construídos pela Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP), Londrina edificava suas primeiras casas, que no ano de 1935 totalizavam 700 (MONBEIG, 1984). Outros patrimônios haviam sido abertos como os de Nova Dantzig (atual Cambé), Rolândia e Arapongas. Os trilhos chegaram a Londrina em 1935, e as estações destes patrimônios citados iniciaram suas operações em 1936 (MONBEIG, 1984).

Todavia, não era interessante para os planejadores britânicos efetuar o adensamento de uma estação apenas. A ideia é que o povoamento e os loteamentos fossem estendidos ao máximo, em consonância com as infraestruturas ferroviárias e rodoviárias, de modo que diversos centros urbanos surgissem. Entretanto a Companhia não descartava o prestígio que Londrina já obtivera nos primeiros anos

⁷ O norte paranaense conta com três mesorregiões geográficas: Norte Pioneiro, Norte Novo e Norte Novíssimo.

⁸ Os patrimônios eram os “embriões” das futuras cidades. Eles continham a igreja, a estação ferroviária, a avenida principal e o plano viário central. Eram áreas com poucos estabelecimentos e, em algumas situações, cem quadras. Sobre isso, ver: LEÃO REGO, Renato; SCHWABE MENEGUETTI, Karin. **A forma urbana das cidades de médio porte e dos patrimônios fundados pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná**. Maringá: Acta Scientiarum. Technology [online] 2006, 28 (Enero-Junio). In: <<http://oai.redalyc.org/articulo.oa?id=303226515006>> ISSN 1806-2563. Acesso em: 22/10/2015.

da década de 1930, já que era a capital da mesma. “Promovida por sua primeira fase, veio a ser também Londrina o ponto de partida das empresas de transporte rodoviário, que operam em todo o norte do Paraná” (MONBEIG, 1984, p. 350). Londrina foi o marco da colonização por parte da Companhia de Terras, portanto, fora da cidade que se dirigira o processo de colonização do norte paranaense, sobretudo no que tange às “bocas de sertão” que surgiram após a centralidade londrinense (PRANDINI, 2007).

1.1. Os primórdios da colonização: o loteamento das terras, o avanço da ferrovia e a presença dos ônibus

Uma dessas empresas colonizadoras é a Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP), empresa de capital inglês que foi responsável por lotear grande parte das terras da região em questão. Neste contexto, Londrina fora gestada para ser uma capital regional da companhia. Segundo Lima (2000, p. 213), “Londrina foi criada como *'boca do sertão'*, como posto avançado de colonização, o aglutinador das ações da CTNP. Londrina não nasceu para um dia vir a ser um centro polarizador, o diferencial é que ela nasceu um centro polarizador”. Ribeiro (2006) destaca a importância de Londrina, então capital regional para a companhia, no contexto da colonização e do avanço dos lotes pelo norte paranaense.

“Sendo o primeiro plano projetado pela CTNP, era considerado o ponto alto do projeto da companhia. Seria o núcleo urbano onde se concentrariam as riquezas do Norte do Paraná – um município de grande produção de café e uma cidade que continha os armazéns para a comercialização do café. Seria o lugar de moradia dos proprietários de terras, dos funcionários da CTNP, dos imigrantes e dos trabalhadores. Se a CTNP e os proprietários de terras tinham como estratégia para o empreendimento a valorização ideológica do “desenvolvimento” regional, Londrina, então “Boca de Sertão”, seria o lócus da expressão desta perspectiva” (RIBEIRO, 2006, p. 46. Grifo nosso).

É formada em definitivo a *Paraná Plantations Co.*, empresa de capital inglês que se dividiu em duas subsidiárias que seriam responsáveis por atividades distintas: a colonização das terras ficaria a cargo da Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP), e a construção e manutenção da infraestrutura ferroviária seriam efetuadas pela Companhia Ferroviária São Paulo – Paraná. Esta adquiriu o ramal entre os municípios de Ourinhos (SP) e Cambará (PR), e levaria então os trilhos até

as áreas dos loteamentos (MÜLLER, 2007). “As duas entidades, assim entrosadas, se completavam: enquanto a colonização garantia fretes à ferrovia, esta assegurava o fluxo contínuo de colonizadores para as frentes pioneiras” (MÜLLER, 2007, p. 39). O ramal ferroviário era advindo de Ourinhos (SP) e entrecortava a região do norte paranaense. Fora de vital importância para os planos da companhia esta ação que integrara o loteamento das terras e o avanço da ferrovia, pois garantia a expansão do projeto colonizador pelo norte paranaense, em uma época em que os caminhos carroçáveis, ou seja, as estradas de terra batida não apresentavam condições regulares de tráfego, sobretudo em épocas do ano mais chuvosas. Além da construção, operação e manutenção do ramal ferroviário, a Companhia de Terras também se responsabilizou pela implantação de parte da rede rodoviária.

“[...] a união entre loteamento e ferrovia era total e a colonização não avançava senão à medida em que a construção da estrada de ferro progredia. A implantação da rede rodoviária não seria descuidada e prestava-se a facilitar o escoamento da produção, ou seja, a garantir fretes para a ferrovia” (MONBEIG, 1984, p. 239. Grifo nosso).

O loteamento das terras se deu definitivamente a partir do ano de 1933. “Acompanhando o loteamento, progrediu a estrada de ferro, que foi atingindo sucessivamente Jataizinho (1931), Londrina (1935), Apucarana (1937) e, recentemente, Maringá” (MÜLLER, 2007, p. 41).

FIGURA 1. LONDRINA: Estação Ferroviária de Londrina na década de 1930



Primeira estação ferroviária de Londrina. Atualmente é parte do Museu Histórico de Londrina. Disponível em: <<http://londrinahistorica.blogspot.com.br/2011/06/o-patio-da-antiga-estacao-ferroviaria.html>>. Acesso em 14/10/2015.

Alguns anos mais tarde, a ferrovia (FIGURA 1) seria incorporada pelo governo federal, e a companhia de terras vendida para um grupo de capitalistas paulistas, conforme Müller (2007) esclarece:

“Em 1939, a *Paraná Plantations Co.* perdeu a estrada de ferro que, encampada pelo Governo Federal, passou a fazer parte da 'Rede de Viação Paraná-Santa Catarina' (RVPSC); quanto à *Companhia de Terras Norte do Paraná*, talvez em consequência dos pesados impostos sobre capitais estrangeiros, foi vendida em 1944 a um grupo de capitalistas paulistas, passando a se chamar *Companhia Melhoramentos Norte do Paraná* [...]” (MÜLLER, 2007, pp. 41-42. Grifo nosso).

A fundação de novos núcleos urbanos não cessou com a venda da companhia. A nova administração fundou Maringá em 1946, que seria a capital das áreas localizadas a oeste da região de Londrina. Esta mesma companhia também fundou os municípios de Apucarana; Mandaguari; Pirapó e Jandaia (MÜLLER, 2007). A colonização não deixou de avançar pelo norte paranaense, embora com menos vigor do que outrora. O que se destaca neste recorte temporal é a pujança com a qual Londrina surge na região, que segundo MONBEIG (1984, p. 358) “[...] parece ter jorrado de um único impulso, sem que se possa distinguir claramente fase precisa a não ser a da primeira juventude [...]”. Ressalta-se desde os primórdios da colonização da região em voga a importância do transporte rodoviário de cargas e passageiros para efetuar as ligações locais e intrarregionais.

“Quando se desembarca do trem, numa dessas capitais surpreende o número e movimento dos caminhões, mais ainda dos ônibus rurais, as altas 'jardineiras' sobre as rodas, que afrontam tanto os barrancos dos vales, como as areias dos planaltos. Esse tipo de ônibus assegura três tipos de serviços rodoviários. Primeiramente, há os que penetram na zona rural até os desbravamentos mais afastados; graças às jardineiras, podem sítiantes e colonos facilmente ir e vir à cidade, às vezes, pela manhã, no máximo durante o dia. Um segundo tipo de itinerário assegura as relações entre o grande centro e as vizinhas menores; duplicam eles a estrada de ferro, onde a circulação por este meio não é suficiente. São serviços de arrabalde urbano, que denotam até que ponto cidades como Rio Preto, Londrina e Marília possuem satélites urbanos. Há enfim os ônibus que cobrem os grandes percursos. São combinados certos serviços de modo a permitir a circulação rodoviária, até os patrimônios mais ocidentais: por exemplo, entre Londrina-Apucarana e Maringá, ou entre Marília-Tupã-Lucélia e Gracianópolis. Outros serviços põem a capital regional em contato com outras regiões pioneiras [...]” (MONBEIG, 1984, p. 364. Grifo nosso).

A importância do transporte rodoviário para a colonização do norte paranaense, em consonância com o modo ferroviário, é sensível, pois os caminhões

e os ônibus efetuavam as ligações entre as estações ferroviárias e os pequenos povoados e as longínquas fazendas. Silva (1949, p. 144) traz um conjunto de dados relativos ao transporte de passageiros para o início da década de 1940, sintetizados a seguir (TABELA 1).

TABELA 1. BRASIL: Municípios atendidos, empresas, linhas, veículos e viagens realizadas para o ano de 1942

Unidades da federação	Número de municípios servidos	Número de empresas	Número de linhas mantidas	Veículos empregados		Número de viagens	
				Para passageiros	Para cargas	Número de linhas informantes	Total
Paraná	49	91	110	188	77	110	240.511
São Paulo	240	614	897	2.059	135	111	5.202.345
Região Sul	405	1.084	1.486	2.695	492	691	5.917.923
BRASIL	961	2.167	2.894	5.065	1.103	1.895	12.153.510

Fonte: adaptado de SILVA (1949, p. 144). Elaboração e organização própria.

Nota-se na tabela 1 que a região Sul, que na década de 1940 era constituída pelos estados do Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo, responde por cerca da metade dos municípios servidos pelo transporte de passageiros, bem como por cerca de 50% do número de empresas, linhas mantidas e veículos empregados para passageiros. Ou seja, é notável a pujança econômica da região, assim como o número de viagens realizadas pelo sistema rodoviário. Segundo Contel (2012 [2001]):

“A mudança do padrão de circulação no território, com as novas atividades econômicas (ligadas à industrialização e à formação de um setor urbano de serviços importante), provocou a aceleração dos ritmos de vida e uma necessidade de maior fluidez na movimentação de pessoas e mercadorias, com o expressivo crescimento (evidenciado nas tabelas) dos fluxos dos sistemas de movimento rodoviário e aeroviário no período posterior à Segunda Guerra Mundial” (CONTEL, 2012 [2001], p. 371).

Ou seja, esta demanda por fluidez fez com que ocorressem avanços na infraestrutura de circulação no território brasileiro e uma expansão na prestação de serviços de transporte de cargas e passageiros. No que tange ao contexto londrinense, a Companhia de Terras fora responsável pelo transporte de cargas e

passageiros nas regiões de colonização. A empresa continha quatro “jardineiras” (nome dado para os ônibus produzidos nas primeiras décadas do século XX) - que faziam o trajeto entre Jataí e Londrina antes da chegada dos trilhos à centralidade londrinense. Na década de 1930 é fundada a Viação Garcia, empresa que viria a ser uma das maiores da região e a primeira a efetuar diversas ligações intrarregionais e interregionais partindo de Londrina.

1.2. A fundação da Viação Garcia

Como visto anteriormente, a Companhia de Terras do Norte do Paraná continha quatro veículos para o transporte de passageiros. Esta nomeou Mathias Heim, mecânico alemão, para administrar esta divisão de transportes da companhia. Heim, no entanto, buscou um sócio para executar esta tarefa: o espanhol Celso Garcia Cid. No dia 15 de janeiro de 1934⁹ é fundada a Companhia Rodoviária Heim & Garcia, que seria a segunda empresa do setor de transporte de passageiros estabelecida legalmente no Brasil (VIAÇÃO GARCIA, 2015)¹⁰. A Viação Garcia nasceu onde atualmente está localizado o Royal Plaza Shopping, no centro de Londrina, próximo à Catedral Metropolitana. Após alguns anos, Heim se desfez de sua parte. Neste momento, José Garcia Villar se associa com Cid, e surge a Garcia & Garcia, que com o passar dos anos passara a se chamar Viação Garcia (FIGURA 2).

⁹ A primeira empresa de transporte rodoviário de passageiros registrada oficialmente no Brasil foi a Auto Viação Catarinense, no ano de 1928. Disponível em: < <http://www.catarinense.net/web/pt/empresa/historico.htm>>. Acesso em: 18/01/2016.

¹⁰ Disponível em: <<http://www.viacaogarcia.com.br/institucional/default.asp>>. Acesso em: 06/02/2015.

FIGURA 2. LONDRINA: Primeiros retratos da Viação Garcia



À esquerda, fotografia de meados da década de 1940 retratando motoristas da Viação Garcia que então era denominada “Empresa Rodoviária Garcia e Garcia”. Foto cedida pelo Departamento de Marketing da Viação Garcia. À direita, uma reprodução da sala dos donos já mencionados. Autoria: Bruno Candido dos Santos. Data das imagens: 11/09/2015, em visita realizada ao memorial da empresa.

Villar faleceu em 1962 e Cid em 1972. Em 1935, primeiro ano da empresa, eram oito veículos. Atualmente, somando-se os veículos da Brasil Sul, são cerca de 800 (informação verbal)¹¹. A garagem central está localizada na avenida Celso Garcia Cid, número 1100, Vila Siam, Londrina, Paraná (FIGURA 3).

FIGURA 3. LONDRINA: Garagem central da Viação Garcia nas décadas de 1950 e 1960



À esquerda, fotografia de meados da década de 1950 retratando a garagem central da Viação Garcia em Londrina, que fora inaugurada em 1953. Foto cedida pelo Departamento de Marketing da Viação Garcia. À direita, fotografia aérea da mesma garagem na década de 1960. Autoria: Bruno Candido dos Santos. Data das imagens: 11/09/2015, em visita realizada ao memorial da empresa.

¹¹ Informação coletada em visita à garagem central da Viação Garcia em Londrina no dia 11 de setembro de 2015.

A empresa foi pioneira ao operar as ligações entre os municípios do norte paranaense como Londrina; Maringá; Apucarana; Arapongas; Cambé; Rolândia; Cornélio Procópio; Bandeirantes; com municípios de outras regiões do estado do Paraná (Curitiba; Cascavel; Foz do Iguaçu; etc.) e de outros estados da federação, como São Paulo (cidades de Campinas; Ribeirão Preto; Santos; São Paulo, entre outras) e Rio de Janeiro (Niterói; Rio de Janeiro; etc.) (FIGURA 4).

FIGURA 4. LONDRINA: Placas de destinos atendidos pela Viação Garcia utilizadas em guichês de terminais rodoviários



As fotografias retratam as placas utilizadas nos guichês de terminais rodoviários com os destinos atendidos pela Viação Garcia e por outras empresas do grupo. Autoria: Bruno Candido dos Santos. Data das imagens: 11/09/2015, em visita realizada ao memorial da empresa.

Nos capítulos seguintes serão enfatizadas algumas das ligações operadas pela Viação Garcia, assim como serão elencados alguns outros aspectos da empresa e a história recente desta. A primeira linha da empresa foi entre Londrina e Jataizinho. Londrina estava em construção, portanto esta linha de ônibus fora essencial para o transporte dos pioneiros na região. No ano de 1947 já era efetuada pela companhia a linha entre Londrina e Maringá (DRUCIAKI, 2009).

1.3. As articulações entre São Paulo e Londrina nos tempos da cafeicultura

Na constituição da população de Londrina o gentílico paulista é predominante. Na década de 1950, Londrina possuía 33.707 habitantes. Destes, 92,1% era composto por brasileiros. Neste conjunto, 70% eram paulistas, 15% mineiros, 10%

paranaenses e 5% de outros estados (PRANDINI, 2007). No tocante aos estrangeiros, era 7,9% da população residente na cidade, o que corresponde a 2.682 habitantes. Neste conjunto há o predomínio de japoneses (1.051) seguidos pelos italianos (382); portugueses (368); espanhóis (358 habitantes); alemães (195) e outros 439 representantes de 21 nacionalidades distintas (PRANDINI, 2007).

No ano de 1953 a população londrinense totalizava 48 mil habitantes na sede municipal, enquanto no restante eram 42 mil, representando um total de 90 mil pessoas (MÜLLER, 2007). O planejamento de Londrina foi, em grande medida, pensado em São Paulo. A sede da Companhia de Terras do Norte do Paraná estava na capital paulista, e de lá partiam as decisões que versaram sobre a colonização dos lotes na região de Londrina. O planejamento do sistema de loteamentos e das infraestruturas de circulação foi pensado de maneira conjunta, expressando a modernidade da economia capitalista, em que os sistemas de objetos e os sistemas de ações caminham em conjunto.

“O papel representado pela estrada no delineamento dos lotes nos quais residem os colonos, a estação o exerceu para a localização das aglomerações. Dêste modo notamos a mesma vontade de organização na criação da pequena propriedade. Não há que admirar na colonização do norte do Paraná uma concepção nova dos colonizadores. Êstes não utilizaram senão o que uma experiência secular ensinou aos paulistas. E por isso mesmo, não se deve ficar surpreendido de achar de novo em Londrina o que se pode observar em outros pontos da faixa pioneira paulista. Muito empirismo aplicado em grande escala e aplicado racionalmente, eis o que caracteriza a colonização do norte do Paraná e a torna interessante: é uma colonização 'planificada' para usar-se um têrmo em voga. É também uma colonização – não mais de francos atiradores ou de associação familiar – mas do tipo de economia capitalista moderna” (MONBEIG, 1945, p. 17).

O autor elucida a importância das redes de transporte para a colonização das terras no norte paranaense. Fora graças a essas estruturas que grandes volumes de café puderam ser escoados para o exterior, tornando o estado do Paraná o maior produtor e exportador do produto nas décadas de 1940 a 1970. Segundo Contel (2012 [2001]), o sistema rodoviário foi de suma importância para engendrar os fluxos de cargas e passageiros pelo território nacional, o que também se aplica para a região do norte paranaense. O autor assevera que:

“O desenvolvimento do *sistema rodoviário*, devido sobretudo ao governo federal, inclui a utilização, após a sua modernização depois de 1950, de antigas vias de circulação de veículos de tração animal, com a incorporação de novas regiões às atividades da economia brasileira” (CONTEL, 2012

[2001], p. 371).

Ou seja, o território nacional conhece uma modernização de seus *sistemas de movimento* (CONTEL, 2012 [2001]), o que faz com que sejam incorporadas novas áreas na dinâmica econômica brasileira. No tocante à atividade cafeeira, é no ano de 1945 que o café entra em seu apogeu no estado do Paraná, pois atinge tanto as áreas mais antigas quanto as recém-incorporadas na região norte. Esta grande fase perdurou até 1970, com o deslocamento do centro dinâmico mais relevante da produção cafeeira de São Paulo para o Paraná (FRESCA, 2007).

Nas duas primeiras décadas da produção cafeeira, o norte do Paraná pouco se articulava com a capital do estado. A produção era em grande medida escoada via porto de Santos, o que reforçou ao longo das décadas as articulações entre o norte paranaense e o estado de São Paulo, sobretudo no tocante à região da capital paulista e seu entorno.

“A economia norte paranaense de então continuava a ser muito mais articulada a São Paulo do que a Curitiba. As causas residiam ao nível das relações econômico-sociais, a começar pelo fato de que até o final dos anos de 1950 quando a frente pioneira atingiu os limites do estado em sua porção norte, as ligações com a capital e o porto de Paranaguá ainda eram precárias. Ao longo do período citado o governo estadual não conseguiu dotar infra-estrutura capaz de gerar ligações como o norte. A maioria das receitas da agropecuária do norte, que foram capturadas pela capital estadual, não foi reinvestida em dotação de infra-estrutura. Uma parcela gigantesca da produção continuava a ser direcionada ao estado de São Paulo [...]” (FRESCA, 2007, p. 235. Grifo nosso).

Isso não implica em dizer, no entanto, que não havia ligação entre as regiões de Londrina e Curitiba. No ano de 1930 o ramal do Paranapanema interliga o município de Jacarezinho à estrada São Paulo – Rio Grande, o que possibilitara a exportação de produtos via porto de Paranaguá. “[...] Contudo, muito demorou até que tal procedimento ocorresse em razão dos vínculos pessoais e relações comerciais já estabelecidas com São Paulo por parte dos fazendeiros” (FRESCA, 2007, p. 216). Este ramal ficou conhecido como “ferrovia dos desmaios”, pois começou a ser construído em 1912 e chegou ao município de Jacarezinho no ano de 1930 (BRAGUETO, 2007), ou seja, dezoito anos após o início das obras, diferindo, portanto, da rapidez com a qual os trilhos da Companhia de Terras do Norte do Paraná eram concluídos. Além disso, a ligação entre Curitiba e Jaguariaíva levou dez anos para ser concluída, já que foi iniciada em 1924 e entregue em 1934,

efetivando, finalmente, a conexão entre o norte paranaense e o porto de Paranaguá (BRAGUETO, 2007). Trata-se de um traço característico dos países subdesenvolvidos. A própria urbanização brasileira revela desigualdades territoriais construídas ao longo de décadas. E, no tocante aos meios de transportes no território, Santos (1980) revela que:

“[...] a distribuição dos transportes modernos não se fez de forma homogênea e equilibrada em toda a extensão do território dos países subdesenvolvidos. Somente alguns pontos foram beneficiados, pontos, aliás, já tributários de uma economia estrangeira e que ampliaram esse processo ao entrar em contato com o mundo exterior. Este resultado é visível em todos os mapas da África ou da América Latina, onde as redes de transportes são heterogêneas, descontínuas e voltadas para fora” (SANTOS, 1980, p. 99).

É o caso da região do norte paranaense, que fora durante as décadas de 1930 a 1960 uma importante região produtora de café para exportação. Seus ramais ferroviários eram direcionados para o escoamento da produção, ou seja, para as principais estradas de ferro que se destinavam aos portos de Paranaguá e Santos. A região de Londrina teve uma produção eminentemente agrícola, e sempre se conectou com o Estado de São Paulo em virtude da exportação do café e do fornecimento de produtos alimentícios, além de ser um mercado consumidor importante de produtos industrializados advindos do território paulista (BRAGUETO e CUNHA, 2002).

Santos e Silveira (2012 [2001]) traz uma reflexão acerca da base territorial das atividades e empresas no tocante à produção, ao consumo e à circulação. O autor alerta para a demanda de cada uma destas, o que configura uma ou variadas divisões territoriais do trabalho. No caso de Londrina, uma divisão territorial alude à atividade cafeeira, que extrapola os limites estaduais e nacionais, pois a produção se dá no estado paranaense e a circulação tal qual o consumo ocorrem em escala global. Outra divisão verificada diz respeito a uma circulação interestadual de mercadorias que são fornecidas ao norte do Paraná pelo estado paulista.

Outras divisões territoriais ocorrem entre São Paulo e Londrina, em diversas escalas e lógicas. No comércio, na indústria, nos transportes terrestres, nos fluxos de informações, entre outras atividades, as articulações são interligadas entre si e demonstram uma intensa vinculação entre o estado de São Paulo e o norte paranaense, assim como entre o estado paulista e a região de Londrina e entre a

capital paulista e a centralidade regional londrinense. No período em voga, ou seja, para as décadas de 1940 a 1960, grande parte das filiais instaladas em Londrina é paulista. São firmas de variados ramos de atividades, como gêneros alimentícios, eletrodomésticos, tecidos, implementos agrícolas, entre outros (NAKAGAWARA, 1972).

O comércio atacadista teve seu auge em Londrina durante a década de 1950 se estendendo até os primeiros anos da década seguinte. A partir de então as vendas tiveram uma queda, o que coincidiu com a melhoria e pavimentação de estradas que atendem aos municípios mais populosos da região do norte paranaense. Estas obras de infraestrutura aumentaram as interações com a capital paulista, e em consonância com a expansão da frequência das linhas de ônibus, os viajantes paulistas passam a oferecer os produtos diretamente da fonte produtora (NAKAGAWARA, 1972).

“Às vezes, simples fato da apresentação do viajante como sendo de procedência paulista, o comerciante parece dar mais crédito do que ao viajante que se apresenta como sendo de procedência londrinense, mesmo que o preço seja igual ou às vezes menor do que o oferecido pelo viajante paulista. É a ilusão de que sempre o que vem da Capital é melhor, ainda que seja o mesmo produto” (NAKAGAWARA, 1972, pp. 68-69).

Grande parte das mercadorias de gêneros alimentícios é oriunda das matrizes paulistas, pois no Estado de São Paulo estão instaladas diversas fábricas de conservas, óleo, açúcar, entre outros produtos (NAKAGAWARA, 1972). A infraestrutura viária é basilar na integração regional e na circulação de mercadorias e pessoas. As diferenças temporais na construção de rodovias explicam em parte a maior integração de Londrina com São Paulo em detrimento da capital paranaense, Curitiba.

A estrada que liga Londrina a Ourinhos (SP), que por sua vez está conectada com a rodovia que se destina à capital paulista, é concluída em 1959, ao passo que a “Rodovia do Café” (BR-376) é inaugurada em 1964 (NAKAGAWARA, 1972). Portanto, as articulações londrinenses com a capital paulista foram intensificadas antes que as ligações com a região de Curitiba fossem efetivadas pelo modo rodoviário. Santos (1980) alude para a importância dos transportes na modificação do espaço e na integração regional, assim como na redefinição de distintas áreas em porções do território.

“Já é conhecido o papel fundamental exercido pelos transportes modernos tanto na modificação do espaço como no desenvolvimento econômico das regiões. A história dos países industrializados é rica em exemplos de cidades cuja fortuna se inicia com a estrada de ferro e outras menos seguras que, por isso mesmo, não se aproveitaram da grande reviravolta da revolução industrial. Os transportes chegaram a transformar a economia de regiões inteiras e, em alguns casos, a diferenciação das aptidões à industrialização foi talhada pela via férrea [...]” (SANTOS, 1980, p. 98. Grifo nosso).

No tocante a este trabalho, a ferrovia foi, assim como na Europa no período da Revolução Industrial, elemento central na ocupação e transformação do norte paranaense, bem como na dinamização da economia paulista e brasileira, sobretudo no que diz respeito à cafeicultura enquanto atividade importante da economia nacional. Londrina se configura no período considerado como uma capital regional. Sua função comercial se expande, assim como alguns segmentos da produção industrial. A cidade drena a produção de uma vasta área no norte paranaense: envia produtos agrícolas como cereais para centros com grande consumo no estado de São Paulo e no Distrito Federal (a época no atual estado do Rio de Janeiro), assim como algodão e café para a capital paulista e para o porto de Santos (MONBEIG, 1984).

Estas atividades produtivas requereram a configuração de um sistema de objetos vinculados ao setor financeiro. Durante a década de 1940, Londrina recebe suas quatro primeiras agências bancárias, oriundas de São Paulo. O Banco do Brasil também é instalado nesta década (NAKAGAWARA, 1972). Portanto, Londrina enquanto capital regional do norte paranaense exerce outras funções além das mencionadas anteriormente – centro comercial, industrial e bancário. A cidade se configura como uma centralidade que concentra serviços públicos que são acessados pelos moradores das áreas rurais, como hospitais e escolas (MONBEIG, 1984).

Uma face das articulações com São Paulo diz respeito à imprensa. Os jornais paulistas – “Folha de São Paulo” e “O Estado de São Paulo” eram os mais lidos em Londrina, seguidos pelo “Jornal do Brasil”, do Rio de Janeiro, “Jornal da Tarde” e pelos paranaenses “Estado do Paraná” e “Tribuna do Paraná” (NAKAGAWARA, 1972). O fato dos dois jornais mais lidos na época serem paulistas reforça a ideia de desconhecimento de Curitiba por grande parte dos habitantes da região londrinense (PRANDINI, 2007). Esta dinâmica atinente aos fluxos de informações demonstra o papel de São Paulo enquanto grande centro da rede urbana brasileira. Santos (2013

[1993], p. 101) afirma, dentro da conjuntura de modernização do território nacional pós-1964, que a capital paulista é uma “metrópole onipresente e irrecusável” para todo o território nacional. Raffestin (1993, p. 194), assevera que “o comando é quase sempre efetuado a partir da capital, isto é, as decisões são tomadas pelas sedes sociais que ali estão instaladas. À aparente dispersão dos estabelecimentos pode corresponder uma concentração decisória.” No tocante às articulações entre Londrina e São Paulo, fica elucidado o papel de controle que a capital paulista exerce sobre a cidade londrinense e sobre a região do norte paranaense.

1.4. O avanço da agroindústria: Londrina enquanto polo de pesquisa e desenvolvimento

Com a derrocada da cafeicultura enquanto principal atividade econômica de Londrina e região há o avanço e consolidação de outros setores produtivos, em que se destacam o comércio e os serviços. Nesta conjuntura ocorre a tecnificação do campo, processo em que há uma maior utilização de tecnologia aplicada nos estabelecimentos rurais com a finalidade de otimizar os cultivos e criações e de aumentar, por consequência, a produtividade destes. Sobre este processo, Santos e Silveira (2012 [2001]) afirma que:

“Inovações técnicas e organizacionais na agricultura concorrem para criar um novo uso do tempo e um novo uso da terra. O aproveitamento de momentos vagos no calendário agrícola ou o encurtamento dos ciclos vegetais, a velocidade da circulação de produtos e de informações, a disponibilidade de crédito e a preeminência dada à exportação constituem, certamente, dados que vão permitir reinventar a natureza, modificando solos, criando sementes e até buscando, embora pontualmente, impor leis ao clima. Eis o novo uso agrícola do território no período técnico-científico-informacional” (SANTOS e SILVEIRA, 2012 [2001], p 118).

No âmbito internacional ocorrera ao final da década de 1960 a “Revolução Verde”¹², em que se buscou preponderantemente o aumento expressivo na

¹² A Revolução Verde ocorreu nas décadas de 1960 e 1970, com a finalidade de aumentar a produção de gêneros alimentícios nas áreas rurais, sobretudo nos países subdesenvolvidos. Utilizou-se de técnicas e experiências no âmbito da genética vegetal com a finalidade de introduzir sementes modificadas e resistentes à intempéries climáticas, aos solos diversos, às doenças e pragas. Sobre isso ver: FRANCO, José Benjamin Severino. **O papel da Embrapa nas transformações do cerrado**. In: *Revista Caminhos de Geografia*. Uberlândia: Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia (UFU), março/2001, volume 2, número 3, pp. 31-40.

produtividade agrícola, já que a preocupação em voga mundialmente era com a problemática da fome e da possível falta de alimentos, já que se vislumbrara um crescimento vertiginoso da população em inúmeras porções do globo bem como um avanço no processo de urbanização em diversos países, especialmente naqueles localizados na América Latina e em partes dos continentes africano e asiático.

Portanto, Londrina e o norte paranaense conhecem uma tecnificação em seu meio rural que abriu espaços para o cultivo de novos produtos em grandes quantidades, como a soja e o milho. Estes já eram cultivados desde os primórdios da colonização da região em questão, contudo, tornaram-se nesta conjuntura os principais produtos agrícolas do norte do Paraná.

“Trata-se, assim, da produção de uma nova geografia feita de *belts* modernos e de novos *fronts* no Brasil. Esses *belts* são, por vezes, heranças e cristalizações de *fronts* próprios de uma divisão territorial do trabalho anterior; áreas que, ocupadas em outro momento, hoje se densificam e se tecnificam. Neles amadurecem as inovações de ontem e chegam outras, próprias do período, para criar novos arranjos, com a resistência e a cooperação das rugosidades do lugar. Constitucionalmente integradas a sistemas de engenharia complexos, essas terras ganham novas valorizações que acabam por 'expulsar' certos produtos para áreas ainda não utilizadas” (SANTOS e SILVEIRA, 2012 [2001], p. 119).

Um dos marcos deste processo no contexto londrinense foi o surgimento da Universidade Estadual de Londrina (UEL) em 1970, com variados cursos superiores, em que se destacam os de Agronomia, Medicina Veterinária e Zootecnia, que visaram formar profissionais qualificados para exercer atividades neste campo que a partir de então conheceu uma expansão no uso da alta tecnologia. No norte paranaense se destacou desde a década de 1950 a atuação das cooperativas agrícolas, que comercializavam a produção de pequenas e médias propriedades, facilitando a tarefa para os pequenos produtores e fornecendo a estes insumos e materiais para suas produções. Algumas cooperativas são notáveis neste cenário, como a Cocamar, de Maringá; a Confepar e a Integrada (FIGURA 5), estas de Londrina.

FIGURA 5. LONDRINA: Estabelecimento da Cooperativa Agrícola Integrada, na região central de Londrina



Autoria: SANTOS, Bruno Candido dos. Data da imagem: 11/09/2015.

Contudo, a partir das décadas de 1960 e 1970, a burguesia agrária – grandes proprietários – se configura como um dos principais fornecedores de matérias-primas para as cooperativas. Estes se utilizam de créditos institucionais e redirecionam a partir de então a atuação destas cooperativas agropecuárias, que passam a atuar conforme os imperativos do mercado, ou seja, se distanciam dos ideários de auxílio mútuo e da gestão compartilhada (OLIVEIRA e FRESCA, 2014). Há também a instalação das agroindústrias na região de Londrina, o que redefiniu e rearranjou a dinâmica econômica da cidade. “A pujança da acumulação de capital propiciada pela cafeicultura viabilizou a modernização pela via da industrialização e a produção de novas mercadorias como o café solúvel [...]” (OLIVEIRA e FRESCA, 2014, p. 504).

Há em Londrina no ano de 1972 a fundação de uma filial do Instituto Agrônomo do Paraná (IAPAR), com a prerrogativa de também efetuar pesquisas que visassem melhorar e ampliar a produtividade dos estabelecimentos rurais na região. Além desta filial, no ano de 1975 é fundada uma filial da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa Soja) em Londrina, com a finalidade de efetuar pesquisas que tangem aos processos de cultivo e colheita do grão e de fornecer ajuda aos plantadores na região. Trata-se de dois elementos que elucidam esta conjuntura da tecnificação do campo, que estão atrelados à pesquisa e ao

desenvolvimento, assim como os cursos superiores instalados na Universidade Estadual de Londrina. As ligações com São Paulo continuam a ocorrer com intensidade. Embora a partir deste momento as exportações da soja via porto de Paranaguá (PR) tenham conhecido um aumento expressivo no seu volume, as articulações com a capital paulista se intensificaram ainda mais, já que Londrina demandava da metrópole paulistana alguns itens como máquinas agrícolas, pesquisas e profissionais qualificados para exercer diversas atividades vinculadas ao meio rural na região.

Na década de 1970, o governo do estado do Paraná realiza melhorias sensíveis no sistema viário, com a finalidade de melhorar o escoamento da produção agrícola, sobretudo nos corredores de exportação. O porto de Paranaguá é modernizado e reequipado, tendo em vista as novas necessidades em sua operação. Alguns produtores já tinham uma base técnica razoável, contendo em alguns casos máquinas agrícolas modernas, especialmente tratores para o preparo do solo e para a colheita das safras (BRAGUETO, 1996).

A centralidade londrinense passa a registrar um crescimento populacional e um crescimento urbano relevantes no contexto do norte do Paraná, o que reforça seu papel de centro regional. Londrina conta no ano de 1970 com uma população de 228.101 habitantes, sendo 71,69% (163.528) moradores das áreas urbanas.¹³ Com o menor emprego de força de trabalho nas lavouras, a população se desloca para os centros urbanos em busca de oportunidades de trabalho. Trata-se, portanto, da dinâmica do êxodo rural, em que centros urbanos nacionais e regionais conhecem um crescimento de sua população urbana. E, assim como nas grandes cidades e capitais de estado como Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e, sobretudo, São Paulo, as centralidades regionais têm um aumento de seus contingentes populacionais, como Londrina e Maringá no norte paranaense.

Sobre este êxodo rural é notável a generalização deste movimento (KOHLHEPP, 1991), pois a partir da década de 1970 os destinos procurados são os centros urbanos de diversos tamanhos, além, portanto, dos centros regionais do norte paranaense como Londrina; Maringá; Paranavaí e Umuarama. Em alguns casos se formaram algumas áreas suburbanas de classes sociais mais baixas (KOHLHEPP, 1991). E “[...] a valorização funcional das grandes cidades da região

¹³ Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1950/2010. Até 1991, dados extraídos de Estatísticas do Século XX, Rio de Janeiro : IBGE, 2007 no Anuário Estatístico do Brasil, 1993, vol 53, 1993.

materializou-se em uma crescente migração interurbana" (KOHLHEPP, 1991, p. 90). Nesta conjuntura, Londrina se redefine como polo agroindustrial, assim como outros municípios na região, como Apucarana e Maringá (TAVARES, 2001). Portanto, neste *continuum* balizado pela rodovia BR-369, surge um eixo urbano-industrial que elucida um mercado de trabalho que atrai fortemente esta população rural que migrara para as cidades (TAVARES, 2001).

É nesta dinâmica migratória, que perpetrara grande parte do território nacional, que o transporte rodoviário de passageiros vivencia uma de suas épocas de maior expansão. As ligações entre os centros locais com os regionais e destes com os nacionais são intensificadas, o número de passageiros aumenta, assim como o número de viagens e de veículos mantidos pelas empresas de ônibus. No tocante ao final da década de 1960, NAKAGAWARA (1972) traz alguns dados relevantes para a compreensão do cenário no trecho estudado. Segundo a autora, “da Estação Rodoviária de Londrina, partem cerca de 320 ônibus diariamente, com destino a várias cidades paranaenses, paulistas e também para o Rio de Janeiro. O maior movimento é em direção a Maringá”. Aqui é reforçada a ideia elencada anteriormente, em que Tavares (2001) aborda a construção de um eixo urbano-industrial entre Londrina e Maringá com uma pujança econômica peculiar no âmbito do estado paranaense.

O trecho compreendido entre Londrina e Apucarana era à época o de maior movimento no estado do Paraná. São 19 horários diários para Apucarana e 30 para Maringá, pois é justamente com esta área que Londrina tem a maior parte de suas relações comerciais e de serviços (NAKAGAWARA, 1972). A autora aborda também a questão das linhas efetuarem diversos embarques e desembarques nos trajetos, o que já elucida um possível “embrião” do atual transporte metropolitano na região, que será abordado com maior ênfase no capítulo 5 deste trabalho. A autora frisa a importância das ligações com a capital paulista e com outras cidades do estado de São Paulo:

“As ligações rodoviárias de Londrina em direção a Ourinhos e depois para São Paulo são maiores do que com a própria capital [...]”

Para a capital paulista, há 10 horários diários, sendo 2 de ônibus leito, e para Curitiba, são 9 horários, através de 2 roteiros, também com 2 ônibus leitos. São consideráveis as ligações rodoviárias com a Capital paulista, pois de cidades como Paranavaí, Maringá, também partem diariamente ônibus leitos, além dos ônibus comuns, em sua direção.”

“As ligações rodoviárias feitas com algumas cidades paulistas muitas vezes

antecederam as ligações com importantes cidades a Oeste de Londrina [...]” (NAKAGAWARA, 1972, p. 256-258. Grifo nosso).

Nota-se a importância para a região londrinense das articulações com a cidade de São Paulo, inclusive no tocante a outros municípios do norte paranaense, o que demonstra que tais articulações extrapolam a centralidade de Londrina. A autora ainda esboça a quantidade de linhas diretas para algumas subcentralidades paulistas como Bauru, que contém quatro horários diários; Marília e Presidente Prudente com três para cada uma; Araçatuba e Ribeirão Preto com dois para cada local, bem como Campinas e São José do Rio Preto com um horário diário para cada cidade. O movimento para a cidade do Rio de Janeiro era pequeno, pois havia apenas um horário diário, sendo que o ônibus que prestava o serviço leito circulava apenas três vezes por semana (NAKAGAWARA, 1972).

Outra ligação importante para Londrina fora a mantida com Assaí, município com uma atividade agrícola intensa e com uma população em grande parte de origem japonesa que detinha um bom poder aquisitivo. Esta buscava em Londrina serviços comerciais, escolares e médicos, mantendo uma grande quantidade de ligações econômicas com a centralidade londrinense. Eram doze horários diários entre as duas cidades, mesmo sem o asfaltamento do trecho entre Jataizinho e Assaí estar concluído à época (NAKAGAWARA, 1972).

As únicas estradas asfaltadas, utilizadas pelos ônibus que saem de Londrina, eram à época as que interligavam Londrina com Curitiba e com São Paulo e o Rio de Janeiro, ou seja, aquelas com os trajetos mais longos (NAKAGAWARA, 1972) em boa parte compostos por rodovias federais como a “Rodovia do Café” (BR-376 – ligação Apucarana–Ponta Grossa); BR-277 (ligação Ponta Grossa–Curitiba–Paranaguá); “Rodovia dos Cereais” (BR-369 – ligação Apucarana–Londrina–Ourinhos); BR-374 (ligação Ourinhos–São Paulo) e Rodovia Presidente Dutra (BR-116 – ligação São Paulo–Rio de Janeiro). O quadro 2 elucida o ano de fundação das primeiras linhas que continham origem em Londrina.

QUADRO 2. BRASIL: Linhas com origem no município de Londrina: destinos, ano de inauguração e extensão

Destinos por estado	Inauguração da linha por parte das empresas instaladas em Londrina	Quilometragem
Paraná		
Assaí	1940	44
Jataizinho	1940 e 1963	24
Bela Vista do Paraíso	1940 e 1964	42
Alvorada do Sul	1942	71
Mandaguari	1943	92
Maringá	1943	127
Paranavaí	1944	207
Porecatu	1944	96
Centenário do Sul	1945	120
Apucarana	1947	60
Cianorte	1947	226
Ibiporã	1947	15
Maringá (serviço expresso)	1948	127
Astorga	1948	79
Jaguapitã	1950	64
Cornélio Procópio	1953	65
Curitiba	1954 e 1957	416
Marilândia do Sul	1962	72
Monte Alegre	1962 e 1967	230
Ivaiporã	1963 e 1965	192
Paranavaí (serviço expresso)	1966	207
São João do Ivaí	1968	210
São Paulo		
Marília	1943	220
Presidente Prudente	1945	172
Ourinhos	1953	166
São Paulo	1957	541
Araçatuba (via Presidente Prudente)	1962	420
Catanduva	1963	550
Campinas	1964	544
Iepê	1964	94
Tupã	1965	230
Araçatuba (via Rancheira)	1967	420
Bauru	1954 e 1959	296
Ribeirão Preto	1958 e 1965	515
Guanabara		
Rio de Janeiro	1963	984

Fonte: Adaptado de NAKAGAWARA, 1972, pp. 258-259. Elaboração e organização própria.

Nota-se que as primeiras linhas inauguradas foram para as cidades próximas à Londrina, o que ilustra uma demanda para os trechos curtos em expansão (QUADRO 2). No ano de 1943 já havia uma ligação entre Londrina e Maringá, mesmo em um trecho com mais de 100 quilômetros de extensão. A falta de pavimentação, sobretudo nos períodos chuvosos, dificultava a operação dos veículos. Portanto, o surgimento precoce de linhas relativamente longas no contexto regional elucida a importância das centralidades no norte paranaense. Tanto que cinco anos após a criação da linha em questão surge um serviço expresso entre as duas cidades.

O fato de terem sido criadas linhas para cidades a oeste de Londrina como Apucarana, Cianorte, Maringá e Paranavaí antes de outras para municípios a leste como Cornélio Procópio e Ibiporã ilustra a intensidade do avanço da colonização no sentido oeste com o desbravamento de novas sub-regiões no norte paranaense. Aqui fica elucidado o papel de centralidade regional exercido por Londrina, que já seria a partir de então conectada com novas subcentralidades no norte do Paraná. Marília é a primeira centralidade fora do Paraná a ter uma linha oriunda de Londrina. Isso demonstra a importância regional da cidade paulista no contexto da franja pioneira no estado de São Paulo. As linhas para São Paulo e Curitiba foram criadas em 1957 (QUADRO 2). Contudo, a circulação de passageiros já era efetuada pela ferrovia desde a década de 1940, sobretudo para a capital paulista.

Cinco empresas de transporte de passageiros continham suas sedes em Londrina, a saber: Viação Garcia Ltda; Viação Ouro Branco S/A; Viação Francovig Ltda.; Viação Londrinense Ltda; Viação Urbana Londrinense – esta para linhas urbanas (NAKAGAWARA, 1972). Além das companhias já mencionadas, outras oito empresas continham filiais na cidade, a saber: Empresa de Transportes Silva & Cia. Ltda., com sede em Marília (SP); Expresso Birigui, com sede em Birigui (SP); Empresas Reunidas Brasileiras, com sede em Marília (SP); Empresa Oeste do Paraná, com sede em Arapongas (PR); Viação França Ltda, com sede em Uraí (PR); Viação Carreira Ltda.; com sede em Rolândia (PR); Empresa Auto Ônibus J.S. Ortega, com sede em São José do Rio Preto (SP) e Empresa de Ônibus Stivanelli, com sede em Primeiro de Maio (PR) (NAKAGAWARA, 1972).

As companhias que surgiram em décadas anteriores se consolidam nos anos 1970 como elementos primordiais nestas ligações, já que detém fixos (garagens e veículos) que geram os fluxos (linhas e viagens) para esta modalidade da circulação

de pessoas no território nacional. É o caso da Viação Garcia, que investiu no aumento de sua frota para, conseqüentemente, ofertar maior quantidade de assentos e ampliar o número de passageiros transportados, já que a demanda era crescente (FIGURA 6).

FIGURA 6. Veículo articulado da Viação Garcia utilizado na década de 1970



Veículo articulado da Viação Garcia. Foto cedida pelo Departamento de Marketing da empresa.

O transporte aéreo fora relevante nos deslocamentos entre Londrina e São Paulo. Entretanto, os investimentos por parte das companhias do segmento rodoviário fez com que boa parte dos passageiros utilizasse os ônibus para se deslocarem tanto para São Paulo quanto para Curitiba.

“A comunicação aérea representou um importante meio de locomoção de passageiros de Londrina para São Paulo ou Curitiba, verificando-se uma sensível diminuição com a pavimentação das estradas, como também pela colocação de ônibus leitos confortáveis” (NAKAGAWARA, 1972, p. 256).

No Brasil, isto fica elucidado com a predominância do modo rodoviário na escala nacional desde o final da década de 1960 e durante boa parte da década de 1970 (TABELA 2).

TABELA 2. BRASIL: Passageiros transportados pelo modo de transporte rodoviário no período 1968 – 1977

Passageiros transportados (em milhões de passageiros por quilômetro)			
Ano	Modo Rodoviário	Total	Porcentagem do modo rodoviário (%)
1968	83.400,0	91.533,9	91,1
1969	95.200,0	103.083,3	92,3
1970	108.600,0	116.120,3	93,5
1971	124.300,0	131.592,7	94,5
1972	142.100,0	149.836,8	94,8
1973	161.900,0	170.409,5	95,0
1974	184.906,0	194.210,7	95,2
1975	211.174,3	221.184,1	95,5
1976	241.182,2	252.100,5	95,7
1977	275.454,2	286.666,0	96,1
Total	1.628.216,70	1.716.737,80	-

Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (AETT) – ano 1978. Elaboração e organização própria.

Nota-se o crescimento da quantidade de passageiros circulando pelo território brasileiro no período considerado, assim como o crescimento do predomínio do modo rodoviário para esta circulação. No Brasil, o número de passageiros mais que triplicou no intervalo de dez anos, com acréscimos consideráveis nos valores totais entre os anos de 1973 e 1977 (TABELA 2).

CAPÍTULO 2. Industrialização e mudanças na região de Londrina e seus desdobramentos nas articulações com São Paulo

Como visto no capítulo anterior, o município de Londrina e seu entorno passam por modificações na estrutura produtiva. A atividade agrícola se moderniza e a agroindústria avança, o que acarreta em dinâmicas relativas à tecnificação do território. A região londrinense se industrializa, assim como outras porções do território nacional. O capital percorre estas novas partes, realizando investimentos e drenando lucros para diversas regiões do globo. Segundo Silveira (2015):

“Esse processo de mobilidade geográfica do capital ocorre com mais intensidade, a partir do final da década de 1970, no centro do sistema capitalista e, no final da década de 1980, na periferia do sistema. Os processos de mundialização do capital, com as inovações nos sistemas de transportes e logística (quinta revolução logística), com a diminuição das barreiras alfandegárias e com a desregulamentação do sistema financeiro, propiciaram aos capitais a libertação das fontes de poder, isto é, ao mesmo tempo tornou o espaço importante e desnecessário, especialmente para as grandes corporações. Os fatores que definem a localização das atividades econômicas tornaram-se mais complexos, permitindo, por um lado, a concentração da produção em grandes aglomerações urbanas e, por outro, as desconcentrações econômicas de curta, de média e de longas distâncias, como as internacionais [...]” (SILVEIRA, 2015, pp. 54-55. Grifo nosso).

No caso de Londrina, num primeiro momento é a drenagem de divisas oriundas da produção agropecuária a responsável por impulsionar a industrialização na região. São capitais locais que engendram a primeira investida do setor industrial em Londrina e seu entorno. Já numa outra conjuntura, sobretudo a partir de meados da década de 1990, em que há o avanço de políticas neoliberais elaboradas em grande medida pelas gestões do Governo Federal brasileiro, a indústria avança pelo interior do país, advinda em grande parte da Região Metropolitana de São Paulo, porção do território em que a produção industrial se torna mais custosa para as empresas em virtude de diversos fatores.

Além deste avanço da indústria pelo interior do território nacional, os centros regionais conhecem um aumento importante em seus contingentes populacionais. No caso paranaense, o pedagiamento das rodovias mais centrais para o estado, fez com que a economia urbana de centros locais tivesse seu dinamismo reduzido em detrimento dos centros regionais, que conheceram uma intensificação de suas

atividades econômicas e dinâmicas demográficas, já que além do aumento populacional, estes centros tiveram a configuração de atividades econômicas de variados segmentos, atreladas tanto ao circuito superior quanto ao circuito inferior da economia urbana¹⁴.

Nesse ínterim, as articulações entre Londrina e São Paulo conhecem novas facetas, mediadas por novas atividades e novos tipos de fluxos. A primazia da capital paulista é reiterada, seja pelo fato de centralizar a gestão do território no âmbito corporativo, seja por engendrar novas dinâmicas nos dois circuitos da economia urbana. Ou seja, mesmo com a refuncionalização de alguns segmentos, as cidades em questão continuam a se articular com intensidade, o que configura um conjunto de fluxos de razoável importância no território nacional.

2.1. O processo de industrialização em Londrina: expansão para os municípios do aglomerado urbano-industrial londrinense

A chegada e o avanço do processo de industrialização no interior do território brasileiro foram movimentos que perpassaram por áreas até então vinculadas eminentemente ao setor de produção agropecuária e extrativo. Alguns projetos do estado brasileiro visaram, sobretudo na década de 1970, integrar o território nacional com a expansão da indústria por localidades interioranas em estados de regiões como o Sudeste e o Sul do Brasil.

“O Paraná encerrou os anos de 1970 com uma nova inserção na divisão territorial do trabalho no âmbito nacional e internacional. Passou da condição de exportador agrícola de gêneros alimentícios semielaborados para a condição de industrial, mas centrado na agroindústria alimentícia. Foi capaz ainda de diversificar sua estrutura produtiva industrial em taxas crescentes para adentrar os anos de 1980 seguindo a tendência nacional que era recessiva” (FRESCA, 2000, p. 208).

Londrina e seu aglomerado urbano apresentaram desde meados da década de 1950 uma situação privilegiada no território paranaense, pois as cidades desta área já estavam interligadas por rodovias asfaltadas. Os investimentos em infraestrutura prosseguiram na década de 1960 com a conclusão do asfaltamento da “Rodovia dos Cereais” (BR-369), responsável pela ligação com São Paulo, e com o

¹⁴ Sobre isso ver: SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido**. Rio de Janeiro: Francisco Alves Editora, 1979.

início das obras da “Rodovia do Café” (BR-376) que interligava o aglomerado em questão com a região de Curitiba e o Porto de Paranaguá. O trecho principal da BR-376, entre Apucarana e Ponta Grossa, é liberado para o tráfego em 1965, e sua pavimentação é finalizada na década de 1980. Ainda há nesta mesma década a duplicação do trecho entre Ibiporã e Maringá, o que já denota a importância regional deste eixo para a economia paranaense (BRAGUETO, 2007). Assim como as rodovias, as ferrovias, já estavam em grande parte instaladas, em decorrência do apogeu da cafeicultura no norte paranaense, cultivo que fora responsável durante décadas por grande parte da geração de riquezas do estado do Paraná (BRAGUETO, 2007).

Estes investimentos em infraestrutura viária sofreram forte queda a partir da década de 1980, o que não ocorrera, no entanto, com os sistemas de engenharia atrelados às telecomunicações e à geração e transmissão de energia. A Companhia Paranaense de Energia (COPEL) continuou a investir na expansão dos sistemas de geração e distribuição de energia elétrica no estado do Paraná, ao passo que o Serviço de Comunicações Telefônicas de Londrina S.A. (SERCOMTEL) investiu em uma escala regional nos serviços de telecomunicações (BRAGUETO, 2007). Ambas têm uma origem estatal, sendo atualmente empresas de capital misto. A COPEL possui 45% das ações da SERCOMTEL, que pertence majoritariamente ao município (prefeitura) de Londrina.

2.1.1. Os capitais locais dão origem aos primeiros traços da industrialização em Londrina

O processo de industrialização de Londrina ocorreu em duas fases. Na primeira, durante as décadas de 1970 e 1980, foram os capitais locais, alguns inclusive oriundos dos tempos da cafeicultura, que dinamizaram os primeiros estabelecimentos fabris na região londrinense. Eram pequenas fábricas, sendo grande parte delas atuante no setor de beneficiamento de produtos agrícolas. Estas tinham um uso intensivo de força de trabalho, com determinadas especializações em alguns municípios do entorno londrinense e de outras regiões dentro do norte do Paraná (BRAGUETO, 2007).

A divisão territorial do trabalho relacionada ao entorno londrinense que fora engendrada nos tempos da cafeicultura é desconfigurada, pois Londrina é dotada de

funções regionais mais amplas e complexas. O município passa a ser um importante nó do consumo produtivo rural (máquinário e insumos) e do consumo consuntivo da população urbana e do entorno (OLIVEIRA, 2009). Além da expansão dos consumos citados, há a expansão e diversificação da produção industrial na região de Londrina, com a instalação de plantas fabris de setores como alimentício; bebidas; vestuário, entre outros. Portanto, a cidade reforça seu papel de centralidade regional no tocante à Região Concentrada (OLIVEIRA, 2009).

Houve uma redefinição do espaço urbano londrinense. Alguns estabelecimentos industriais já presentes na cidade foram transferidos para áreas industriais aprovadas pela prefeitura da cidade. São os Parques das Indústrias Leves (CILOS). O primeiro parque (CILO I) foi aprovado pela gestão municipal no ano de 1969, com o remanejamento de várias plantas fabris da zona leste de Londrina para a zona nordeste da cidade, a norte da rodovia BR-369 (OLIVEIRA, 2009). Os CILOS II e III foram inaugurados no decorrer da década de 1970, na zona oeste da cidade, nas proximidades com o limite municipal de Cambé, o que propiciou uma intensificação no processo de conurbação entre este e Londrina (OLIVEIRA, 2009).

2.1.2. A indústria rumo para o aglomerado urbano-industrial de Londrina

Em decorrência de fatores atinentes à localização industrial, algumas dessas empresas industriais buscaram novas áreas para se instalar no território brasileiro e, aliada a políticas estatais de incentivo ao processo de industrialização, essas se dispuseram em variadas localidades no país, sobretudo naquelas em que já havia uma relevância regional ou sub-regional, como no interior das regiões Sul e Sudeste do Brasil. Algumas áreas metropolitanas (em especial aquela balizada pela cidade de São Paulo) já continham uma pujança do setor industrial, com diversas plantas fabris em municípios como Mauá, Santo André e São Bernardo do Campo (municípios vizinhos à capital paulista).

Parte considerável das oportunidades encontradas nos centros urbanos estava no âmbito industrial. As fábricas se expandiam e demandavam força de trabalho com diversos níveis de qualificação para suas atividades. Portanto, parte dos contingentes populacionais que chegavam aos centros urbanos regionais e nacionais era absorvida pela indústria. Estas marcas buscam atender a um novo

mercado consumidor que está a partir de então para além das áreas urbanas mais antigas, em centros regionais localizados no interior do Brasil, como Londrina e Maringá no norte do Paraná, Uberaba e Uberlândia em Minas Gerais, dentre outros.

A segunda fase se inicia na década de 1990, com a intensificação do processo de transferência industrial de São Paulo. Neste caso, não é mais o capital local e regional o principal agente de investimentos na indústria londrinense, mas sim um capital nacional e internacional que está vinculado ao processo em questão. Os incentivos fiscais do governo estadual paranaense foram em grande medida responsáveis pela atração de empresas para os municípios do estado, que também ofereciam isenções no âmbito municipal. Um programa governamental basilar nesta conjuntura foi o Programa Paraná Mais-Empregos, que buscou a geração de postos de trabalho em todo o território do estado (BRAGUETO, 2007). Nesta fase, as empresas predominantes em boa parte transnacionais são as de médio e grande porte, que contém seus escritórios centrais em São Paulo, o que reforça as interações entre a capital paulista e a centralidade londrinense (BRAGUETO, 2007). Estas articulações se dão em grande medida no âmbito da transferência de divisas e ordens, o que reafirma o papel da metrópole paulista de centro de gestão do território.

“[...] num contexto de reestruturação produtiva, que do ponto de vista espacial, com as inovações tecnológicas e as transformações gerais da organização da produção, possibilitaram a ampliação da mobilidade espacial do capital como uma das estratégias para sua reprodução, com a área de produção podendo distanciar-se do centro de gestão e da prestação de serviços especializados, o Aglomerado Urbano-Industrial de Londrina torna-se um território passível de localização de plantas industriais transferidas, cuja gestão, em grande parte, continua centralizada na região metropolitana de São Paulo” (BRAGUETO, 2007, pp. 11-12. Grifo nosso).

É o que Corrêa (1996) antecipa no texto “Metrópoles, corporações e espaço: uma introdução ao caso brasileiro”, em que a quantidade de assalariados externos da Região Metropolitana de São Paulo é a maior para o Brasil¹⁵, o que ilustra o papel

¹⁵ Neste texto Corrêa busca a qualificação das metrópoles brasileiras enquanto centros de gestão do território. Para tanto, o autor utiliza dados do Censo Industrial de 1985 publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Nestes estudos Corrêa aponta a questão dos assalariados externos: são empregados em filiais de firmas que estão fora das metrópoles que contém as matrizes. São Paulo contém 356.539 assalariados externos, o que representa mais da metade de todos aqueles vinculados às demais metrópoles (CORRÊA, 1996). Sobre isso, ver: CORRÊA, R. L. **Metrópoles, corporações e espaço: uma introdução ao caso brasileiro**. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C. E CORRÊA, R. L. (orgs.) *Questões atuais da reorganização do território*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1996.

de centralidade mais proeminente no âmbito privado para o território nacional (CORRÊA, 1996). Nesta conjuntura de descentralização da indústria, o CILO V, assim como os demais, é um vetor de ocupação e expansão do território londrinense. No caso deste CILO, inaugurado no fim da década de 1990, a expansão se dá em direção à zona sul de Londrina, sendo um processo mais recente do que aqueles ocorridos para as zonas oeste e norte em décadas anteriores (OLIVEIRA, 2009). Londrina é um elo comercial entre seu entorno e a centralidade paulistana desde os primórdios de sua fundação, como visto nos tópicos anteriores. Isso explica, em parte, a escolha por parte do empresariado em se instalar na região londrinense, tendo em vista as facilidades já existentes na comunicação entre os dois centros urbanos em voga (SAAB, 2014).

Entretanto, este processo só ocorrera na década de 1990 em virtude da ativa participação de Londrina e seu entorno no contexto da agroindustrialização, o que de certo modo ocasionou um direcionamento do setor produtivo da região para a agropecuária local (SAAB, 2014). Por esta razão que parte considerável da industrialização londrinense ocorrera com as divisas drenadas do meio rural na região, o que fica elucidado, inclusive, pela quantidade de CILOS criados antes da década de 1990 e pelos setores industriais contidos nesses. Portanto, Londrina somente se beneficia na década de 1990, com a transferência de algumas plantas industriais como a da Atlas Schindler (fábrica de elevadores); Dixie Toga (embalagens descartáveis) e Pado (cadeados). Estas foram advindas da Região Metropolitana de São Paulo, e se inserem neste processo recente de transferência (BRAGUETO, 2007).

Além do processo de transferência e da concentração dos centros de gestão na capital paulista, é importante para a compreensão das articulações entre Londrina e São Paulo o entendimento acerca das dinâmicas de fornecimento de matéria-prima e dos mercados consumidores. Em ambos, o estado de São Paulo aparece como destaque, nele incluso sua população contida na Região Metropolitana de São Paulo, que responde por cerca de metade da população do estado. Segundo Saab (2014), o maior fornecedor de matéria-prima para a indústria londrinense (sobretudo as médias e pequenas empresas) é o estado paulista, seguido pelo estado do Paraná e pela Região Metropolitana de Londrina. Já no que diz respeito aos mercados consumidores, o estado de São Paulo é o segundo maior mercado, estando atrás do estado paranaense.

No tocante ao maquinário utilizado pelas fábricas em Londrina e região, mais da metade é oriundo da Região Metropolitana de São Paulo. Uma outra parte relevante é importada de países como China; Alemanha; Estados Unidos; Suíça e Itália, e uma parte pequena é oriunda do estado do Paraná (SAAB, 2014). Isso deflagra a pujança econômica da metrópole paulista e a inserção do estado do Paraná no contexto da agroindustrialização brasileira, em que este é um dos produtores agropecuários mais importantes do país. Grande parte deste empresariado de pequeno e médio porte estudado por Saab (2014) destaca a utilização maciça do modo rodoviário, tanto para o transporte de matéria-prima, maquinário e insumos industriais, bem como para o deslocamento da força de trabalho empregada e da clientela.

2.2. Vetores da globalização reforçam a centralidade regional londrinense no final do século XX

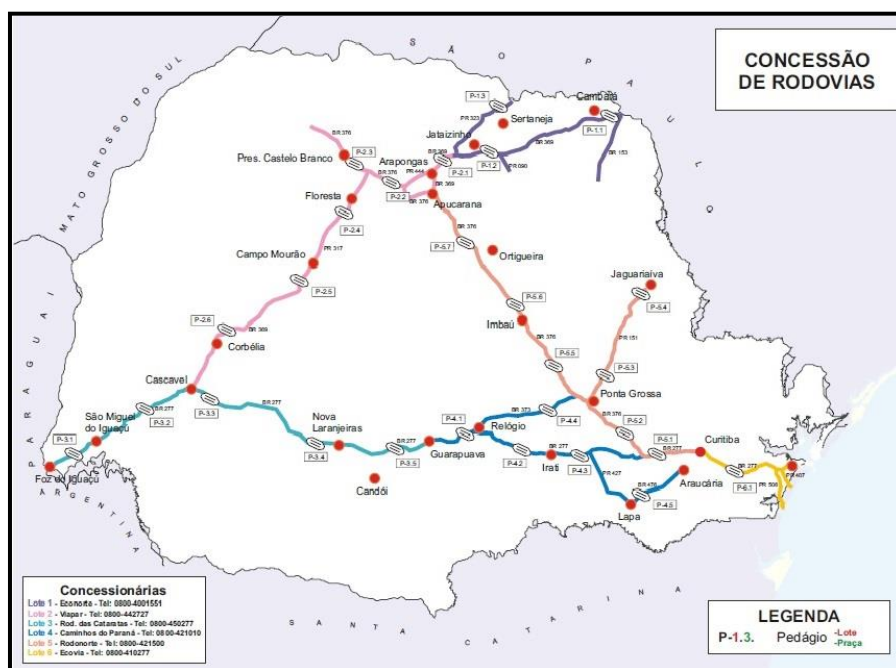
A década de 1990 conhece uma entrada do capital estrangeiro em larga escala. A entrada de produtos importados, e a paridade “real-dólar” foram eventos que acarretaram em uma reestruturação produtiva em todo o país. Novas áreas foram incorporadas ao território, e outras refuncionalizadas. É a partir desta década que emerge o contexto de um mundo globalizado, com empresas globais que atuam em diversas porções do planeta. Trata-se de um “espaço nacional da economia internacional” (SANTOS e SILVEIRA, 2012 [2001], p. 257), em que a economia perpassa as fronteiras e atua de forma simultânea e sincronizada em várias partes do mundo. Isso não implica em dizer que todas as áreas do globo interagem de forma homogênea. A globalização, de modo geral, ao passo que integra áreas variadas e longínquas, reforça as desigualdades e aprofunda as diferenças locais e regionais. Tal conjuntura se aplica para as articulações estudadas por este trabalho. Muitas delas são reforçadas, outras novas são adicionadas, mas algumas são suprimidas ou perdem relevância com o passar dos anos. Sobre estas interações heterogêneas no contexto da globalização, Santos e Silveira (2012 [2001]) afirma:

“Dentro do território, podemos admitir a existência de áreas em que se pode falar de uma globalização 'absoluta' e de outras em que essa globalização é apenas 'relativizada'. As primeiras são áreas de presença mais plena da globalização. Nelas há concentração, com pequena contrapartida, de vetores da modernidade atual, o que leva à possibilidade de ação conjunta

de atores 'globais' ou 'globalizados'. Nessas áreas, a tendência é que a produção, a circulação, a distribuição e a informação sejam corporativas, isto é, que a respectiva demanda principal seja de tais empresas" (SANTOS e SILVEIRA, 2012 [2001], p. 257).

E nestas áreas privilegiadas estão contidos alguns vetores destas dinâmicas da globalização. Estes são atinentes às atividades especulativas; as cadeias modernas de produção, exportação e importação; à circulação de capital em larga escala, à conjuntura de seleção de áreas otimizadas para a produção e circulação de bens e pessoas, entre outras (SANTOS e SILVEIRA, 2012 [2001]). O contexto neoliberal imperativo na década de 1990 trouxe uma variedade desmesurada de privatizações nos âmbitos federal e dos estados. Serviços como telefonia, energia e de transportes seriam controlados pela iniciativa privada. Sobre os transportes terrestres, no que diz respeito ao estado do Paraná, é criado na primeira gestão do governador Jaime Lerner (1995 a 1998) o “Anel de Integração” (FIGURA 7), que consistiu na privatização de rodovias estratégicas no estado. Estas foram loteadas, ficando sob a responsabilidade de seis companhias distintas (cada empresa gere um lote).

FIGURA 7. PARANÁ: Anel de Integração do estado do Paraná



Disponível em: <<https://bandnewsfmc Curitiba.files.wordpress.com/2013/11/mapa.jpg>>. Acesso em: 23/10/2015. Adaptações feitas pelo autor.

Este Anel prevê a duplicação destes eixos, de modo a garantir maior fluidez

nos trechos que interligam as principais centralidades paranaenses. As três principais rodovias do estado estão contempladas por esse projeto. A BR-277 interliga o município de Paranaguá ao de Foz do Iguaçu, passando pela capital Curitiba e pelos centros regionais de Guarapuava e Cascavel, entrecortando o estado no sentido leste-oeste.

Em Cascavel, a BR-277 se conecta com a BR-369, que faz a ligação do sudoeste paranaense com o norte do estado, passando por cidades como Maringá e Londrina. Esta via interliga o norte paranaense com o município paulista de Ourinhos, de onde os fluxos são distribuídos para o estado de São Paulo. No município de Apucarana a BR-369 se conecta com a BR-376, responsável pela ligação do norte paranaense com a região de Curitiba, passando por Ponta Grossa e se conectando com a BR-277 em São Luiz do Purunã, nas proximidades da região metropolitana da capital. Assim, o Anel se completa, dinamizando em certa medida a circulação no território paranaense. Entretanto, o pedagiamento destas vias fez com que as centralidades regionais da rede urbana paranaense fossem reforçadas em detrimentos das localidades menores.

“Também a multiplicação dos pedágios alterou as condições de circulação encarecendo pequenas viagens, reforçando algumas dificuldades para a economia de cidades pequenas e repercutindo nas relações e fluxos entre essas cidades e cidades médias como Londrina. A forma como os pedágios distribuem-se no Paraná, penalizando as pequenas cidades, dá-nos uma indicação de como, no período atual, por conta do projeto neoliberal, o papel do Estado foi redefinido para abrir caminho ao mercado e as preocupações com o território como um todo passaram para segundo plano” (OLIVEIRA, 2009, p. 117).

Portanto, nota-se o imperativo das políticas neoliberais, que foram reforçadas e fomentadas pelo papel estatal com a finalidade de modernizar o território para facilitar a circulação e ampliar a fluidez. Todavia, a instalação das praças de pedágio alterou as dinâmicas da circulação nos trechos de curta extensão, o que diminuiu a atividade econômica, ainda que pequena, de centros locais no estado do Paraná, reforçando, portanto, a primazia dos centros regionais da rede urbana do estado. Em Londrina se verifica a imbricação entre os dois circuitos da economia urbana, pois coexistem atividades com uso intensivo de tecnologia, como as telecomunicações, e serviços com pouca aplicação de tecnologia, como os camelódromos. Segundo Santos (1979):

“Simplificando, pode-se apresentar o circuito superior como constituído pelos bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores. O circuito inferior é constituído essencialmente por formas de fabricação não-‘capital intensivo’, pelos serviços não-modernos fornecidos ‘a varejo’ e pelo comércio não-moderno e de pequena dimensão” (SANTOS, 1979, p. 31).

A centralidade londrinense contém relevância regional, pois em ambos os circuitos, com diversas atividades e serviços, a cidade polariza seu entorno imediato e extrapola sua região, atuando em cidades do estado de São Paulo como Assis, Ourinhos e Presidente Prudente. Esta economia urbana londrinense se modernizou por conta do processo de industrialização que viabilizou a articulação e o desenvolvimento dos circuitos na cidade (OLIVEIRA, 2009) e, além de se inter-relacionarem, contribuíram com articulações entre Londrina e São Paulo, pois em segmentos de ambos os circuitos há uma participação da metrópole paulista em uma ou mais etapas de certas atividades, como no ramo publicitário (circuito superior) e no âmbito dos chamados camelódromos (circuito inferior).

2.2.1. Agentes do circuito superior reiteram o papel londrinense de centralidade regional

No ano de 1992 é instalada uma loja da rede francesa de hipermercados Carrefour, ao lado do Catuaí Shopping Center, que está localizado em uma área de alto padrão da cidade, às margens da rodovia Celso Garcia Cid (PR-445). A instalação dessa loja alterou de forma relevante os deslocamentos dentro de Londrina (RIBEIRO, 2006). Tanto que, atualmente, existem várias linhas urbanas municipais que têm como destino o Terminal Shopping Catuaí, além de duas linhas do serviço metropolitano que se destinam a Cambé e Ibiporã¹⁶.

Trata-se de uma política da rede francesa, que implantou a abertura de novas lojas pelo interior do Brasil, seja por intermédio da aquisição de supermercados e redes menores (eminentemente locais ou regionais), seja pela instalação de novas lojas da própria marca (RIBEIRO, 2006). Fica claro, mais uma vez, o papel de centro de gestão do território exercido pela metrópole paulista. A principal unidade de distribuição está localizada em Osasco, município integrante da Região

¹⁶ Os deslocamentos intermunicipais no entorno de Londrina serão tratados no capítulo 5 deste trabalho.

Metropolitana de São Paulo. Segundo Ribeiro (2006):

“As decisões dos momentos e das mercadorias a serem compradas junto aos fornecedores para reposição de estoque diário são tomadas em São Paulo, por meio de sistema automático de controle de estoque, tendo o gerente local autonomia para realizar apenas compras num limite de 5% do total de mercadorias. Nesses 5%, incluem-se os produtos rapidamente perecíveis, que são em sua maioria, de origem local ou regional, comparecendo entre os fornecedores, a título de exemplo, os produtos: Café Pelé; Vinhos Guaravera; de Londrina; produtos Itamaraty e Big Frango de Rolândia e de movelaria, provenientes de Arapongas (PR). Do total de mercadorias que abastecem o hipermercado, 90% são provenientes do Estado de São Paulo, com transportadoras contratadas pela sede administrativa ou por contratos de concessão de frete na venda [...]” (RIBEIRO, 2006, p. 99. Grifo nosso).

Portanto, a lógica descrita por NAKAGAWARA (1972) mencionada neste trabalho ainda prevalece desde o início das atividades econômicas relacionadas ao setor varejista, ou seja, São Paulo é o principal centro fornecedor de mercadorias para o setor no contexto londrinense.

Algumas atividades em Londrina estão atreladas a um consumo moderno. A cidade presta serviços sofisticados para o chamado consumo produtivo: esta se configura como um centro de comercialização e fornecimento de máquinas e equipamentos para atender as especializações produtivas dessa e de seu entorno. Além desse consumo produtivo, o consumo consuntivo fica de certo modo restrito às classes médias (OLIVEIRA, 2009), que contém nos *shoppings centers* bolsões de consumo de médio e alto padrão.

2.2.2. A atuação do circuito inferior reforça a centralidade regional de Londrina

Os centros regionais no estado do Paraná sofreram acréscimos populacionais nas últimas décadas do século XX. Isso se explica, em parte, pelas perdas de população por parte das cidades pequenas e por uma rotatividade migratória na década de 1990, com fluxos oriundos de outros estados da federação, conforme apontado pelo IBGE:

“O Sul brasileiro apresentou características diferenciadas entre seus estados, porém, demonstrou que o grande volume de deslocamentos se dá entre os estados que o formam. O Paraná, estado tradicionalmente expulsor de população, mostrou-se uma região de rotatividade migratória, tendo enviado muitos migrantes para São Paulo e Santa Catarina. O Rio Grande do Sul caracterizou-se como área de baixa evasão, sendo os estados de

sua própria região como receptores de seus migrantes. Santa Catarina foi classificada como área de baixa absorção, tendo no Rio Grande do Sul e no Paraná os principais espaços de origem de seus imigrantes” (IBGE, 2011, p. 32).

Em 1980 a população de Londrina era de 301.696 habitantes. No ano de 1991, em que foi realizado o Censo, a população londrinense salta para 390.100 habitantes, um acréscimo de cerca de 30% em onze anos, ou ainda, cerca de 8 mil pessoas adicionadas por ano ao município. No ano 2000 a população atinge 447.065 habitantes¹⁷. Isso implica em dizer que a população de Londrina teve em vinte anos um acréscimo populacional de 50%. Estes valores elucidam as dinâmicas atinentes aos fluxos migratórios, em que as centralidades regionais atraem contingentes populacionais relevantes devido à sua pujança econômica e oferta de oportunidades.

Entretanto, no início da década de 2000 é deflagrado nestas centralidades do norte paranaense um processo de conformação de atividades atreladas ao circuito inferior da economia urbana. Os vendedores ambulantes passam a ocupar as calçadas e ruas próximas aos locais de grande movimentação diária de pessoas, o que acarretou na intensificação dos conflitos entre estes com comerciantes, poder público municipal, transeuntes e outros grupos sociais (OLIVEIRA, 2009). Uma solução dada a estes conflitos fora a construção dos chamados camelódromos – locais que reúnem pequenas lojas que antes eram configuradas como “barracas” nas ruas. A normatização reflete o avanço sensível da quantidade de vendedores ambulantes nas ruas de Londrina. O desemprego na cidade, nos anos 2000, era crítico (OLIVEIRA, 2009). Além dos camelódromos há o avanço do serviço de Moto Táxi, que atua na cidade de Londrina e em outras centralidades regionais paranaenses. Trata-se de um serviço que supre a demanda vinculada em grande medida ao transporte coletivo e ainda efetua o transporte de encomendas de pequeno volume.

2.3. As articulações econômicas entre Londrina e São Paulo no início do século XXI

Com o avanço tecnológico contínuo das últimas décadas do século XX e no

¹⁷ Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1950/2010. Até 1991, dados extraídos de Estatísticas do Século XX, Rio de Janeiro : IBGE, 2007 no Anuário Estatístico do Brasil, 1993, vol 53, 1993.

início do atual século, as articulações entre Londrina e São Paulo se intensificaram, sobretudo pela criação de novas relações atreladas às dinâmicas econômicas inseridas no contexto da globalização. Segundo Ribeiro(2006):

“[...] há empresas que operam nas novas lógicas do just in time, evidenciando a reestruturação e redefinição da rede urbana, porém, percebe-se que as relações com as metrópoles de São Paulo e de Curitiba foram intensificadas, criando novas esferas de relações e de dependências, a medida, que é crescente a concentração do poder de comando nela” (RIBEIRO, 2006, p. 198).

Huertas (2013), em doutorado intitulado “Território e circulação: Transporte rodoviário de carga no Brasil”, define, dentre variados eixos nodais, um que compreende os municípios de Maringá e Londrina, contendo municípios como Arapongas, Apucarana, Jandaia do Sul, entre outros. Segundo o autor, este é configurado pelos trechos duplicados das rodovias BR-369 e BR-376 que totalizam 99 quilômetros de extensão. A relevância da produção industrial no eixo faz com que se estabeleçam relações com centralidades como Cascavel, Curitiba, Paranaguá e Ponta Grossa, assim como com cidades nos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e São Paulo (HUERTAS, 2013).

“Em Londrina, onde há um terminal de carregamento de combustível, ficam a Sanderson, de carga geral e granel sólido; Rota 90, que opera insumo e bebidas em São Paulo e Minas; Expresso Manir, que transporta carga geral com fluxos T1/B para São Paulo e T2 em todo o Paraná; Compager, de carga geral e granel sólido agrícola para São Paulo; Partaloa, de carga geral e insumo industrial; Barbosa, carga geral com fluxos para Curitiba e São Paulo; e EBMAC, de carga geral e químicos entre Santa Catarina e Espírito Santo. A Transportadora Falcão, de 1979, é uma das mais tradicionais do Norte Paranaense e uma das maiores do Estado, e carrega insumo, carga geral, granel sólido e químicos para 23 filiais (PR/9, SP/7, RS/3, RJ/2, MS/1 e PE/1)” (HUERTAS, 2013, p. 277).

Além da atividade industrial pujante, o eixo em questão é importante no agronegócio, sobretudo com relação aos cultivos de milho, soja e trigo. A safra de grãos é em grande medida escoada pelo porto de Paranaguá, portanto, a localização estratégica de Londrina e, especialmente, de Maringá, faz com que as relações com o estado do Mato Grosso sejam intensas (HUERTAS, 2013). Segundo o autor, “[...] o fluxo Maringá-Paranaguá está entre os dois principais intraestaduais rodoviários em tonelagem embarcada” (HUERTAS, 2013, p. 370).

Londrina é uma cidade média e uma centralidade regional, sendo a segunda

maior do estado do Paraná em termos de população, configurando um aglomerado urbano composto por Cambé, Ibiporã e Rolândia. Há nesta região uma divisão do trabalho intensa, que aumenta em decorrência da concentração demográfica e do grande dinamismo de um mercado segmentado (OLIVEIRA, 2009). Em virtude deste dinamismo, há um grau elevado de interdependência entre empresas de portes distintos, o que contribui para que Londrina possa reunir as condições para o surgimento de um circuito inferior importante e de um circuito superior marginal, vinculado às atividades agropecuárias e relacionadas ao setor industrial (OLIVEIRA, 2009).

No que tange ao circuito superior, o avião é o principal modo de transporte, pois são passageiros em grande parte com alto poder aquisitivo, que estão vinculados aos setores econômicos de alta rentabilidade e alto grau de tecnificação. Segundo Alves Júnior (2006), no ano de 2005 ocorreram 704 ligações entre os aeroportos de Congonhas (São Paulo-SP) e de Londrina. No sentido inverso, foram 730, totalizando 1434. Já para as ligações entre Londrina e Guarulhos-SP, foram 282 ligações e, no sentido inverso, 296, totalizando 578. No que se refere às ligações entre Curitiba e Londrina, foram 741 ligações, ao passo que, no sentido inverso, 559, totalizando 1400 ligações (ALVES JÚNIOR, 2006). Portanto, ao considerar os fluxos entre estas cidades, os que partem e chegam de São Paulo são maiores do que os da capital paranaense, mesmo que sejam comparados apenas os dados relativos ao aeroporto da capital paulista. Ao somar as ligações entre Londrina e Guarulhos, a diferença entre as capitais aumenta consideravelmente (ALVES JÚNIOR, 2006). Londrina enquanto uma cidade média ilustra o aumento na participação da aviação regional, conforme Silveira (2015) esclarece a seguir:

“A ampliação da movimentação de passageiros, especialmente nos países emergentes, devido ao aumento das classes médias e ao barateamento das passagens (*low cost*), também condicionou o desenvolvimento do transporte aéreo regional, principalmente tendo como novos *hubs* aerovários as cidades grandes (Campinas) e médias (Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Uberlândia, Joinville, entre outras) [...]” (SILVEIRA, 2015, p. 67).

Assim como as cidades mencionadas no excerto acima, Londrina também registra fluxos relevantes no tocante ao transporte aéreo de cargas e passageiros. Segundo Edílson Luís de Oliveira, professor doutor em Geografia da Universidade Estadual de Londrina, os principais usuários do modal aéreo “são as incorporadoras

imobiliárias londrinenses com funcionários em São Paulo (como a Plaenge) e proprietários rurais com alto poder aquisitivo do entorno de Londrina que efetuam negócios e compras em São Paulo”¹⁸. O professor Edílson destaca “a instalação de um 'setor terciário avançado' - são as agências de publicidade, que contém os escritórios centrais, sobretudo em São Paulo”. O entrevistado ainda faz alusão ao processo de verticalização em Londrina, que culmina na atuação das incorporadoras imobiliárias em bairros de médio e alto poder aquisitivo¹⁹.

“Empresas londrinenses da construção civil passaram a ter atuação nacional e até mesmo internacional, como o caso da construtora Plaenge, com empreendimentos no Chile” (OLIVEIRA e FRESCA, 2014, p. 509). Ou seja, Londrina se insere na atual divisão territorial do trabalho também como um centro de gestão para algumas companhias, ainda que em uma pequena quantidade, sobretudo se comparada à metrópole paulista. Os *shopping centers* foram elementos do consumo consuntivo com certa pujança econômica na cidade de Londrina. Atualmente, a cidade tem cinco *shoppings*: Boulevard Londrina Shopping; Catuaí Shopping Londrina; Londrina Norte Shopping, Royal Plaza Shopping e Aurora Shopping. Os *shoppings* Catuaí e Londrina Norte são pertencentes ao Grupo BRMalls, que é a maior empresa de *shopping centers* da América Latina, com participação em 47 shoppings nas cinco macrorregiões brasileiras (OLIVEIRA e FRESCA, 2014).

No tocante às ligações telefônicas, considerado o triênio 2003-2006, a região, no estado de São Paulo, representada pelo código de Discagem Direta à Distância (DDD) número 11 é a que recebe o maior número de ligações oriundas de Londrina após a área com o código número 43²⁰ (ALVES JÚNIOR, 2006). 53,21% das ligações são para o estado paranaense, enquanto que para a Região Metropolitana de Curitiba são destinadas 13,13%. Para o estado paulista são destinadas 28,85% das ligações, sendo 15,61% para a Região Metropolitana de São Paulo (ALVES JÚNIOR, 2006). Ou seja, no período considerado, o número de ligações para a metrópole paulista é superior ao total para a metrópole curitibana.

Outra articulação entre São Paulo e Londrina se dá no âmbito do ensino

¹⁸ Entrevista concedida por Edílson Luís de Oliveira, professor doutor do departamento de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, em 09 de setembro de 2015. Está inserida nos apêndices deste trabalho.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ A área que contém o código DDD número 43 é formada por 97 municípios paranaenses, e o principal município desta área é Londrina. Disponível em: <<http://www.ddi-ddd.com.br/Codigos-Telefone-Brasil/DDD43/>>. Acesso em: 18/01/2016.

superior. A Universidade Estadual de Londrina, assim como outros centros universitários da cidade (Universidade Norte do Paraná – UNOPAR e Centro Universitário Filadélfia – UNIFIL), atrai alunos de diversas localidades do norte paranaense e do interior paulista. Considerando o ano de 2006, Alves Júnior (2006) ilustra que:

“A quantidade de alunos, dessas três universidades, perfaz aproximadamente 30 mil alunos. O estado que mais utiliza dos serviços dessas instituições é o Paraná. Portanto, a área de atuação desses serviços, ultrapassa os limites municipais e estaduais, recebendo alunos de diversos outros estados, principalmente de São Paulo [...]” (ALVES JÚNIOR, 2006, p. 104. Grifo nosso).

Parte dos deslocamentos dos alunos é mediada pelo ônibus rodoviário, em linhas de curta e média distância, estaduais e interestaduais.

FIGURA 8. LONDRINA: Propaganda de fretamento na Universidade Estadual de Londrina



Figura 12: Propaganda de serviço de fretamento para os municípios paulistas de São José dos Campos e São Paulo instalada em mural na Universidade Estadual de Londrina. Autor: SANTOS, Bruno Candido dos. Data da imagem: 09/11/2015.

O fretamento é uma modalidade relevante de transporte utilizada nos

deslocamentos no eixo considerado. O custo, no caso da imagem, é ligeiramente menor do que as linhas regulares, embora estas ofereçam uma maior quantidade de horários diários, assim como de destinos atendidos. A propaganda em questão estava localizada em um mural na Universidade Estadual de Londrina, e aludia à viagem que seria realizada no feriado prolongado da Independência do Brasil.

No tocante ao modo rodoviário, as praças de pedágio que elucidam a movimentação para fora de Londrina ilustram que os fluxos com destino a São Paulo (praças de pedágio de Jataizinho e Sertaneja, localizadas na BR-369 e PR-323, respectivamente) são mais intensos do que para Curitiba (praça de pedágio de Ortigueira, localizada na BR-376)²¹. Para o ano de 2005, a praça de Jataizinho somou um fluxo de cerca de 2,5 milhões de veículos, ao passo que a de Sertaneja somou 1,3 milhão, o que totaliza cerca de 3,9 milhões de veículos. Já a praça de Ortigueira registrou um fluxo de cerca de 1,6 milhões de veículos (BRAGUETO, 2007). A utilização do modo rodoviário se dá em grande medida nas articulações atinentes ao circuito inferior. Como visto no capítulo anterior, os camelódromos são uma modalidade de comércio cujo advento data do final da década de 1990. Segundo Edílson:

“No que diz respeito ao circuito inferior, o comércio (camelódromos) os deslocamentos são frequentes. Não vale mais a pena ir ao Paraguai, por conta da fiscalização e dos limites para as quantidades de mercadorias, bem como mais recentemente pela alta do dólar americano, o que torna os preços pouco competitivos.

Vale destacar um aumento da oferta de mercadorias em São Paulo, assim como uma onda de assaltos com ônibus provenientes da Bolívia. O público que, em grande medida, detém uma renda mais baixa é o que adquire produtos nos camelódromos” (informação verbal)²².

Segundo OLIVEIRA (2009, p. 236), “[...] alguns estabelecimentos que adquirem mercadorias em São Paulo contratam transportadoras para trazer as mercadorias que abastecem o estabelecimento”. Os camelódromos estabelecem uma dualidade das articulações: a obtenção dos produtos se dá em uma escala interestadual e inter-regional, ao passo que a comercialização destes ocorre em grande medida nos âmbitos intra e interurbano na região de Londrina. “Se pelo lado das compras de mercadorias o Camelódromo mantém uma relação intensa com São

²¹ As praças de pedágio em questão estão ilustradas no item 2.2 deste capítulo (figura 7, página 60).

²² Entrevista concedida por Edílson Luís de Oliveira, professor doutor do departamento de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, em 09 de setembro de 2015. Está inserida nos apêndices deste trabalho.

Paulo e, em menor proporção com o Paraguai, pelo lado das vendas, há uma forte dependência de Londrina, seu principal mercado” (OLIVEIRA, 2009, p. 241).

Foram aplicados dez questionários com proprietários de estabelecimentos instalado no Camelódromo de Londrina²³, com a finalidade de coletar informações a respeito da circulação de pessoas e mercadorias no eixo São Paulo-Londrina. Uma das perguntas estruturadas buscou aferir em quais cidades as lojas dos camelódromos costumam adquirir com maior frequência suas mercadorias. Todos os questionários mencionaram a capital paulista como local de aquisição de produtos, e cinco questionários citaram além de São Paulo o Paraguai como local para as compras. Outra questão procurou examinar qual a frequência e o modo de deslocamento destes compradores para São Paulo. Nove questionários mencionaram os ônibus fretados como modo de transporte para as compras, e um citou a utilização de automóvel particular. No que tange à frequência, um questionado afirmou que faz duas viagens por semana, ao passo que outros quatro declararam efetuar uma viagem semanal. Três questionados responderam que realizam viagens a cada quinzena, e, finalmente, dois afirmaram que viajam uma vez ao mês. Isso indica que as articulações entre São Paulo e Londrina continuam intensas, seja no circuito superior, seja no circuito inferior, que utiliza majoritariamente o modo rodoviário para efetuar seus deslocamentos.

²³ Os questionários foram aplicados no dia 10/09/2015, no Camelódromo de Londrina, localizado na Rua Sergipe, número 309, Centro, Londrina-PR. Está inserido nos apêndices ao final deste trabalho.

PARTE II

A CIRCULAÇÃO DE PASSAGEIROS NO BRASIL E AS LIGAÇÕES ENTRE SÃO PAULO E LONDRINA

CAPÍTULO 3. Transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil: empresas, normas e particularidades das ligações entre Paraná e São Paulo

Como visto na parte anterior, são várias as articulações entre São Paulo e Londrina. Fora trabalhada uma periodização que compreendeu a gênese e consolidação das interações desde a fundação de Londrina até o início do século XXI, e nela foram apresentados alguns dados e informações acerca da circulação de passageiros no trecho.

Neste capítulo serão tratados aspectos relativos ao transporte rodoviário interestadual a partir da década de 1970, em que as empresas interestaduais começam a se configurar com robustez expandindo suas áreas de atuação, seja adquirindo companhias de menor porte, seja obtendo permissões para operar em novos trechos. Esta análise perpassa pelas décadas subsequentes, mostrando que o setor cresceu sensivelmente mesmo diante de conjunturas recessivas no âmbito nacional, o que ficará elucidado pelas tabelas e gráficos que versam sobre o número de ônibus utilizados e passageiros transportados pelas maiores empresas do setor à época.

Serão trazidas reflexões acerca da circulação de passageiros entre algumas centralidades do estado do Paraná e a capital paulista, em que se elucidarão assuntos relativos ao transporte rodoviário interestadual, como a distribuição de ligações para os municípios em análise, a consolidação dos fixos especializados nesta categoria de transporte, as mudanças nos âmbitos normativo e operacional do setor, assim como as dinâmicas relativas à atuação da Viação Garcia no período. Aspectos relativos à operação dessa companhia já foram abordados em itens e subitens da parte I, o que será reforçado nesta parte do trabalho, tendo em vista a importância da empresa enquanto um agente econômico do setor de transporte de passageiros.

3.1. A expansão da circulação de pessoas no Brasil nas décadas de 1970 a 1990: crescimento das empresas de transporte de passageiros

Como visto anteriormente, o campo se expandiu e se modernizou, assim

como a industrialização em diversas porções do território nacional. A população brasileira aumentou nos centros urbanos, e o país se urbanizou. Cidades médias tiveram seu papel regional e intermediário reforçado, além de uma expansão do setor produtivo. Nesta conjuntura grande parte dos deslocamentos humanos de média e longa distância, sobretudo os interestaduais, fora feito de ônibus. As grandes empresas fizeram diversas aquisições de companhias menores, que em variados casos não conseguiram permanecer em um mercado competitivo cuja demanda crescia a cada ano. A tabela a seguir elucida as cinco maiores frotas de ônibus do Brasil no ano de 1978, e o respectivo número de passageiros transportados.

TABELA 3. BRASIL: Frotas de ônibus e passageiros transportados por empresa no ano de 1978

Empresas: Frotas de ônibus e passageiros transportados (x 1000) - 1978				
Nome da empresa	Sede (UF)	Frota		Passageiros transportados
		Nº de ônibus	Idade média (anos)	
Viação Itapemirim S.A.	ES	777	5,0	2.878.000
Cia. São Geraldo de Viação	MG	358	6,0	866.000
Viação Garcia Ltda.	PR	356	4,5	2.227.000
Empresa de Ônibus N. S. da Penha S.A.	PR	340	6,0	2.063.000
Empresa de Transportes Andorinha S.A.	SP	247	4,0	1.714.000
Total de empresas consideradas: 5	4 UFs	2.078	5,1	9.748.000

Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (AETT) – ano 1979. Elaboração e organização própria.

As cinco empresas acima foram ranqueadas pela quantidade de ônibus (TABELA 3). Estas totalizam 2.078 ônibus, com uma idade média da frota de 5,1 anos e 9.748.000 passageiros transportados. Todas elas atuam em linhas interestaduais que contém pontos importantes e populosos na rede urbana brasileira, como Belo Horizonte; Brasília; Curitiba; Rio de Janeiro; Salvador; São Paulo; entre outros. A Viação Itapemirim S.A. havia adquirido a Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha em 1973 (ALMEIDA, 2000). Portanto, a quantidade de

veículos do grupo é 1.117, valores expressivos para o território nacional, tais quais os relativos aos passageiros transportados (4.941.000). Mesmo diante de uma conjuntura recessiva a partir do final da década de 1970 e durante toda a década seguinte, as empresas de ônibus registraram um aumento sensível em suas frotas, como pode ser visto na tabela a seguir.

TABELA 4. BRASIL: Ônibus vistoriados no período 1977-1992

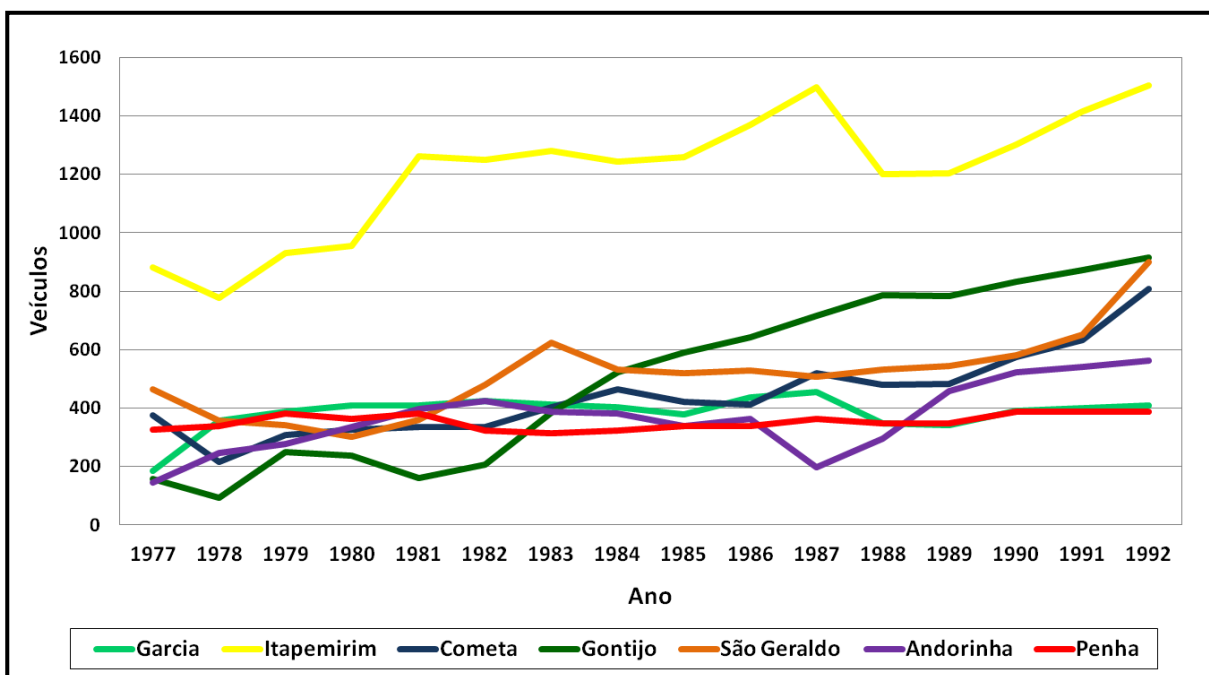
Ano	Cia. São Geraldo de Viação Ltda.	Empresa de Ônibus N.S. da Penha S/A	Empresa de Transportes Andorinha S/A	Empresa Gontijo de Transportes Ltda.	Viação Cometa S/A	Viação Garcia Ltda.	Viação Itapemirim S/A
1977	463	326	144	156	376	186	880
1978	358	340	247	93	215	356	777
1979	342	380	276	248	308	388	929
1980	303	364	334	238	325	410	955
1981	360	380	397	160	336	410	1.263
1982	481	324	424	206	336	424	1.251
1983	624	315	387	383	403	412	1.280
1984	533	324	380	521	464	404	1.244
1985	520	339	337	590	421	379	1.259
1986	528	338	363	641	411	437	1.369
1987	508	364	197	715	520	455	1.499
1988	533	349	296	785	481	348	1.200
1989	544	349	458	783	482	343	1.202
1990	580	388	523	831	575	391	1.303
1991	652	388	540	873	632	401	1.415
1992	901	388	561	916	807	410	1.504

Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (AETT) – ano 1982, 1985, 1988/1989 e 1995.
Elaboração e organização própria.

A tabela 4 traz os dados das sete maiores frotas do Brasil no período considerado. Nota-se a disparidade entre a Viação Itapemirim e as demais empresas, sendo que sua frota própria é o dobro da segunda maior em 1986, que é a da Empresa Gontijo de Transportes. Todas as empresas aumentaram suas frotas, com destaque para a Empresa de Transportes Andorinha, Empresa Gontijo de Transportes e Viação Cometa S/A. A Viação Garcia sempre esteve presente entre as

maiores companhias do Brasil, o que elucida a relevância do eixo rodoviário Londrina-São Paulo enquanto polo gerador de demanda no transporte rodoviário de passageiros.

GRÁFICO 1. BRASIL: Frotas de ônibus das empresas de transporte de passageiros no período 1977-1992



Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (AETT) – ano 1982, 1985, 1988/1989 e 1995.
Elaboração e organização própria.

Além do aumento das frotas, houve um aumento no número de passageiros transportados (GRÁFICO 1), o que ilustra parte das dinâmicas de circulação inter-regional no território brasileiro. A tabela 5 traz os dados relativos às quantidades de passageiros transportados pelas maiores empresas do setor no período de 1977 a 1992.

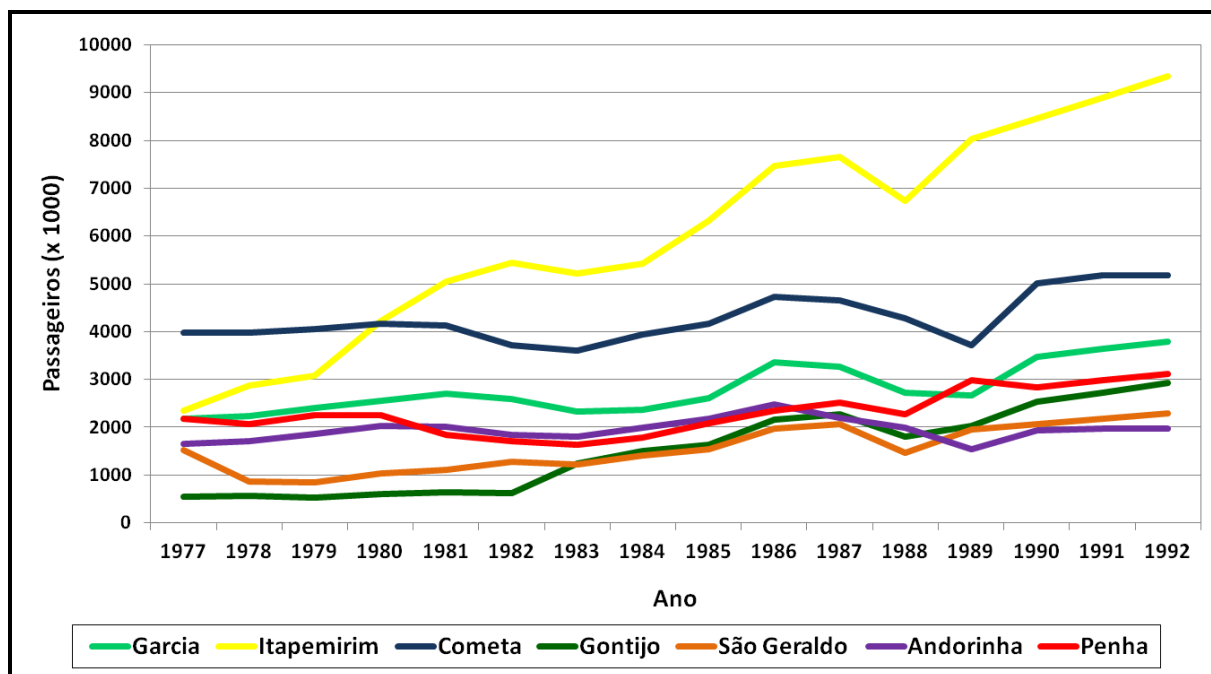
TABELA 5. BRASIL: Passageiros transportados no período 1977-1992

Passageiros transportados no período 1977-1992 (x 1000)							
Ano	Cia. São Geraldo de Viação Ltda.	Empresa de Ônibus N.S. da Penha S/A	Empresa de Transportes Andorinha S/A	Empresa Gontijo de Transportes Ltda.	Viação Cometa S/A	Viação Garcia Ltda.	Viação Itapemirim S/A
1977	1.514	2.174	1.662	552	3.979	2.179	2.342
1978	866	2.063	1.714	556	3.979	2.227	2.878
1979	849	2.256	1.854	534	4.056	2.397	3.076
1980	1.028	2.256	2.026	599	4.161	2.545	4.230
1981	1.177	1.843	2.017	637	4.125	2.695	5.051
1982	1.282	1.706	1.842	629	3.724	2.598	5.435
1983	1.223	1.638	1.803	1.240	3.603	2.325	5.215
1984	1.407	1.790	1.988	1.495	3.937	2.373	5.422
1985	1.531	2.093	2.177	1.627	4.168	2.608	6.323
1986	1.978	2.341	2.484	2.168	4.721	3.354	7.465
1987	2.058	2.508	2.202	2.277	4.659	3.272	7.652
1988	1.472	2.264	1.986	1.804	4.277	2.730	6.738
1989	1.954	2.982	1.534	2.033	3.723	2.673	8.038
1990	2.074	2.840	1.935	2.534	5.011	3.480	8.455
1991	2.178	2.982	1.972	2.730	5.185	3.636	8.897
1992	2.281	3.124	1.978	2.926	5.185	3.793	9.338

Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (AETT) – ano 1982, 1985, 1988/1989 e 1994.
Elaboração e organização própria.

Empresas como a Companhia São Geraldo de Viação Ltda.; Empresa Gontijo de Transportes e Viação Itapemirim S.A. (TABELA 5), operam linhas entre as regiões Nordeste e Sudeste, que na conjuntura migratória nacional representaram por décadas os fluxos migratórios inter-regionais mais intensos no Brasil. Além de linhas entre as regiões já citadas, os fluxos mais intensos da Região Concentrada são aqueles contemplados por ligações entre capitais de estado como Belo Horizonte – Rio de Janeiro; Belo Horizonte – São Paulo; Rio de Janeiro – São Paulo; Curitiba – São Paulo; Porto Alegre – São Paulo; Curitiba – Rio de Janeiro, entre outras.

GRÁFICO 2. BRASIL. Dados de demanda de passageiros no transporte rodoviário interestadual no período 1977-1992



Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (AETT) – ano 1982, 1985, 1988/1989 e 1994. Elaboração e organização própria.

Todas as empresas registraram um aumento de demanda a partir de 1983 (GRÁFICO 2). De maneira geral, este aumento acompanhou a elevação das frotas, o que demonstra que o setor, mesmo diante de uma conjuntura recessiva, mostrou vigor em sua atividade. É de se destacar também que várias empresas menores deixaram de existir, seja por processos de falências ou por terem sido adquiridas por companhias maiores e com uma operação mais robusta. É o caso da Viação Garcia, que adquiriu na década de oitenta três empresas eminentemente regionais, como será visto a seguir.

3.1.1. Expansão da Viação Garcia durante a década de 1980

A Viação Garcia, principal empresa que opera no eixo deste estudo, continha em 1978 a terceira maior frota do país, e, dentre as empresas destacadas no período em questão, é a segunda em volume de passageiros transportados. Isso ilustra a importância do eixo considerado para a empresa, bem como da área de atuação da mesma, que compreende desde aquela época os estados do Paraná,

São Paulo e algumas outras centralidades no estado do Rio de Janeiro.

Um dos momentos de maior crescimento da companhia ocorreu na década de 1980, em que há uma expansão das linhas para cidades nos estados de Mato Grosso do Sul; Minas Gerais; Rio de Janeiro e São Paulo. (DRUCIAKI, 2009). Tal crescimento ocorreu em virtude de processos distintos. O primeiro foi a aquisição de concessões de linhas, o que ampliou o raio de ação da empresa. Outro processo foi o de compra de algumas companhias. A Garcia comprou a Empresa Carrera, que operava o trecho entre Londrina e Arapongas. Oriunda de Rolândia, a Carrera foi incorporada à Viação Garcia, portanto, não existe mais. O mesmo ocorreu com a Empresa Birigui, que teve seu nome extinto quando adquirida e suas linhas expandidas para o oeste paulista (DRUCIAKI, 2009). Em 1984 foi adquirida a Viação Ouro Branco. Fundada em Assaí no ano de 1847, esta teve sua sede transferida para a matriz da Viação Garcia em Londrina. Contudo, o nome foi mantido, assim como as linhas que já eram operadas pela companhia (DRUCIAKI, 2009). Fato semelhante ocorreu com a Viação Princesa do Ivaí. Oriunda de Jandaia do Sul e fundada em 1977, a empresa foi adquirida no ano de 1986 e teve seu nome e linhas mantidas (DRUCIAKI, 2009).

FIGURA 9. Veículos da Viação Ouro Branco e da Viação Princesa do Ivaí utilizados na década de 1980



À esquerda, veículo da Viação Ouro Branco utilizado na década de 1980. À direita, veículo da Viação Princesa do Ivaí utilizado na mesma década. Disponível em: <<http://migre.me/sgwbR>> | <<http://migre.me/sgwdo>>. Acesso em: 21/10/2015.

Nota-se a padronização das pinturas de ambos os veículos, o que ilustra a incorporação das empresas por parte da Viação Garcia (FIGURA 9).

3.2. O transporte de passageiros no Brasil no início do atual século: agentes econômicos em destaque

Compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a gestão e o controle do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros tanto para as linhas de longa distância quanto para as linhas do serviço semiurbano, que são aquelas com até 75 quilômetros de extensão que ligam municípios de estados ou países distintos, no caso das linhas internacionais. Segundo a Agência, no ano de 2013 os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no Brasil transportaram mais de 120 milhões de passageiros. São 17.933 ônibus habilitados para estes serviços, e no serviço fretado são 25.637 veículos que transportaram mais de 11 milhões de passageiros (ANTT, 2015). Segundo os dados oriundos do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP), são 57.691.546 passageiros para o rodoviário de longa distância (ANTT, 2015). Segundo a Agência²⁴, atualmente são 2.877 serviços (linhas) ativos, conforme a tabela 6:

TABELA 6. BRASIL: Linhas rodoviárias interestaduais e internacionais por tipo de serviço

Tipo de serviço	Serviços ativos	Porcentagem do total
Convencional com sanitário	1.859	64,62
Convencional sem sanitário	374	13,00
Executivo	344	11,96
Leito com ar condicionado	97	3,37
Leito sem ar condicionado	2	0,07
Semi-leito	83	2,88
Semi-urbano	118	4,10
Total	2877	100,00%

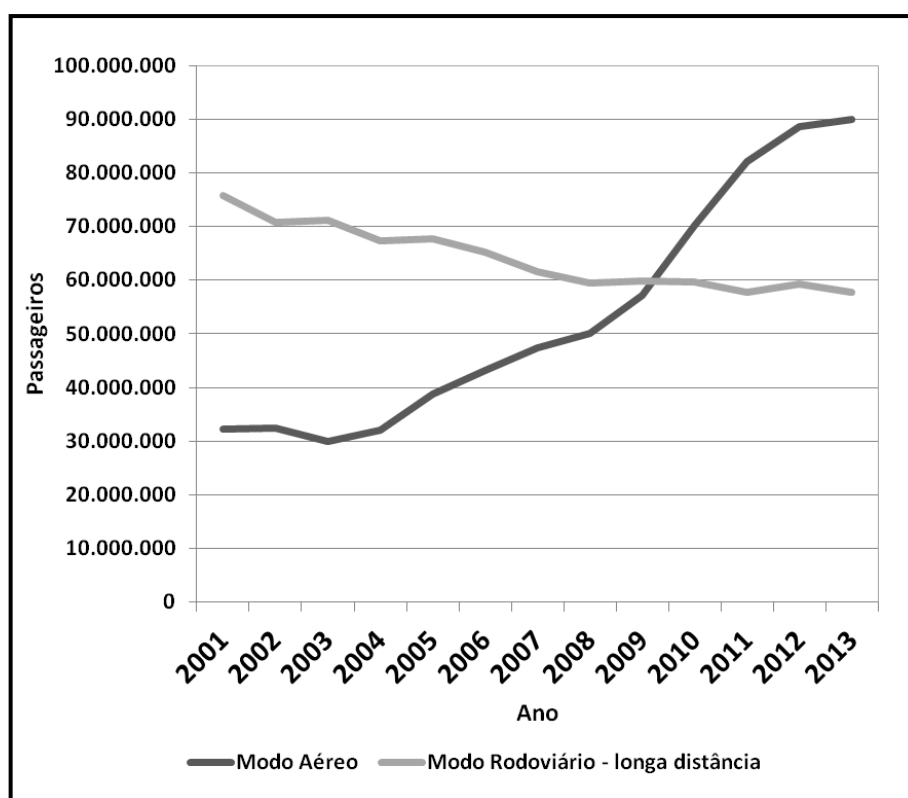
Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

Nota-se que os serviços rodoviários de longa distância são maioria,

²⁴ Solicitação feita ao Portal de Transparência do Governo Federal Brasileiro no dia 12/11/2015. Sítio eletrônico para consulta: <http://www.acessoinformacao.gov.br/sistema/site/acesso_info.html>. Acesso em: 30/11/2015.

representando 95,90% do total de linhas ativas (TABELA 6). Estes diferem do serviço semi-urbano, pois são prestados em veículos de uso rodoviário, com apenas uma porta para embarque e desembarque de passageiros, que por sua vez não podem ser transportados em pé. Os veículos do serviço semi-urbano são coletivos do tipo “urbano”, ou seja, com duas ou mais portas para o embarque e desembarque de passageiros, com a cobrança de tarifa dentro do veículo e com a permissão para transportar os usuários em pé. Nos primeiros anos do atual século, a demanda no transporte rodoviário de passageiros, considerando o serviço rodoviário de longa distância, decresceu, ao passo que a do transporte aéreo aumentou.

GRÁFICO 3. BRASIL: Modo aéreo versus modo rodoviário: dados da demanda no período 2001-2013



Fonte: Anuários Estatísticos da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) – anos 2009 e 2013 e Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – período 2001-2008; Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP) – período 2009-2013. Elaboração e organização própria.

Nota-se que no período de 2001 a 2013 a quantidade de passageiros no modo aéreo triplicou, ao passo que a do modo rodoviário registrou uma queda de cerca de 20 milhões de usuários (GRÁFICO 3). Entretanto esta queda não foi na

proporção do aumento no setor aéreo. Isso elucidada, de certo modo, a possível entrada de outras classes sociais que anteriormente não utilizavam o transporte rodoviário de longa distância. Sandro Roberto B. Neves (informação verbal)²⁵, superintendente do Terminal Rodoviário de Londrina, atentara para a seguinte ideia:

“Ao passo que a classe ‘C’ passou a utilizar mais o avião, as classes “D” e “E” passaram a ter um maior acesso ao ônibus, portanto a maior utilização do serviço aéreo não justifica necessariamente a queda no movimento de passageiros no terminal” (informação verbal)²⁶.

Ou seja, o transporte rodoviário de passageiros de certa forma registrou uma alteração de seus usuários em virtude do poder aquisitivo destes. E este mesmo poder foi responsável em grande medida pelo grande crescimento da demanda no modo aéreo. Essas novas classes usuárias do modo rodoviário foram vislumbradas por agentes econômicos do segmento rodoviário. No ano de 2012 o grupo JCA, formado por empresas como Auto Viação Catarinense Ltda, Auto Viação 1001 Ltda. e Viação Cometa S/A, lançou o programa “Contagiro”, que consistiu em um programa de “milhagens” com o lançamento de um cartão de crédito em conjunto com a Caixa Econômica Federal.

“Grupo JCA quer ser a 'Multiplus' dos ônibus

As empresas de transporte rodoviário interestadual de passageiros 1001, Cometa e Catarinense, controladas pelo grupo JCA, lançam amanhã um programa de fidelidade inspirado no acúmulo de milhas das companhias aéreas. O objetivo é conquistar novos passageiros e competir com o próprio setor aéreo.

'Queremos ser a Multiplus das pessoas que ainda não têm acesso ao transporte aéreo, como a classe D, e que estão entrando nas viagens de ônibus', diz Marcelo Antunes, membro do conselho de administração do JCA e neto do fundador do grupo, Jelson da Costa Antunes. O executivo refere-se à empresa Multiplus, controlada pela TAM S.A., holding da TAM Linhas Aéreas.

Um dos objetivos, diz Antunes, é unir empresas com o mesmo foco, voltadas para as classes com menor poder aquisitivo, e formar um grupo com vocação para abrir o capital e lançar ações em bolsa, a exemplo da Multiplus, que em fevereiro de 2010 arrecadou R\$ 723 milhões. "Esse é um sonho nosso".

A iniciativa do JCA não é inédita no setor de ônibus, mas é a primeira que se assemelha aos programas de milhagem do setor aéreo. Desde 2005, o passageiro da Itapemirim que acumular 10 passagens ganha a 11ª, para ser usada nos mesmos trechos percorridos. Para isso, tem de se cadastrar no site. [...]

Batizado de Contagiro, o programa de fidelidade do grupo JCA terá uma

²⁵ Entrevista concedida por Sandro Roberto B. Neves, superintendente do Terminal Rodoviário de Londrina, no dia 08 de setembro de 2015. Está inserida nos apêndices deste trabalho.

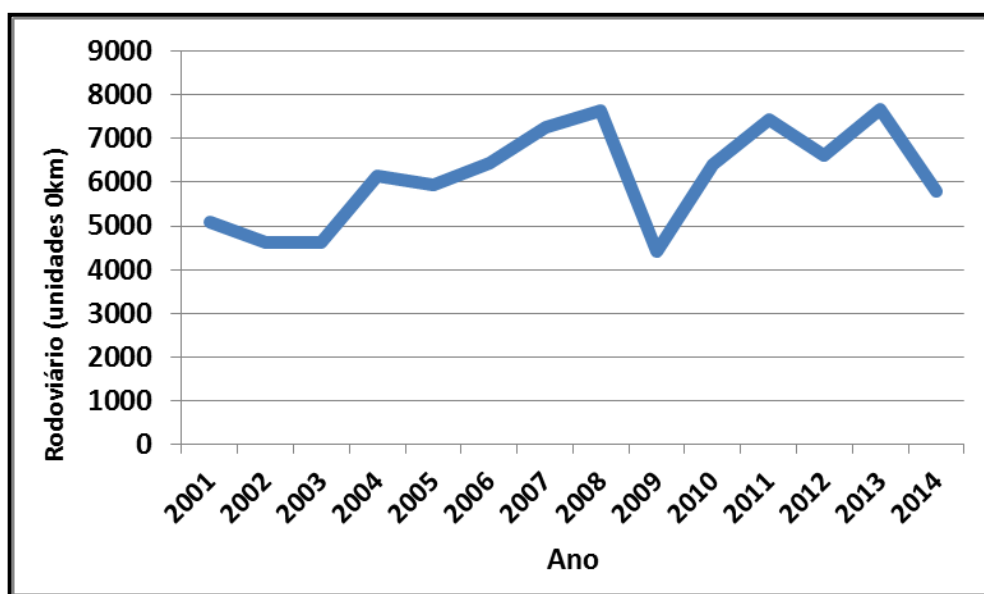
²⁶ *Ibidem*.

primeira fase. Nela, o cliente terá acesso ao acúmulo de pontos (ou “giros”) somente se adquirir um cartão de crédito de uma das três empresas (1001, Cometa ou Catarinense), emitido pela Caixa Econômica Federal (CEF), com a bandeira Mastercard [...]

Numa segunda fase, a partir do segundo semestre, qualquer passageiro das empresas do grupo JCA poderá entrar no programa de fidelidade Contagiro. Uma passagem entre o Rio e São Paulo, por exemplo, vale 2.920 ‘giros’” (VALOR ECONÔMICO, 20/03/2012. Grifo nosso)²⁷.

Entretanto, este programa foi encerrado pelo grupo JCA no dia 01 de julho de 2014. No início do atual século, o mercado de produção de ônibus conheceu um aumento expressivo nas quantidades produzidas. As encarroçadoras (fabricantes de carrocerias) registraram sucessivos recordes em todos os segmentos de produtos.

GRÁFICO 4. BRASIL: Produção de carrocerias de ônibus zero-quilômetro - tipo rodoviário - para o período 2001-2014



Fonte: FABUS – Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus – Mapas modelos período 2001-2014. Disponível em: <<http://www.fabus.com.br/producao.htm>>. Acesso em: 06/11/2015. Elaboração e organização própria.

No ano de 2011 foi registrada a maior quantidade de carrocerias produzidas no país e, para o segmento rodoviário, o ano de 2013 teve os maiores valores (FABUS, 2015). A queda em 2009 do volume produzido alude aos efeitos da crise econômica mundial iniciada em 2008 nos Estados Unidos e em alguns países da União Europeia. Entretanto, por conta de medidas governamentais, as vendas

²⁷ Sobre isso, ver: <<http://www.valor.com.br/empresas/2577512/grupo-jca-quer-ser-multiplus-dos-onibus#ixzz2ghQ9uplb>>. Acesso em: 06/11/2015.

aumentaram sensivelmente em todos os segmentos. O pico para 2011 (GRÁFICO 4) alude em boa parte à entrada em vigor da resolução número 403, de 11 de novembro de 2008, publicada pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), que previa para o dia 1 de janeiro de 2012 a entrada da sétima fase do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE), que corresponde no continente europeu à norma “Euro V”²⁸.

Além do aspecto normativo relacionado à legislação ambiental, observa-se uma série de iniciativas como os investimentos por parte do governo federal com a criação do Programa de Sustentação do Investimento (PSI), a redução de impostos (redução do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI), e a expansão do crédito para incentivar o consumo por intermédio de financiamentos geridos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) (HUERTAS, 2013), como a linha especial do BNDES Finame para Aquisição e Comercialização de Ônibus, Caminhões e Aeronaves Executivas (BK Aquisição Ônibus e Caminhões)²⁹.

3.3. Aspectos legislativos do transporte rodoviário de passageiros no Brasil: mudanças na base normativa

O transporte rodoviário de passageiros passou por algumas mudanças neste primeiro período do atual século, sobretudo nos âmbitos normativo e operacional. O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no Brasil é responsável por movimentar anualmente mais de 130 milhões de passageiros³⁰. A autarquia federal competente para a gerência deste serviço de transporte é a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pela fiscalização e outorga das permissões e autorizações para as linhas. As empresas autorizadas são responsáveis pela operação do sistema. A agência foi criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

²⁸ Sobre isso, ver: <<http://onibusbrasil.com/blog/2012/01/18/montadoras-comecam-2012-sem-onibus-no-estoque/>> e <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=591>>. Acesso em: 06/11/2015.

²⁹ Sobre isso, ver: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Apoio_Financeiro/Produtos/FINAME_Maquinas_e_Equipamentos/aquisicao_onibus.html>. Acesso em: 06/11/2015.

³⁰ Sobre isso, ver: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4890/Apresentacao.html>>. Acesso em: 28/10/2015.

“Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências” (BRASIL, 2001)³¹.

É a partir desta e de outras leis e decretos que o transporte rodoviário de passageiros é explorado.

“Atualmente, a exploração de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros encontra-se sob a égide da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, estas regulamentadas pelo Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, e pelas normas aprovadas em Resolução, pela Diretoria Colegiada da ANTT” (ANTT, 2013)³².

O transporte rodoviário interestadual de passageiros é um serviço público, que “refere-se às facilidades ofertadas aos cidadãos para a concretização dos objetivos comuns, e que são assumidos pelo poder soberano em função de argumentos técnicos, sociais ou econômicos” (DRUCIAKI, 2009, p. 87). Quando o Estado cria uma entidade e transfere a ela um serviço público por decreto de lei, ocorre a chamada “outorga”. E, quando há “delegação” de um serviço público, trata-se de um processo de transferência por parte do estado da execução de tal serviço seja por autorização, permissão ou concessão (contrato) (DRUCIAKI, 2009). Neste caso, o “ente delegado” é a empresa autorizatória, que irá prestar o serviço sob sua responsabilidade e mediante o controle do Estado.

O serviço público pode ser executado sob três condições distintas. Uma delas é a direta centralizada, em que o Estado é responsável pela execução da atividade. O Poder Público é prestador e titular do serviço ofertado, como por exemplo no Sistema Único de Saúde (SUS). Outra forma é a direta descentralizada, em que o Poder Público transfere sua titularidade ou sua execução por outorga ou delegação para autarquias, fundações, empresas estatais, privadas ou exclusivamente particulares (DRUCIAKI, 2009).

A Agência possui três competências de gestão. A concessão se refere às ferrovias, rodovias e transporte ferroviário que seja associado à exploração da infraestrutura. A permissão alude ao transporte coletivo regular de passageiros pelos

³¹ Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110233.htm>. Acesso em: 09/11/2013.

³² Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4740.html>>. Acesso em: 10/11/2013.

meios ferroviário e rodoviário que não estão associados à exploração da infraestrutura. Já a autorização compete ao transporte de passageiros por empresas de turismo e sob o regime de fretamento, bem como ao transporte internacional de cargas, ao transporte multimodal e terminais (ANTT, 2013). As competências de gestão acima mencionadas diferem quanto ao grau de precariedade. “O termo precariedade no âmbito jurídico em questão refere-se à validade e ao teor do serviço delegado” (DRUCIAKI, 2009, p. 89). São instrumentos descentralizadores da prestação de serviços públicos, pois delegam a terceiros serviços o que o Estado prestaria à população.

A concessão possui menor precariedade já que se trata de um contrato dotado de um teor maior em virtude de o tempo estipulado ser maior do que o tempo de uma permissão. Há o respeito do prazo por parte do Estado, em que o ente privado é indenizado em caso de rescisão do vínculo contratual. Já a permissão, como outrora mencionado, tem um prazo menor do que o da concessão, podendo ser prorrogável, sem que haja direito à indenização por parte da empresa permissionária, podendo haver rescisão a qualquer momento. A autorização é uma delegação esporádica e, em grande parte dos casos, temporária. As permissões concedidas às empresas para a operação do transporte rodoviário interestadual expiraram no ano de 2008, após terem sido prorrogadas desde o ano de 2003. Diante deste cenário, a Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) elabora em 2008 a licitação do transporte rodoviário de passageiros – o ProPass Brasil: Projeto da Rede Nacional de Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros.

No primeiro estudo fora elaborado o Plano de Outorgas, que continha os dados acerca da rede de linhas a ser licitada, bem como os parâmetros operacionais como quantidade de passageiros, viagens e ônibus. Tal estudo resultou em um sistema de transporte que continha 1.967 linhas distribuídas em 18 grupos subdivididos em 60 lotes, com a incorporação de 703 novos atendimentos para municípios em que não existiam ligações regularizadas entre si. Trinta e quatro cidades passariam a integrar a rede de transporte de passageiros (ANTT, 2008). Foram pesquisadas 179 cidades, com observações nos terminais rodoviários e fiscais embarcados em viagens rodoviárias. Alguns estudos foram refeitos, e características da licitação alteradas. O certame ocorreria no ano de 2014 com 16 grupos subdivididos em 54 lotes com 1.836 linhas. Contudo, a licitação nos moldes

previstos não foi realizada. O transporte interestadual rodoviário passou a ser operado pelo regime autorizatário, que como visto anteriormente, é, do ponto de vista jurídico, o mais precário. A resolução 4.770, de 25 de junho de 2015, dispõe as novas regras para a operação dos serviços interestaduais de passageiros:

“Art. 1º Regulamentar, com fundamento na letra j do inciso III do artigo 14 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização, conforme o disposto nesta Resolução” (ANTT, 2015).

As autorizações têm um prazo de duração de três anos, e podem ser renovadas desde que a empresa respeite algumas especificações operacionais durante o período em questão, como idade média da frota de 5 anos e idade máxima dos veículos de dez; frequência mínima dos mercados de uma viagem semanal por sentido³³; cadastramento dos motoristas devidamente capacitados conforme as normas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), entre outros (ANTT, 2015). Portanto, o regime autorizatário confere maior flexibilidade ao setor, pois diferentemente das concessões e permissões que perduram por prazos mais longos, as autorizações propiciam, sobretudo aos grandes conglomerados, a distribuição das linhas entre as companhias, o que, por exemplo, fora utilizado pelo Grupo Garcia-Brasil Sul, como será visto no item 3.5 deste capítulo.

3.4 Articulações entre centralidades paranaenses e a capital paulista

No contexto da rede urbana do estado do Paraná, algumas centralidades figuram com relevância no cenário regional e nacional. Além da capital do estado, Curitiba, com população estimada em 1.879.355 habitantes³⁴, outros municípios possuem relevância regional e nacional, como Cascavel, Foz do Iguaçu, Londrina, Maringá e Ponta Grossa (TABELA 7).

³³ A frequência mínima dos mercados é de uma viagem semanal por sentido, ou seja, a empresa que deseja operar uma linha deverá realizar uma viagem de ida e uma de volta para que possa manter a autorização expedida pela Agência (ANTT, 2015).

³⁴ Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: < <http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 19/11/2015.

TABELA 7. PARANÁ: População estimada dos municípios paranaenses de Curitiba, Londrina, Maringá, Ponta Grossa, Cascavel e Foz do Iguaçu no ano de 2015

Município	População
Curitiba	1.879.355
Londrina	548.249
Maringá	397.437
Ponta Grossa	337.865
Cascavel	312.778
Foz do Iguaçu	263.782
Total dos municípios considerados	3.739.466
Total do estado do Paraná	11.163.018

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Elaboração e organização própria.

Estes seis municípios contêm cerca de 33,5% da população do estado, que contêm 399 municípios³⁵, o que elucida a concentração populacional em alguns centros regionais da rede urbana paranaense (TABELA 7). Segundo o REGIC/IBGE (2008), Curitiba é “Metrópole”, e contêm em sua área de influência os municípios do quadro X. Cascavel, Londrina e Maringá são capitais regionais “B”, ao passo que Ponta Grossa é capital regional “C”. Por fim, Foz do Iguaçu é centro sub-regional “A”, e está contido pela área de influência de Cascavel (IBGE, 2008). Tais dinâmicas da rede urbana se refletem na circulação de passageiros pelo estado. E, no tocante ao transporte rodoviário interestadual de passageiros, estes seis centros contêm os maiores valores de demanda nas ligações com o município de São Paulo.

³⁵ Fonte: IBGE. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=pr>>. Acesso em: 29/11/2015.

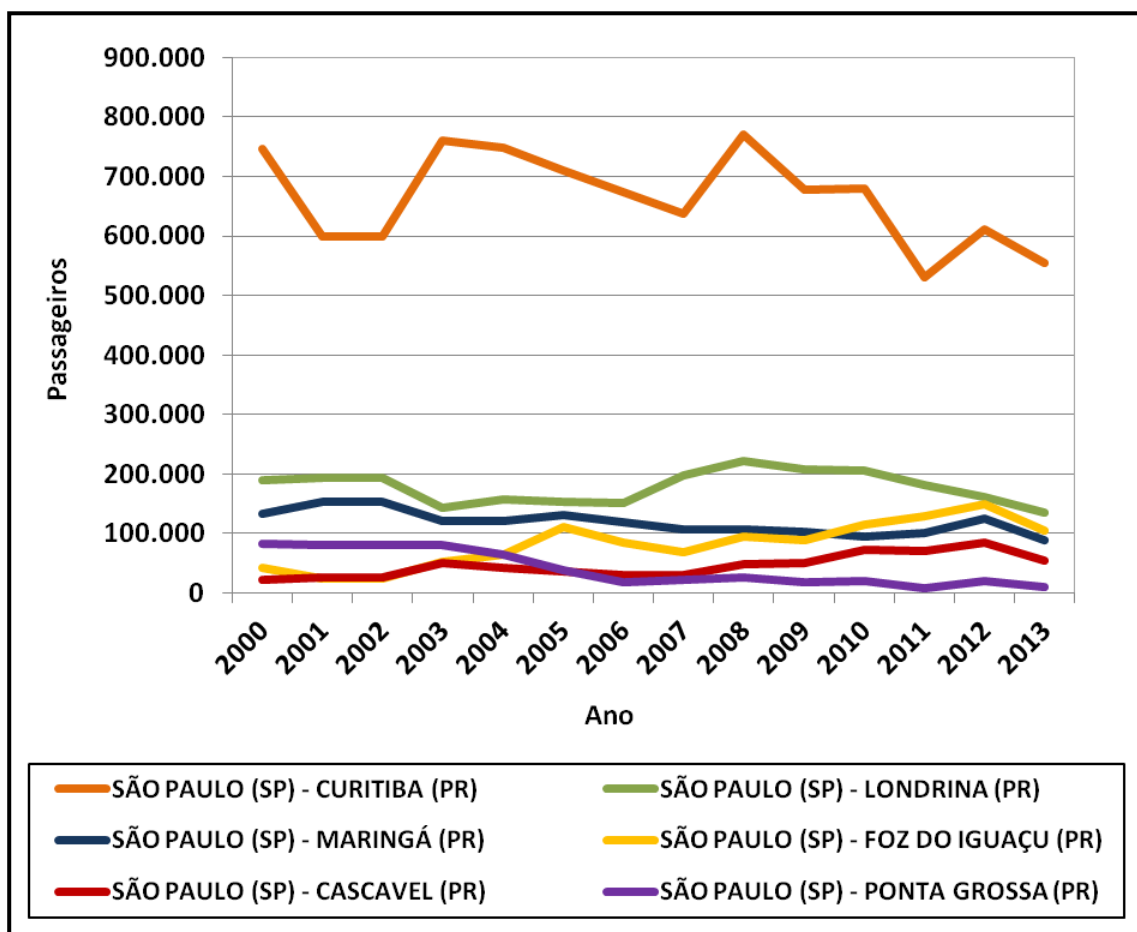
TABELA 8. BRASIL: Demanda de passageiros nas linhas interestaduais entre o município de São Paulo e cidades paranaenses no período de 2000 a 2013

Ordem da ligação	Ligação	Passageiros
1 ^a	São Paulo – Curitiba	9.294.771
2 ^a	São Paulo – Londrina	2.491.045
3 ^a	São Paulo – Maringá	1.657.762
4 ^a	São Paulo – Foz do Iguaçu	1.152.906
5 ^a	São Paulo - Cascavel	647.862
6 ^a	São Paulo – Ponta Grossa	570.188
-	Total das ligações consideradas	15.814.534

Fonte: Anuários Estatísticos do Ministério dos Transportes (ano 2000) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) (período 2001-2004). Para os dados de 2005 a 2013 foram utilizados os dados do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP), disponibilizados no sítio eletrônico da Agência já citada <www.antt.gov.br>. Acesso em: 05/10/2015. Elaboração e organização própria.

Nota-se que as duas únicas demandas superiores a dois milhões de passageiros no período considerado são aquelas para as ligações da capital paulista com Curitiba e com Londrina (TABELA 8). Embora Foz do Iguaçu seja menos populoso do que Cascavel e Ponta Grossa (TABELA 7), o valor superior a um milhão de passageiros se justifica pela localização do município, que se situa na fronteira brasileira com os países da Argentina e do Paraguai. Esta situação faz com que diversos passageiros visitem ou passem pela cidade, se destinando a municípios nos países vizinhos, sobretudo para Ciudad del Este, município paraguaio caracterizado pelo comércio de mercadorias. O gráfico a seguir traz a distribuição da demanda no período 2000-2013 para as ligações em questão.

GRÁFICO 5. BRASIL: Quantidade de passageiros nas ligações entre São Paulo(SP)-Curitiba(PR); São Paulo(SP)-Londrina(PR); São Paulo(SP)-Maringá(PR); São Paulo(SP)-Foz do Iguaçu(PR); São Paulo(SP)-Cascavel(PR) e São Paulo(SP)-Ponta Grossa(PR) no período 2000-2013



Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

Nota-se no gráfico acima os maiores valores para as ligações entre Curitiba e São Paulo, já que são duas capitais de estado e metrópoles com relevância nacional. Na sequência, os maiores valores são para Londrina, seguidos por Maringá e Foz do Iguaçu. Cascavel e Ponta Grossa possuem valores similares, estando num patamar inferior às demais ligações (GRÁFICO 5).

No que tange aos mercados do transporte rodoviário interestadual de passageiros³⁶, a ligação conta com uma frequência mínima³⁷ de doze viagens por

³⁶ Um mercado é uma ligação entre duas cidades que contém uma ou mais linhas e uma ou várias seções, devendo ser operado por uma ou mais empresas conforme a frequência mínima estabelecida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT, 2015).

sentido, sendo a quarta maior no Brasil. Londrina contém uma frequência mínima de quatro viagens por sentido. Já Foz do Iguaçu e Maringá contém uma frequência mínima de duas viagens por sentido. Por fim, Cascavel e Ponta Grossa contém uma viagem por sentido como frequência mínima.

A ligação entre São Paulo e Curitiba contém 15 linhas e é operada pelas companhias Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda (EUCATUR), JS Turismo Ltda., Transporte Coletivo Brasil Ltda., Viação Caiçara Ltda e Viação Cometa S/A. Já a ligação entre Ponta Grossa e São Paulo contém 5 linhas, que são operadas pelas empresas Expresso Kaiowa S/A e Nordeste Transportes Ltda.

A ligação entre Londrina e São Paulo contém 17 linhas, sendo operada pelas empresas Brasil Sul Linhas Rodoviárias Ltda., Empresa Princesa do Ivaí Ltda., Expresso Kaiowa S/A e Viação Garcia Ltda. Já a ligação da capital paulista com Maringá contém 23 linhas operadas pelas mesmas companhias que atuam em Londrina, além da empresa Transporte Coletivo Brasil Ltda. Apenas duas linhas operam em ambas as localidades³⁸.

As 17 linhas contidas pela ligação entre a capital paulista e Cascavel são operadas pelas companhias Expresso Kaiowa S/A, Nordeste Transportes Ltda., Pluma Conforto e Turismo S/A e pela Transporte Coletivo Brasil Ltda. Já as 15 linhas contidas pela ligação entre Foz do Iguaçu e São Paulo são operadas pelas mesmas empresas que atuam em Cascavel, com exceção da Nordeste Transportes. Das 32 linhas que operam nos dois municípios, 14 operam tanto em Cascavel quanto em Foz do Iguaçu.

Estas seis cidades contém um total de 92 ligações com São Paulo. Quatorze linhas se repetem uma ou mais vezes, ou seja, atendem a mais de um dos municípios considerados, como por exemplo a linha “09-0682-00: Foz do Iguaçu(PR) – Rio de Janeiro(RJ)”, que opera nos municípios de Foz do Iguaçu, Cascavel, Maringá e Londrina. Nota-se, portanto, a relevância da capital paulista enquanto polo gerador e receptor de fluxos para os centros regionais na rede urbana paranaense.

³⁷ Segundo a seção I da resolução número 4.770 de 25/06/2015, a frequência mínima é a “menor frequência estabelecida pela ANTT por mercado, por sentido e por empresa nos serviços interestaduais autorizados” (ANTT, 2015, Resolução nº 4.770/2015, Seção I, p. 1).

³⁸ As linhas que operam em Londrina e Maringá são a “09-0682-00” e a “09-0682-61”: Foz do Iguaçu(PR) – Rio de Janeiro (RJ). Ambas contém a mesma denominação.

3.5 A operação da Viação Garcia: um agente econômico em destaque na circulação de passageiros entre os estados do Paraná e São Paulo

Durante a década de 1990 a Viação Garcia, que até então contava com capital eminentemente londrinense, edificou em um terreno próprio com uma área de 4.000 metros quadrados: o Royal Plaza Shopping, localizado na área central de Londrina (OLIVEIRA e FRESCA, 2014). Outras ações marcaram a atuação da Viação Garcia no contexto londrinense. Ao longo de sua existência a companhia desenvolveu diversas parcerias com a prefeitura de Londrina bem como com empresas londrinenses ou localizadas no município (por exemplo: Leroy Merlin) e com o esporte (a Garcia patrocinou a equipe de futebol “Londrina Esporte Clube” no início desta década). Ou seja, o Grupo Garcia sempre buscou ter uma relação de proximidade com Londrina, no âmbito do marketing e divulgação da marca.

Essa proximidade não tange apenas ao âmbito publicitário, cultural e social londrinense. Afinal de contas é o grupo que opera a maior quantidade de linhas metropolitanas no norte paranaense e rodoviárias no Centro-Sul do Brasil. Trata-se de um panorama operacional concentrado, que cresceu ainda mais com a configuração do grupo Garcia-Brasil Sul.

“Além desses movimentos específicos, outras empresas locais de grande porte como a Viação Garcia também foram alvo de grandes grupos empresariais nacionais, verticalizando a economia urbana de Londrina e modificando sua participação na dinâmica territorial da divisão do trabalho, com a perda de comando sobre a gestão do capital” (OLIVEIRA e FRESCA, p. 509, 2014).

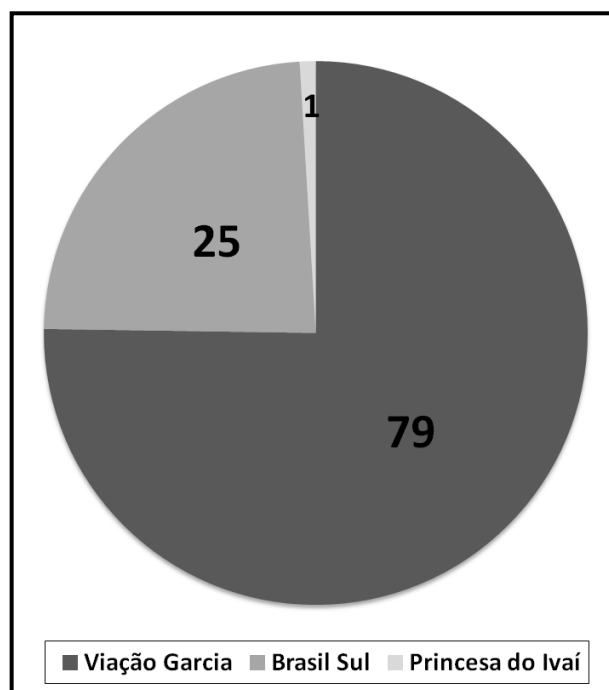
No ano de 2010 a Viação Garcia é adquirida pelo empresário Mário Luft, dono do Grupo Luft, por R\$ 400 milhões. A compra envolveu a aquisição de todo o grupo Garcia³⁹. Já no ano de 2014, a parte pertencente a Luft é vendida pelo mesmo valor para José Boiko, dono da Brasil Sul Linhas Rodoviárias Ltda⁴⁰. Com isso, a operação das cinco empresas (Brasil Sul, Garcia, Londrisul Transportes Coletivos, Ouro Branco e Princesa do Ivaí) é centralizada na garagem central da Viação Garcia em Londrina. O grupo atualmente totaliza mais de 800 ônibus urbanos e rodoviários de diversos portes, atuando em 105 linhas interestaduais (GRÁFICO 6) em sete

³⁹ Sobre isso, ver: <<http://www.jornaldelondrina.com.br/economia/conteudo.phtml?tl=1&id=1072515&tit=Viacao-Garcia-e-vendida-por-R-400-milhoes>>. Acesso em: 06/11/2015.

⁴⁰ Sobre isso, ver: <<http://www.gazetadopovo.com.br/economia/brasil-sul-compra-viacao-garcia-ev96kg802a4wczo1a0q13mtq>>. Acesso em: 06/11/2015.

estados da federação, contendo linhas para cinco capitais estaduais do Sul e do Sudeste do Brasil.

GRÁFICO 6. BRASIL: Linhas interestaduais do grupo Garcia-Brasil Sul



Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

O predomínio das linhas é pertencente à Viação Garcia (79) (GRÁFICO 6), em virtude de sua atuação pioneira na região e de sua posterior expansão e consolidação como empresa do segmento. A Brasil Sul iniciou suas atividades em 2004, em um cenário no qual as linhas interestaduais já estavam devidamente distribuídas. Ou seja, a companhia pode operar apenas aquelas linhas que pertenciam a Nordeste, já que neste ano houve uma cisão societária entre os irmãos Boiko. José Boiko, em conjunto com seu sobrinho Estefano Boiko Junior, abandonaram seus cargos na empresa e fundaram a Brasil Sul no ano em questão⁴¹. A companhia opera 25 linhas (GRÁFICO 6), enquanto a Princesa do Ivaí contém uma linha apenas.

Recentemente, a Viação Ouro Branco teve seu cadastro junto à Agência Nacional dos Transportes Terrestres retirado. Suas linhas interestaduais foram

⁴¹ Sobre isso, ver: <<http://onibusbrasil.com/blog/2014/04/01/grupo-garcia-anuncia-compra-de-novos-98-onibus/>>. Acesso em: 06/11/2015.

redistribuídas entre as companhias Garcia e Princesa do Ivaí. O mesmo ocorreu em consulta ao sítio eletrônico do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná (DER-PR), em que as linhas metropolitanas e intermunicipais operadas pela companhia não estão mais declaradas.

TABELA 9. BRASIL: Linhas que foram operadas pela Viação Ouro Branco S/A

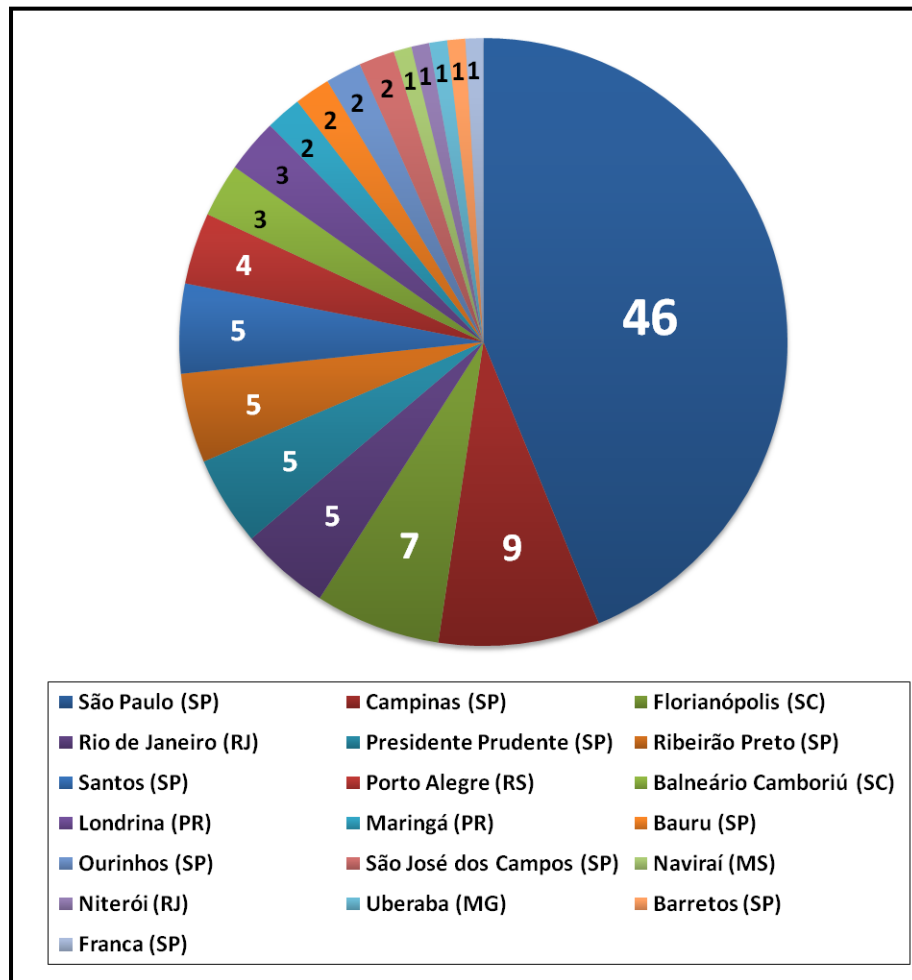
Prefixo	Descrição da linha				T.V.	Pr.	Obs.
	Origem	UF	Destino	UF			
09-0430-00	Assaí	PR	São Paulo	SP	C	-	-
09-0436-00	Bandeirantes	PR	Ourinhos	SP	C	-	-
09-0474-00	Londrina	PR	São Paulo	SP	C	-	-
09-0474-41	Londrina	PR	São Paulo	SP	L	-	-
09-1419-00	Paranavaí	PR	São Paulo	SP	C	-	-
09-1481-00	Porecatu	PR	São Paulo	SP	C	-	-

Observações
T.V.: tipos de veículo – [C] convencional com sanitário; [E] executivo; [L] leito | **Pr.: promoção** – [TP] tarifa promocional | **Obs.: observação.**

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Consulta realizada no ano de 2013.
 Elaboração e organização própria.

Nota-se que, assim como nas demais linhas do grupo, os trechos operados pela Ouro Branco estiveram presentes no trecho São Paulo-Londrina (TABELA 9) Este remanejamento de linhas faz parte de um processo de reestruturação do setor de transporte rodoviário de passageiros. Das 105 linhas do grupo, 99 contém suas origens em 24 cidades paranaenses. Há uma predominância de cidades na região norte do estado, como Londrina, Maringá, Umuarama, Apucarana e Paranavaí. Contudo, a concentração se dá nas duas principais centralidades: Londrina e Maringá.

GRÁFICO 8. BRASIL: Destinos das linhas do grupo Garcia-Brasil-Sul



Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

Das 19 cidades apontadas, 10 são do estado de São Paulo (GRÁFICO 8). Estas funcionam como destino para 77 das 105 linhas em questão, o que demonstra a predominância das cidades paulistas. A cidade de São Paulo é destino para praticamente metade das linhas operadas pelo grupo, seguida pelas cidades de Campinas(SP) e Florianópolis(SC) como as maiores receptoras de linhas do grupo.

CAPÍTULO 4. O transporte coletivo rodoviário de passageiros na articulação atual entre Londrina e São Paulo

No capítulo anterior, foram abordadas as dinâmicas relativas ao transporte rodoviário de passageiros no Brasil, com dados gerais a partir de uma periodização que considerou o intervalo entre a década de 1970 e o início do atual século. Além de tratar de temas atinentes à circulação de passageiros no âmbito nacional, o capítulo anterior enfatizou as ligações entre a capital paulista e algumas centralidades do estado do Paraná, dentre as quais o município de Londrina se insere com a segunda maior demanda no período 2000-2013.

Este capítulo, portanto, abordará estas ligações entre Londrina e São Paulo, além de efetuar uma leitura sobre o transporte rodoviário interestadual na centralidade londrinense. Será elucidada a territorialização das empresas que atuam na cidade, bem como serão discutidas as linhas que contêm o município como ponto de seção. Por fim, serão tratadas as ligações entre Londrina e São Paulo, com a distribuição das linhas, a atuação das empresas, a demanda de passageiros no período 2000-2013, bem como o processo de reestruturação da Viação Garcia na atual década.

4.1. A territorialização das empresas de transporte de passageiros: destaque para aquelas que atuam em Londrina

No contexto atual do transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil, boa parte das grandes companhias está reunida em conglomerados corporativos, e concentram uma quantidade considerável de linhas, operando nos mercados com as maiores demandas no cenário nacional. O grupo em destaque neste trabalho, cuja configuração atual provém desta década, é o Garcia-Brasil Sul. São 105 linhas no total. É formado pelas companhias Brasil Sul Linhas Rodoviárias Ltda., com 25 linhas; Empresa Princesa do Ivaí Ltda., com uma linha, e pela Viação Garcia Ltda., que historicamente foi a maior empresa dentre as citadas, com 79 linhas atualmente. A Viação Ouro Branco S/A não opera linhas interestaduais, que foram remanejadas para as empresas do grupo, como fora elucidado no capítulo anterior.

TABELA 10. PARANÁ: Grupos e respectivas empresas de transporte rodoviário de passageiros atuantes em Londrina: quantidade de linhas por grupo e por empresa

Grupo	Linhas por grupo	Empresas	Linhas por empresa
Gontijo	253	Empresa Gontijo de Transportes Ltda.	218
		Viação Nacional S/A	22
		Viação Continental de Transportes Ltda.	8
		Empresa São Cristóvão Ltda.	5
Comporte	139	Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha S/A	52
		Expresso União Ltda.	30
		Empresa Princesa do Norte S/A	17
		Expresso Itamarati S/A	12
		Empresa de Ônibus Pássaro Marron S/A	10
		Expresso Maringá Ltda.	10
		Expresso Kaiowa S/A	8
Garcia-Brasil Sul	105	Viação Garcia Ltda.	79
		Brasil Sul Linhas Rodoviárias Ltda.	25
		Empresa Princesa do Ivaí Ltda.	1
Nacional Expresso	59	Rotas de Viação do Triângulo Ltda.	38
		Expresso Araguari Ltda.	10
		Nacional Expresso Ltda.	8
		Viação Estrela Ltda.	3
Total de grupos: 4	556	Total de empresas: 18	556

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

Os grupos atuantes em Londrina são o Grupo Garcia-Brasil Sul, Gontijo, Comporte e Nacional Expresso. Estes contêm 556 linhas distribuídas por 18 empresas (TABELA 10), das quais nove atuantes na centralidade londrinense.

O Grupo Comporte detém o controle da Gol Linhas Aéreas. Trata-se de um dos maiores grupos empresariais do setor de transporte de passageiros do Brasil. São diversas empresas nos segmentos urbano municipal, intermunicipal e metropolitano, bem como no rodoviário intermunicipal e interestadual. São 139 linhas rodoviárias interestaduais operadas pelo grupo, que contêm as empresas Expresso Kaiowa S/A; Expresso Maringá Ltda.; Expresso Itamarati S/A; Expresso União Ltda.; Empresa de Ônibus Pássaro Marron S/A; Empresa de Ônibus Nossa Senhora da

Penha S/A e Empresa Princesa do Norte S/A .

A Kaiowa opera 8 linhas oriundas de Foz do Iguaçu que se destinam às capitais fluminense, mineira e paulista, além das cidades de Juiz de Fora (MG), Campos dos Goytacazes (RJ) e Niterói(RJ). Dessas linhas, quatro operam em Londrina, com destino às cidades mineiras de Belo Horizonte, Juiz de Fora e para a capital fluminense (2). Já a Expresso Maringá contém 10 linhas que dinamizam o norte paranaense com as cidades sulmatogrossenses de Campo Grande, Dourados e Naviraí, além de algumas linhas oriundas de Curitiba que pertenciam à Empresa Lapeana⁴². A companhia opera uma linha com destino à Dourados(MS)⁴³. A Princesa do Norte contém sua área de atuação dinamizada a partir de duas centralidades distintas. Da capital paulista partem as linhas com destino à região paranaense do Norte Pioneiro, região onde está localizada sua sede (município de Santo Antônio da Platina). A outra centralidade relevante para a empresa é Curitiba, de onde partem linhas para a capital federal, bem como para cidades do interior paulista como Lins, Marília e Ourinhos. Sua operação na região de Londrina é discreta, como será visto no item 4.3.

Totalizando as operações das empresas de Aurivânia Constantino (Empresas Reunidas Paulista de Transportes Ltda. no âmbito interestadual), do Grupo Comporte e das companhias em que Paulo Constantino possui ações (Empresa de Transportes Andorinha S/A no âmbito interestadual), a família atua em vinte estados e o Distrito Federal, com mais de 50 empresas que operam em todas as modalidades de serviço de transporte coletivo de passageiros. Há ainda as empresas Tex Encomendas e Mapa venda de ônibus, que é responsável pela venda dos veículos do grupo Comporte.

O grupo Nacional Expresso opera 61 linhas, sendo formado pelas companhias Expresso Araguari Ltda.; Nacional Expresso Ltda.; Rotas de Viação do Triângulo Ltda. e Viação Estrela Ltda. Sua principal área de atuação está na região do Triângulo Mineiro, especialmente no tocante à cidade de Uberlândia. Dessas ligações, 38 pertencem à companhia Rotas do Triângulo, que dinamiza as ligações no eixo Brasília-Goiânia-Uberlândia-São Paulo-Santos, contido pela BR-050. As centralidades mais relevantes para a empresa são os municípios goianos de Goiânia

⁴² Sobre isso, ver: <<http://www.gazetadopovo.com.br/economia/expresso-maringa-compra-a-lapeana-a6i8bz103fysjtjz726nh9c9a>>. Acesso em: 06/11/2015.

⁴³ A linha em questão é: "09-1299-09 – Londrina(PR) – Dourados(MS)".

e Itumbiara, bem como a cidade mineira de Uberlândia. São duas ligações operantes em Londrina: ambas são oriundas da capital federal e se destinam às cidades de Foz do Iguaçu e Maringá. Já a Nacional Expresso contém 8 linhas e dinamiza alguns trechos de longa extensão, como Goiânia(GO)-Curitiba(PR) e Araguari (MG)-Foz do Iguaçu(PR). Este último atende ao município de Londrina.

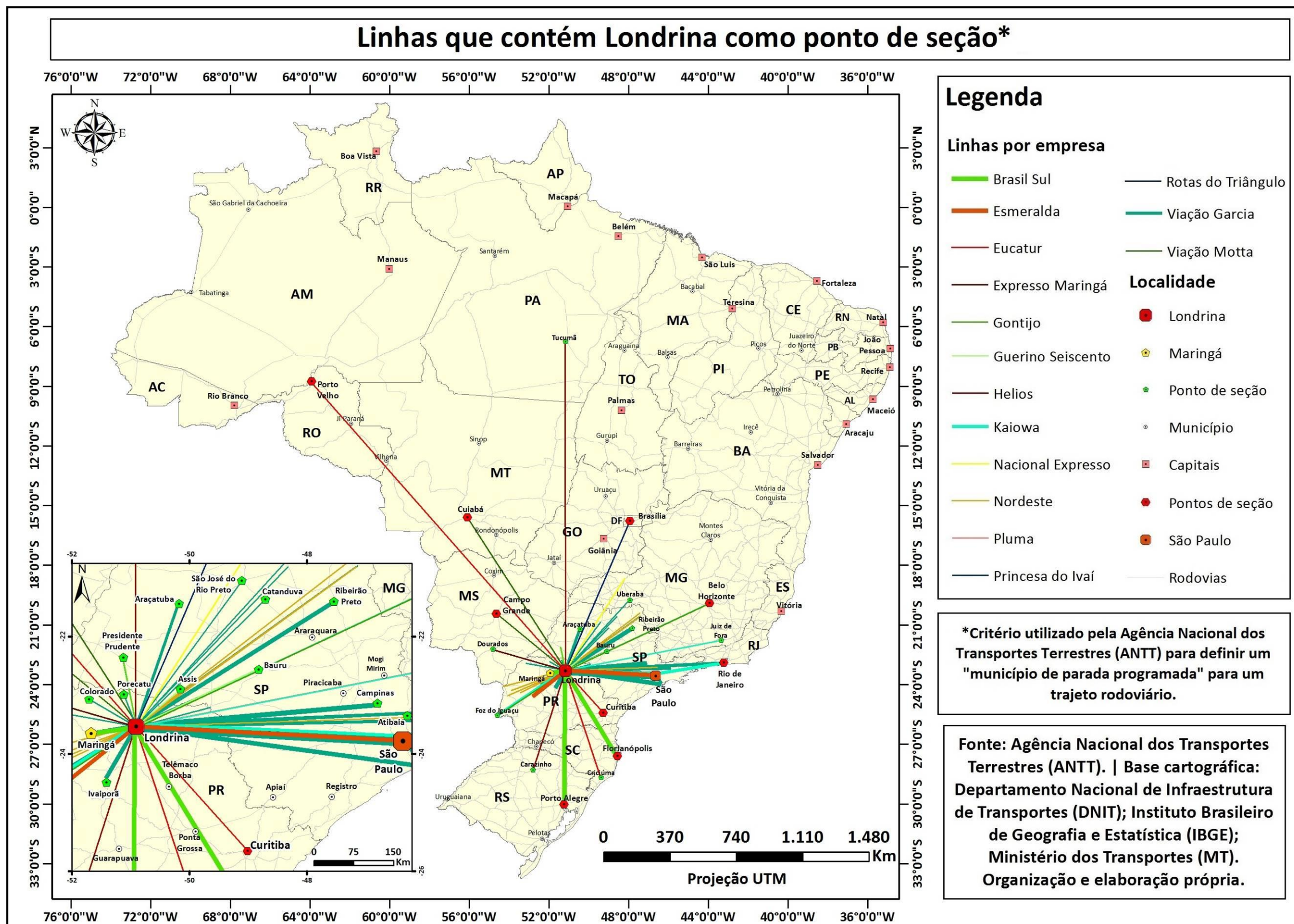
O Grupo Gontijo é constituído pelas companhias Empresa Gontijo de Transportes Ltda.; Empresa São Cristóvão Ltda.; Viação Continental de Transportes Ltda. e Viação Nacional S/A. Do Ceará ao Paraguai, de Rondônia ao Espírito Santo, o grupo opera 254 linhas. Dessas, 218 pertencem à Gontijo, que com a anuência⁴⁴ concedida pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres, incorporou em definitivo a Companhia São Geraldo de Viação, que deixou de ter seu cadastro ativo junto à Agência. São linhas que cobrem centralidades em estados das regiões Centro-Oeste, Nordeste, Sudeste e Sul, dinamizando uma grande quantidade de ligações entre a capital paulista e cidades nordestinas. A mesma lógica se aplica à Viação Nacional, embora a quantidade de linhas é bem menor. São 22 linhas dispersas por cidades nordestinas, sobretudo em ligações entre cidades do litoral. As empresas Continental e São Cristóvão interligam a região do oeste mineiro com a capital paulista; com a capital federal e com a região do Triângulo Mineiro, respectivamente. O grupo atua em Londrina por intermédio da linha entre Belo Horizonte e Foz do Iguaçu, operada pela Gontijo, que é a companhia com a maior quantidade de linhas no país.

4.2. Os fluxos de passageiros: Londrina como um nó para o transporte rodoviário interestadual de passageiros

Além de ter uma dinâmica intrarregional expressiva, Londrina estabelece uma grande quantidade de ligações com diversas cidades brasileiras, sobretudo com aquelas localizadas na região Concentrada. “Londrina também é um importante nó na rede de transporte interestadual de passageiros, com destinos para vários estados do Brasil [...]” (DRUCIAKI, 2009, p. 148).

⁴⁴ A resolução número 4845, de 15 de setembro de 2015, "concede anuência prévia para a operação de incorporação da Cia. São Geraldo de Viação pela Empresa Gontijo de Transportes Ltda." (ANTT, 2015). Sobre isso, ver: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/41884/Resolucao_n__4845.html>. Acesso em 06/11/2015.

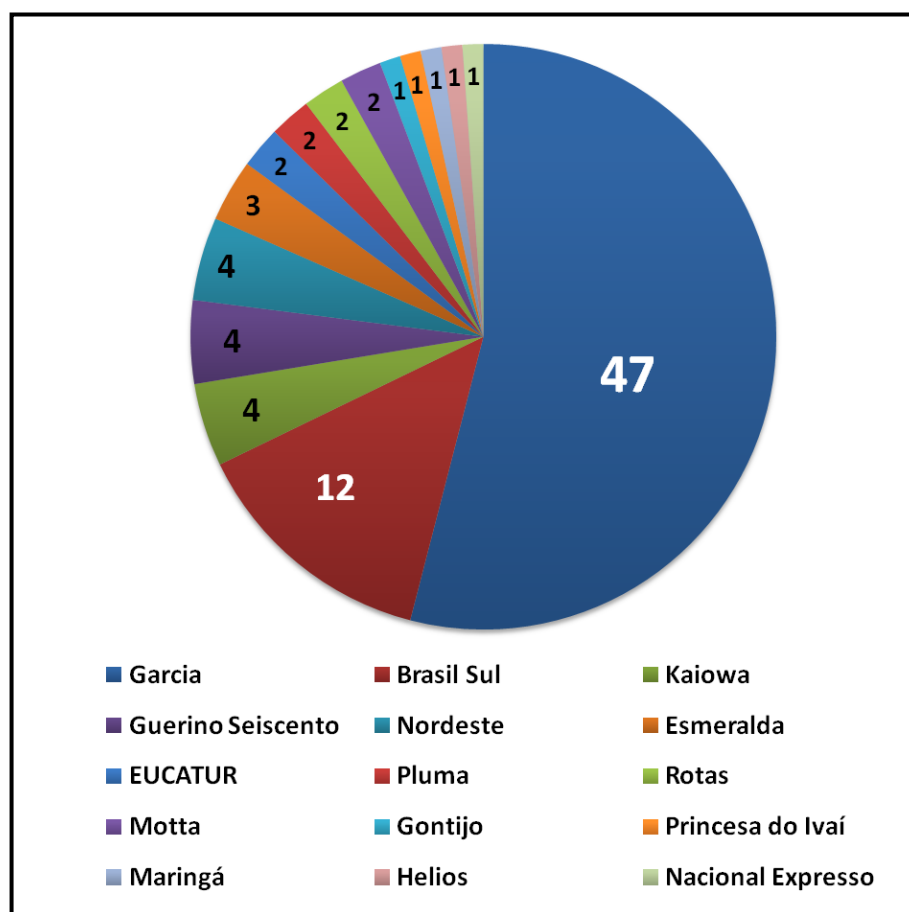
MAPA 4. BRASIL: Linhas interestaduais que contém o município de Londrina como ponto de seção



Elaboração e organização própria.

São 87 linhas interestaduais (MAPA 4) e 4 linhas internacionais, que se destinam as cidades de Assunção (Paraguai) e Buenos Aires (Argentina)⁴⁵. Dessas, 47 são operadas pela Viação Garcia, ou seja, mais da metade das ligações. A Brasil Sul contém 12 e a Princesa do Ivaí, uma. Portanto, o grupo Garcia-Brasil Sul responde por 69% das ligações em questão, com 60 linhas, o que indica um predomínio do grupo na área polarizada por Londrina.

GRÁFICO 9. BRASIL: Distribuição das linhas interestaduais presentes em Londrina por empresa



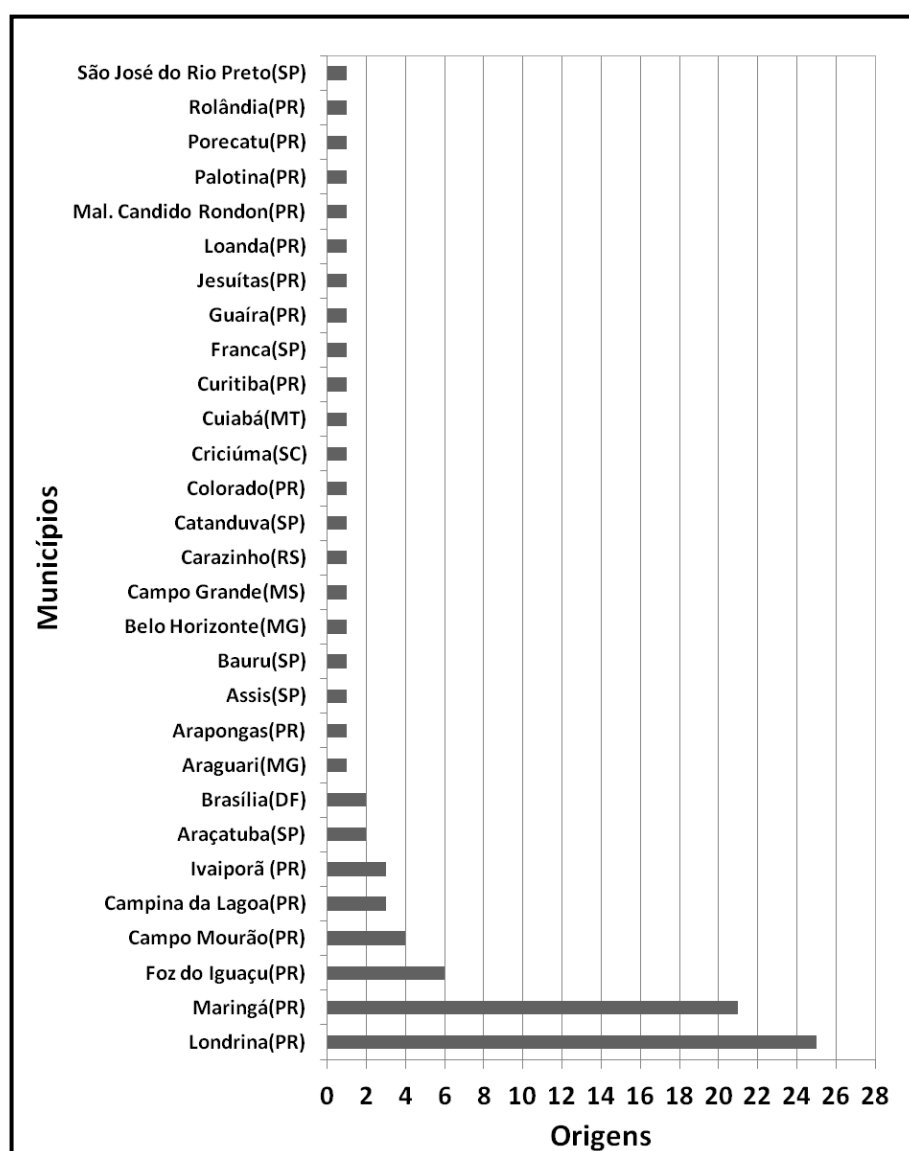
Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

São 15 empresas (GRÁFICO 9), além das duas companhias que operam as linhas internacionais entre Rio de Janeiro e Buenos Aires. Uma é a gaúcha JBL

⁴⁵ São quatro linhas internacionais que contém Londrina como ponto de seção: “05-1552-00 - Salvador(BA)-Assunção(PAR)”, operada pela Empresa Gontijo de Transportes Ltda.; “07-1663-00 - Buenos Aires(ARG) - Rio de Janeiro(RJ)”, operada pela Crucero del Norte S.R.L.; “10-0306-00 - Rio de Janeiro(RJ)-Buenos Aires(ARG)”, operada pela JBL Turismo Ltda. ME e “12-1102-00 - Brasília(DF)-Assunção(PAR)”, operada pela Nacional Expresso Ltda.

Turismo Ltda. ME, que, recentemente, passou a operar o trecho que era pertencente à companhia Pluma Conforto e Turismo S/A. Outra é a empresa argentina Crucero del Norte S.R.L. A distribuição das origens das linhas interestaduais está ilustrada no gráfico a seguir.

GRÁFICO 10. BRASIL: Origens das linhas interestaduais que operam em Londrina

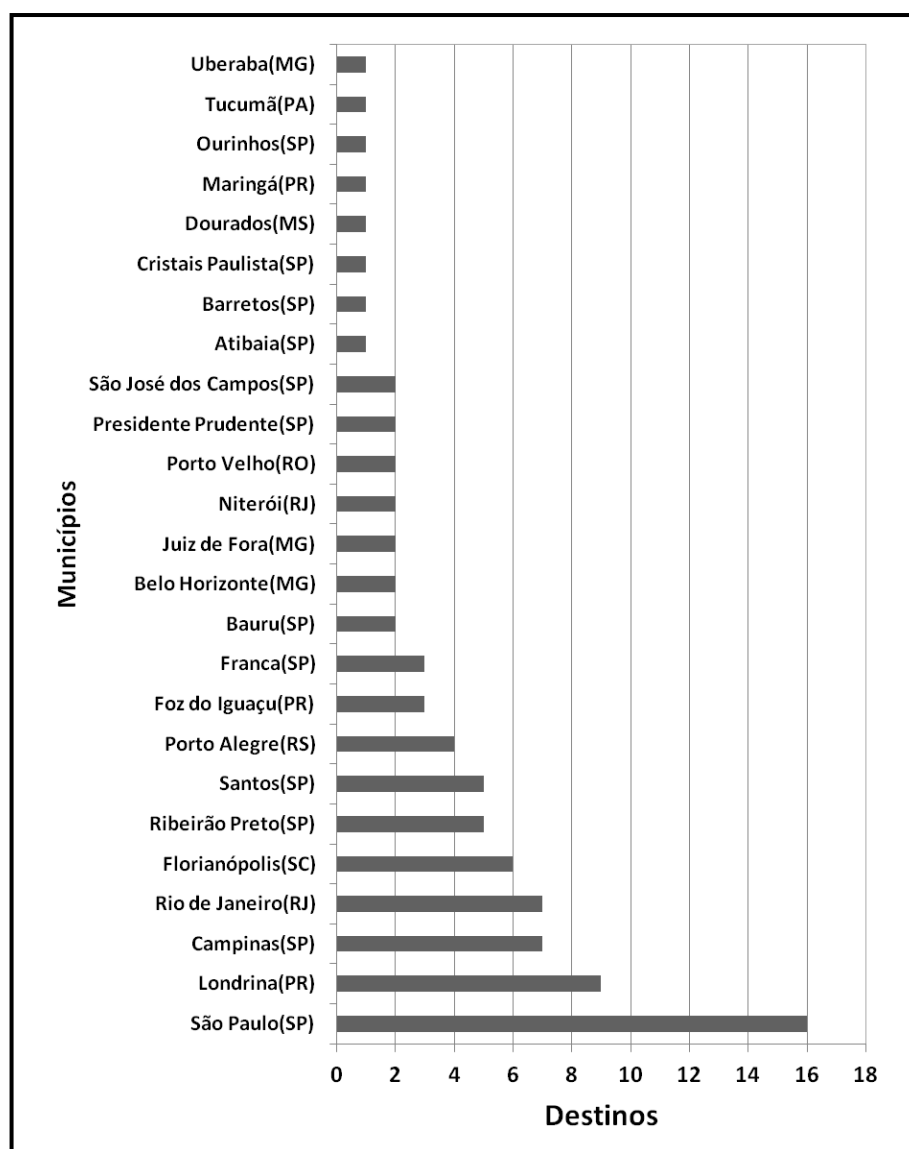


Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

Das 87 linhas interestaduais que operam em Londrina, 25 partem da cidade, ao passo que 21 linhas são oriundas de Maringá (GRÁFICO 10). Isso elucida o papel que a centralidade maringaense exerce enquanto prolongamento de algumas

linhas que operam em Londrina, ou seja, além de ser um polo gerador de demanda na rede urbana do norte paranaense, Maringá tem uma importância operacional para diversas linhas interestaduais, sobretudo para algumas que se destinam a pontos mais distantes do território nacional.

GRÁFICO 11. BRASIL: Destinos das linhas interestaduais que operam em Londrina



Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

São Paulo é destino para 16 linhas que operam em Londrina, embora esta centralidade seja origem para 6 linhas com destino à capital paulista (GRÁFICO 11). A preponderância da capital paulista indica a relevância da metrópole nacional para

o transporte rodoviário interestadual de passageiros.

Diferentemente do gráfico 10, em que cidades paranaenses predominaram enquanto origem dos trechos, no tocante aos destinos há a ocorrência de centralidades como Campinas(SP); Rio de Janeiro(RJ) e Florianópolis(SC). A tabela a seguir elucida as cinco maiores demandas nas ligações entre Londrina e outras cidades no tocante ao transporte rodoviário interestadual para o ano de 2013.

TABELA 11. BRASIL: Cinco maiores demandas de passageiros nas ligações entre Londrina e outras cidades no ano de 2013

Ordem da ligação	Ligação	Passageiros
1ª	Londrina – São Paulo	134.951
2ª	Londrina – Campinas	70.555
3ª	Londrina – Assis	42.305
4ª	Londrina – Presidente Prudente	36.593
5ª	Londrina – Ribeirão Preto	30.358
-	Ligações consideradas: cinco	Total das ligações consideradas: 314.762
-	Total: 129 ligações	Total geral: 869.419

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Foram utilizados os dados do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP), disponibilizados no sítio eletrônico da Agência já citada <www.antt.gov.br>. Acesso em: 03/11/2015. Elaboração e organização própria.

Nota-se que as cinco ligações com maior demanda contém cidades paulistas. Os valores expressivos para Assis e Presidente Prudente se justificam pela proximidade com Londrina, e, portanto, pela vida de relações estabelecidas entre estas centralidades. No tocante à Campinas e Ribeirão Preto, a primeira é uma centralidade metropolitana e a terceira cidade mais populosa do estado paulista. Ribeirão Preto, por sua vez, é um centro dinamizador de extensa área no norte do estado de São Paulo.

A capital paulista representa 15,52% da demanda geral para o ano de 2013, o que ilustra a força desta metrópole nacional no contexto do transporte rodoviário de passageiros no território brasileiro. O movimento geral de passageiros no terminal rodoviário de Londrina teve uma queda no início deste século. Segundo Sandro, “o

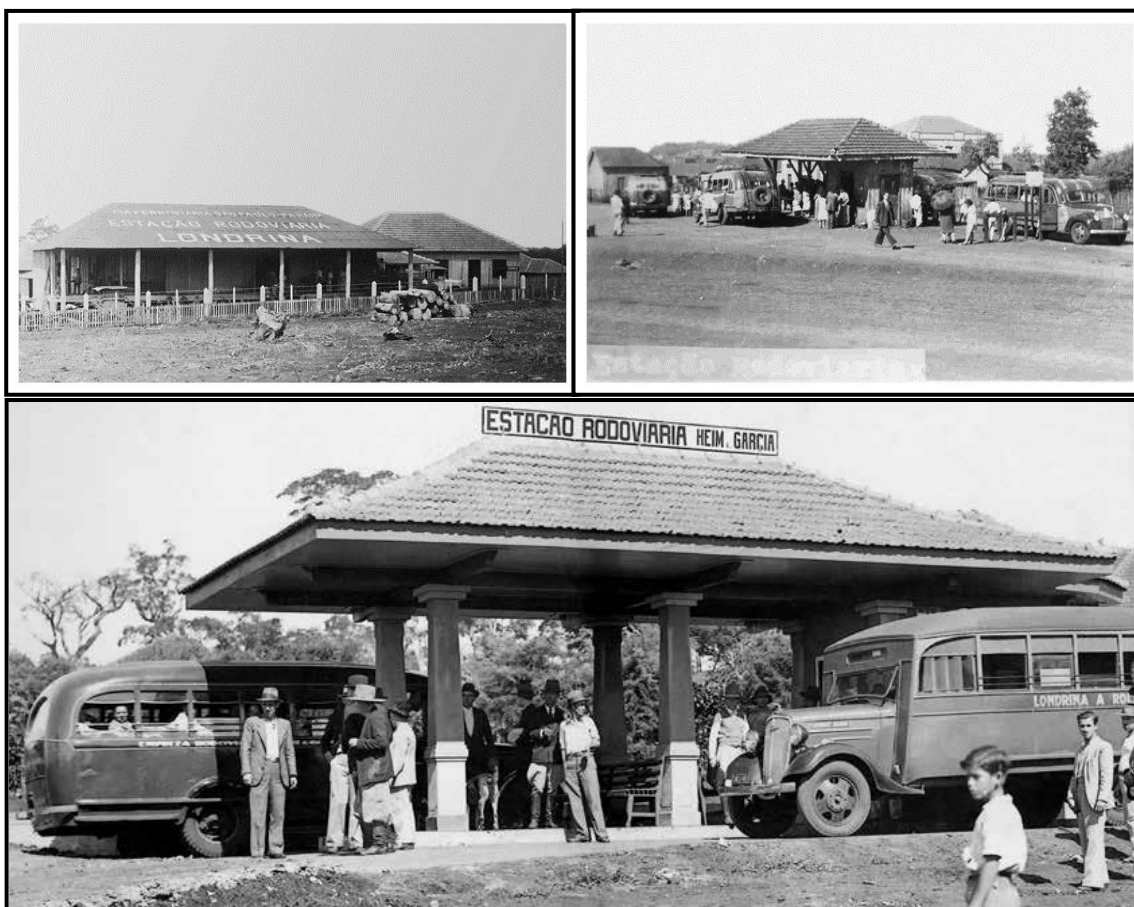
movimento diminuiu até o ano de 2010, com um pequeno crescimento a partir de 2011 e uma nova queda em 2014. O terminal de Londrina sempre foi uma referência na região⁴⁶. Uma das hipóteses do entrevistado é que, com a criação do transporte metropolitano, boa parte dos passageiros do aglomerado urbano de Londrina passou a se deslocar com esta modalidade, que não presta embarque no terminal rodoviário, de modo que os valores de demanda não são computados por este.

4.3. Atributos da base técnica: o terminal rodoviário de Londrina como um fixo especializado

Como visto anteriormente, o município de Londrina é um nó para o transporte rodoviário interestadual de passageiros, e tais ligações ocorrem desde os primórdios da fundação do município. Na década de 1930 foram construídas três estações rodoviárias, que serviam de ponto de embarque e desembarque para as linhas locais, regionais e inter-regionais.

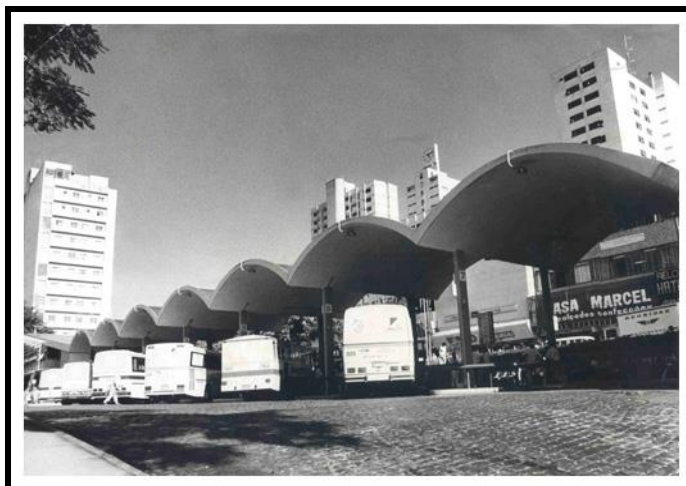
O primeiro terminal data do ano de 1934. Era localizado na praça Willie Davids, na esquina das ruas Maranhão e Minas Gerais. Fora construída pela Companhia de Terras Norte do Paraná, que como visto no capítulo anterior, era responsável pelo transporte de passageiros na região, sobretudo na ligação entre Londrina e Jataizinho. Nela estivera instalado o almoxarifado da companhia, que fora transferido em 1935 para a então recém-inaugurada estação ferroviária da cidade (LONDRINA, 2012). A segunda estação rodoviária da cidade também estivera instalada na praça em questão, em frente à sede da Companhia de Terras. Chamava-se “Estação Rodoviária Heim e Garcia”, pois contou com a participação dos então proprietários da atual Viação Garcia em sua construção. A região da praça já se configurava como o coração de Londrina, pois ali se encontravam a prefeitura e a Associação Comercial do município (LONDRINA, 2012). O terceiro terminal foi inaugurado no mesmo ano na praça Primeiro de Maio, a alguns metros da praça Willie Davids, na região central da cidade (LONDRINA, 2012) (FIGURA 10).

⁴⁶ Entrevista concedida por Sandro Roberto B. Neves, superintendente do Terminal Rodoviário de Londrina, no dia 08 de setembro de 2015. Está inserida nos apêndices deste trabalho.

FIGURA 10. LONDRINA: Os primeiros terminais rodoviários de Londrina

Primeira estação rodoviária de Londrina, inaugurada em 1934 (foto superior esquerda); terceira estação rodoviária do município, inaugurada em 1938 (foto superior direita). Disponíveis em: <<http://www.trl.com.br/index.php/o-terminal/historico>>. Acesso em: 02/11/2015. Abaixo, imagem da segunda rodoviária da cidade, encampada em grande medida pela Viação Garcia. Disponível em: LIMA, 2012, p. 52.

No ano de 1952 é inaugurada a quarta rodoviária da cidade na porção sul da praça Rocha Pombo, na Rua Sergipe, região central do município. Projetada pelo arquiteto João Batista Vilanova Artigas, suas instalações foram tombadas pelo Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico da Prefeitura do Município de Londrina. Atualmente abriga o Museu de Arte de Londrina (FIGURA 11).

FIGURA 11. LONDRINA: Quarto terminal rodoviário de Londrina

Disponível em: <<http://www.trl.com.br/index.php/o-terminal/historico>>. Acesso em: 02/11/2015

Contudo, diante da crescente demanda e da quantidade insuficiente de plataformas (7) para as operações de embarque e desembarque, fora projetada a quinta rodoviária da cidade por Oscar Niemeyer. Algumas alterações foram realizadas pelo prefeito de Londrina (à época, Wilson Moreira) e o terminal fora inaugurado em 1988 na Avenida Dez de Dezembro (LONDRINA, 2012).

O terminal rodoviário José Garcia Villar conta com 32 lojas e sete espaços comerciais, em uma área total de cerca de 57.000 metros quadrados. São 38 módulos de bilheterias (LONDRINA, 2012). A localização facilita o acesso para os ônibus rodoviários, já que fica a menos de oito minutos do acesso para a BR-369 e a menos de 15 minutos do entroncamento com a rodovia PR-445, que faz a ligação de Londrina com a BR-376 que se destina à Curitiba.

Contém 55 plataformas. Uma delas é dedicada à linha urbana 109: Rodoviária-Terminal Central, que é responsável por transportar os passageiros da rodoviária para o principal terminal urbano da cidade. Outras 12 são destinadas para os veículos de turismo (LONDRINA, 2012). A rodoviária contém um jardim na parte central com internet (sem fio) gratuita para os usuários, além de um serviço para atendimento aos turistas, agência dos Correios, restaurantes e guarda-volumes (FIGURA 12).

FIGURA 12. LONDRINA: Retratos do atual Terminal Rodoviário de Londrina



Vista panorâmica do Terminal Rodoviário de Londrina (foto superior esquerda); Guichês da rodoviária londrinense (foto superior direita); Plataforma para embarque e desembarque das linhas metropolitanas (foto inferior esquerda); Veículo da empresa Guerino Seiscento com destino ao município de Assis-SP (foto inferior direita). Autor: SANTOS, Bruno Candido dos. Data das imagens: 09 e 11 de setembro de 2015.

As plataformas para os veículos rodoviários são num patamar elevado com relação ao nível da rua, configurando um mezanino (FIGURA 12). Algumas linhas do serviço metropolitano possuem pontos de parada na parte inferior do terminal (ao nível da rua). São linhas com destino aos municípios de Tamarana, Bela Vista do Paraíso, Sertanópolis e Rolândia. As quatro linhas são operadas pelas empresas Londrisul, Ouro Branco (2 linhas) e Garcia, todas pertencentes ao mesmo grupo.

Operam no terminal 18 empresas: Viação Garcia Ltda.; Viação Ouro Branco Ltda.⁴⁷, Empresa Princesa do Ivaí Ltda., Brasil Sul Linhas Rodoviárias Ltda. (essas quatro possuem o maior guichê da rodoviária, assim como a maior quantidade de

⁴⁷ Até o momento do trabalho de campo não havia sido anunciada a transferência das linhas da empresa para a Viação Garcia.

destinos ofertados); Empresa Princesa do Norte S/A; Expresso Kaiowa S/A; Expresso Maringá Ltda. (dividem guichê, pois são do mesmo grupo); Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda. (EUCATUR); Empresa Gontijo de Transportes; Companhia São Geraldo de Viação (dividem guichê, pois são do mesmo grupo); Guerino Seiscento Transportes Ltda.; Helios Coletivos e Cargas Ltda.; Nacional Expresso Ltda.; Nordeste Transportes Ltda.; Pluma Conforto e Turismo; Viação Joia Ltda.; Viação Motta Ltda. e Vert Levare.

Os destinos oferecidos pela Pluma são aqueles contemplados pelas linhas oriundas de Foz do Iguaçu. São cidades fluminenses como Barra do Piraí, Três Rios e Vassouras, bem como as mineiras Belo Horizonte e Juiz de Fora. A mesma lógica vale para a Expresso Kaiowa, que por sua vez atende aos municípios localizados na Via Dutra (Aparecida, Taubaté, São Paulo; Barra Mansa, Rio de Janeiro; entre outros). Gontijo e São Geraldo atendem Londrina com suas linhas oriundas de Foz do Iguaçu que se destinam a Salvador e Recife, respectivamente. Entretanto, em consulta ao sítio eletrônico da Agência Nacional dos Transportes Terrestres, fora averiguada a linha entre Salvador e Assunção (Paraguai), operada pela Gontijo. Ou seja, não fora verificada nenhuma linha da São Geraldo no sítio em questão.

Viação Jóia e Princesa do Norte atuam apenas no âmbito estadual com uma pequena quantidade de destinos ofertados, sobretudo para cidades do Norte Pioneiro – Jacarezinho, Santo Antônio da Platina, etc. A Nordeste não atualizou, até o momento da visita, o quadro de destinos ofertados instalado no guichê, já que recentemente adquiriu algumas linhas da Pluma. Uma delas é a “Foz do Iguaçu (PR) – Rio de Janeiro (RJ) via Londrina (PR)”. Entretanto, em consulta ao sítio eletrônico da Agência, a linha em questão não opera seções partindo da centralidade londrinense⁴⁸.

A Nacional Expresso e a Rotas do Triângulo, com suas linhas oriundas de Foz do Iguaçu e Maringá, atende à sua área de predomínio que se concentra no eixo Uberaba-Uberlândia-Goiânia-Brasília, compreendendo a região do Triângulo Mineiro e o sul goiano⁴⁹. Já a Viação Motta atua em algumas das principais cidades do Mato

⁴⁸ A linha em questão é a “09-0829-00: Foz do Iguaçu (PR) – Rio de Janeiro (RJ) via Londrina (PR)”. O fato da centralidade londrinense estar indicada na descrição da linha denota, neste caso, o trecho percorrido por esta, sem que seja operada alguma seção que contemple o município em questão.

⁴⁹ A linha da Nacional Expresso é a “06-1102-04: Araguari (MG) – Foz do Iguaçu (PR)”. Já as linhas da Rotas do Triângulo são: “12-1102-01: Brasília (DF) – Foz do Iguaçu (PR)” e “12-1102-02: Brasília (DF) – Maringá (PR)”.

Grosso (Cuiabá e Rondonópolis) e do Mato Grosso do Sul (Campo Grande; Coxim, entre outras). A EUCATUR atua no eixo que compreende as centralidades rondonienses distribuídas ao longo da rodovia BR-364 (de Ji-Paraná a Porto Velho). Uma linha verificada em observações no trabalho de campo foi a Porto Velho – Curitiba⁵⁰.

A Expresso Maringá atua em algumas cidades do interior do Paraná, sobretudo na região noroeste do estado. Destacam-se também os trajetos para cidades sul-matogrossenses como Dourados e Caarapó. Já a Helios atende à Londrina por intermédio da linha⁵¹ que opera no trecho entre Carazinho (RS) e Tucumã (PA). A Guerino Seiscento dinamiza a centralidade de Londrina com o interior paulista, desde Campinas a Ribeirão Preto, contendo cidades como Assis; Bauru; Franca; Ibitinga; Jaú; Marília, entre outras, efetuando conexões para alguns outros municípios paulistas.

O predomínio da Viação Garcia é notável. Antes de ser adquirida pela Brasil Sul em 2014 já operava destinos como Campinas; Curitiba; Foz do Iguaçu; Maringá; Naviraí; Niterói; Ribeirão Preto; Santos; São Paulo; Uberaba, entre outros. Ou seja, dos destinos com maior demanda no Centro-Sul brasileiro, a Garcia opera linhas para praticamente todos, e, com a aquisição já citada, incorporou-se à operação os municípios de Florianópolis e Porto Alegre entre outros no Sul do Brasil. Quase metade dos guichês é pertencente à Viação Garcia, que agora em conjunto com a Brasil Sul oferece mais de 80 destinos dentro e fora do Paraná, desde Uberaba e Niterói até Florianópolis e Porto Alegre.

4.3.1 Empresas que operam trechos para a cidade de São Paulo

A Kaiowa opera 2 linhas para São Paulo, todas oriundas de Foz do Iguaçu e com destino a capital fluminense. Já a Brasil Sul opera com uma linha oriunda de Arapongas, ao passo que a Princesa do Ivaí atua com a linha oriunda de Londrina. Por fim, a Viação Garcia contém treze linhas. São quatro origens diferentes: Colorado, Ivaiporã (3), Londrina (7), Porecatu e Rolândia. Das sete linhas de Londrina, duas contém Santos como destino final, ao passo que o restante contém a capital paulista como ponto terminal.

⁵⁰ A linha em questão é a “09-0784-00: Curitiba (PR) – Porto Velho (RO)”.

⁵¹ A linha em questão é a “10-1797-00: Carazinho (RS) – Tucumã (PA)”.

4.4. Os fluxos de passageiros: as conexões rodoviárias no eixo São Paulo-Londrina

São 17 linhas que contemplam a seção Londrina-São Paulo, que partem de sete origens distintas e se destinam às capitais fluminense (2) e paulista (13) e ao município de Santos (2) (TABELA 12).

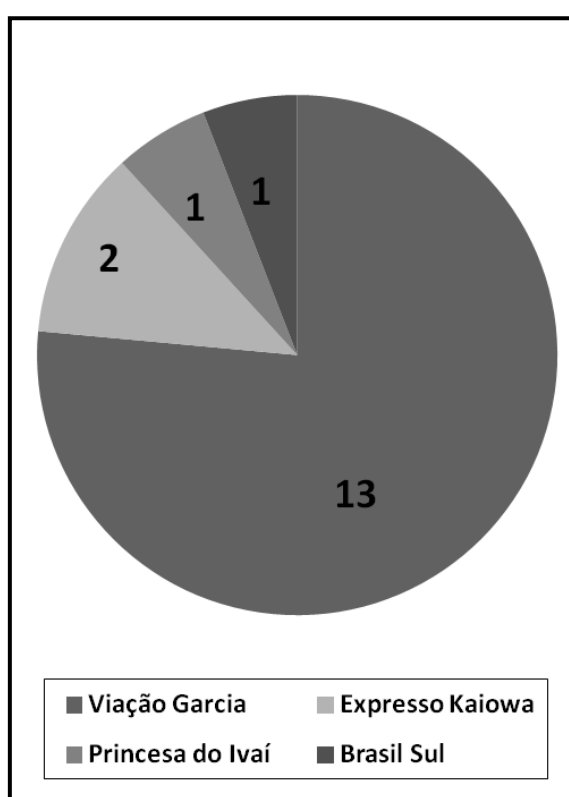
TABELA 12. BRASIL: Linhas que contemplam a seção Londrina-São Paulo

Prefixo	Descrição da linha	Empresa	T.V.	Pr.	Obs.
09-0428-00	Rolândia(PR) – São Paulo(SP)	Viação Garcia Ltda.	C	-	-
09-0428-01	Colorado(PR) – São Paulo(SP)	Viação Garcia Ltda.	C	-	-
09-0429-00	Arapongas(PR) – São Paulo(SP)	Brasil Sul Linhas Rodoviárias Ltda.	C	-	-
09-0474-00	Londrina(PR) – São Paulo(SP)	Empresa Princesa do Ivaí Ltda.	C	-	-
09-0476-00	Londrina(PR) – São Paulo(SP)	Viação Garcia Ltda.	C	-	-
09-0476-02	Londrina(PR) – São Paulo(SP)	Viação Garcia Ltda.	C	-	-
09-0476-41	Londrina(PR) – São Paulo(SP)	Viação Garcia Ltda.	L	-	-
09-0476-42	Londrina(PR) – São Paulo(SP)	Viação Garcia Ltda.	L	-	-
09-0476-61	Londrina(PR) – São Paulo(SP)	Viação Garcia Ltda.	E	TP	-
09-0682-00	Foz do Iguaçu(PR) – Rio de Janeiro(RJ)	Expresso Kaiowa S/A	C	-	-
09-0682-61	Foz do Iguaçu(PR) – Rio de Janeiro(RJ)	Expresso Kaiowa S/A	C	-	-
09-0936-00	Ivaiporã(PR) – São Paulo(SP)	Viação Garcia Ltda.	C	-	-
09-0936-41	Ivaiporã(PR) – São Paulo(SP)	Viação Garcia Ltda.	L	-	-
09-0936-61	Ivaiporã(PR) – São Paulo(SP)	Viação Garcia Ltda.	E	-	-
09-1418-00	Londrina(PR) – Santos(SP)	Viação Garcia Ltda.	C	-	-
09-1418-61	Londrina(PR) – Santos(SP)	Viação Garcia Ltda.	E	TP	-
09-1481-00	Porecatu(PR) – São Paulo(SP)	Viação Garcia Ltda.	C	-	-
Total de linhas: 17	Origens: 7 Destinos: 3	Total de empresas: 4	-	-	-
Observações					
T.V.: tipos de veículo – [C] convencional com sanitário; [E] executivo; [L] leito Pr.: promoção – [TP] tarifa promocional Obs.: observação.					

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

As quatro empresas são paranaenses, sendo que as companhias Brasil Sul, Garcia e Princesa do Ivaí pertencem ao grupo Garcia-Brasil Sul, ao passo que a Expresso Kaiowa é integrante do Grupo Comporte, do qual participam as empresas paranaenses Expresso Maringá; Transportes Coletivos Grande Londrina, entre outras (TABELA 12).

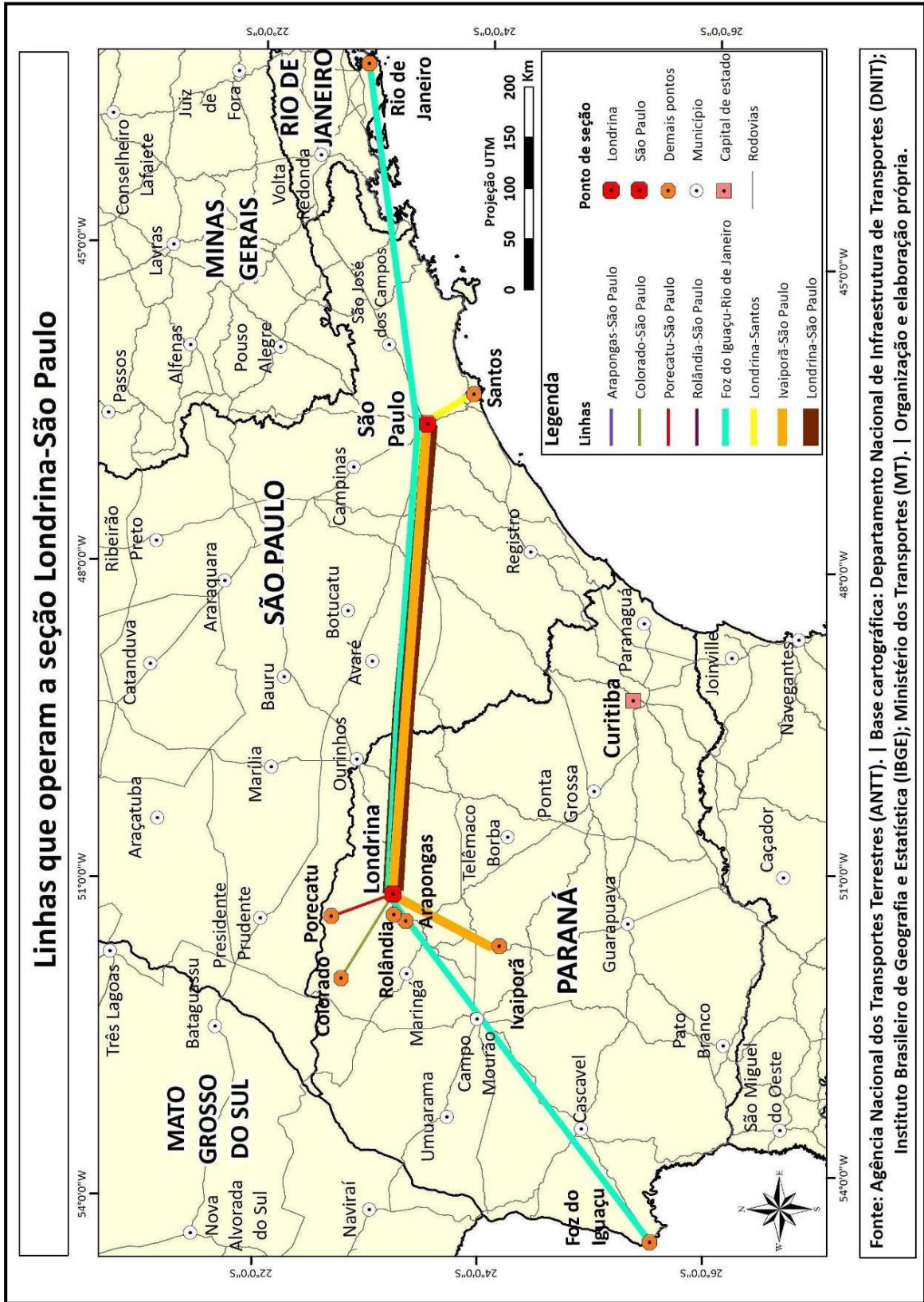
GRÁFICO 12. BRASIL: Distribuição das linhas que contemplam a seção Londrina-São Paulo



Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

Das 17 linhas, dez são operadas pela Viação Garcia. Somando-se as linhas atendidas pelo grupo Garcia-Brasil Sul, a concentração aumenta, já que doze das quatorze pertencem ao grupo em questão (GRÁFICO 12).

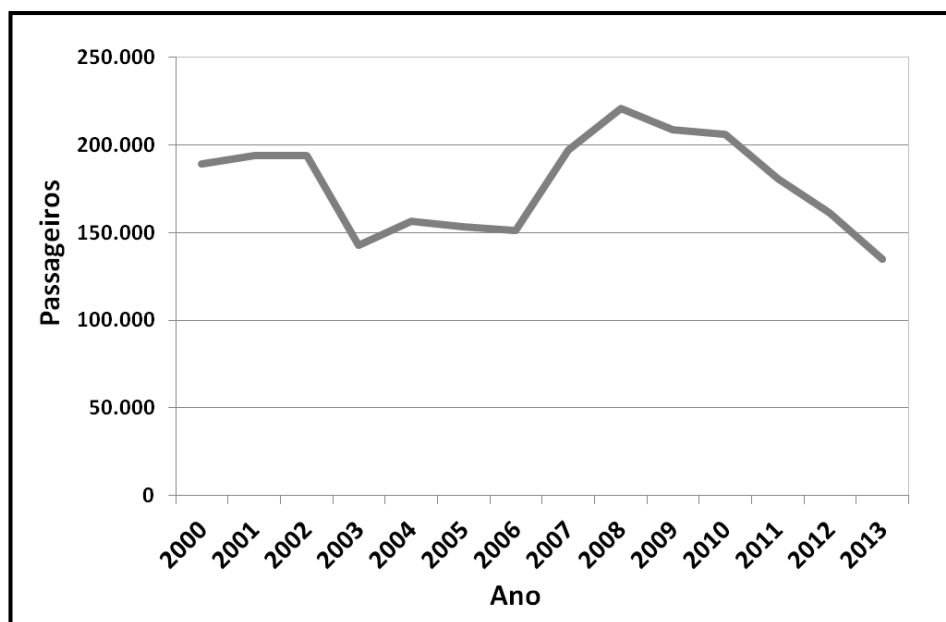
MAPA 5. BRASIL: Linhas que contemplam o eixo rodoviário Londrina-São Paulo



Organização e elaboração própria.

A intensidade dos deslocamentos é evidente entre as centralidades de Londrina e São Paulo, o que é reforçado pelo mapa 04 no tópico 4.2. À exceção das linhas operadas pela Expresso Kaiowa (Foz do Iguaçu-Rio de Janeiro) e pela Viação Garcia (Londrina-Santos), todos os trajetos com origem no norte paranaense terminam seus percursos na capital paulista. Como visto anteriormente, a ligação entre Londrina e São Paulo tem a segunda maior demanda dentre as ligações entre a capital paulista e cidades paranaenses. Esta demanda, totalizados os dados de ida e volta, sempre esteve acima dos 130.000 passageiros a cada ano.

GRÁFICO 13. BRASIL: Quantidade de passageiros na ligação Londrina-São Paulo no período 2000-2013



Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

A demanda teve uma forte queda no ano de 2003, retomando o crescimento de 2006 a 2008. Contudo, estes valores registraram uma queda a partir de 2009 (GRÁFICO 13). Segundo Sandro, “a demanda pode ter diminuído no terminal por conta das linhas metropolitanas e das novas rodoviárias nas cidades vizinhas⁵²”. Sobre a demanda para as capitais paranaense e paulista, Sandro explicita que:

“A demanda é maior para Curitiba. Embora não tenhamos os dados com maior precisão, historicamente a demanda sempre foi maior para São

⁵² Entrevista concedida por Sandro Roberto B. Neves, superintendente do Terminal Rodoviário de Londrina, no dia 08 de setembro de 2015.

Paulo, em virtude do comércio e dos fluxos para a universidade (sobretudo para a Universidade Estadual de Londrina – UEL) vindos da capital paulista e não de Curitiba. Os alunos curitibanos permanecem em grande medida nas universidades da capital paranaense” (informação verbal)⁵³.

Contudo, em visita à garagem matriz da Viação Garcia em Londrina, empresa que opera as ligações entre a centralidade londrinense e as capitais em questão, são oito horários diários em média para São Paulo e quatro para Curitiba (informação verbal)⁵⁴. Segundo informações do departamento operacional da empresa, a média de horários diários partindo de Londrina para São Paulo é de oito, ao passo que para Curitiba são quatro. O funcionário do departamento de marketing, Thyago Douglas Gomes, alerta que, mesmo nas altas temporadas (meses de janeiro, julho e dezembro e feriados prolongados), a quantidade de horários é maior para São Paulo do que para Curitiba, em virtude de viagens a passeio (visitas de parentes) e negócios (compras) (informação verbal)⁵⁵.

⁵³ Entrevista concedida por Sandro Roberto B. Neves, superintendente do Terminal Rodoviário de Londrina, no dia 08 de setembro de 2015. Está inserida nos apêndices deste trabalho.

⁵⁴ Informações coletadas em visita à garagem da Viação Garcia em Londrina no dia 11 de setembro de 2015.

⁵⁵ Entrevista concedida por Sandro Roberto B. Neves, superintendente do Terminal Rodoviário de Londrina, no dia 08 de setembro de 2015. Está inserida nos apêndices deste trabalho.

PARTE III

**OS ENTORNOS: ARTICULAÇÕES ENTRE OS
SUBCENTROS POLARIZADOS POR LONDRINA E POR
SÃO PAULO**

CAPÍTULO 5. Novos subcentros do entorno londrinense e do Norte do Paraná e suas conexões com a Região Metropolitana de São Paulo

Como visto nos capítulos anteriores, Londrina se consolidou como uma centralidade regional ao longo das décadas, com certa pujança econômica e relevância no contexto da rede urbana do norte paranaense e do estado do Paraná. Trata-se da segunda maior cidade do estado, e, no tocante ao transporte de passageiros, a segunda com o maior número de passageiros na ligação com a capital paulista. “Tendo em vista que o desenvolvimento regional se realiza diferenciadamente, a rede urbana configura-se em um recorte onde se torna possível compreender caminhos de realização do mesmo, mas articuladamente à divisão territorial do trabalho” (FRESCA, 2010, p. 116).

A rede urbana é o espaço em que se realizam os processos de acumulação do capital e circulação do excedente produzido. Diversas atividades são realizadas por meio desta rede, que envolvem centros urbanos de tamanhos distintos e funções diferenciadas. “Rede urbana e divisão territorial do trabalho constituem um conjunto analítico pelo qual pode-se ter um entendimento do desenvolvimento regional e urbano” (FRESCA, 2010, p. 119).

É nesta conjuntura que se configuram os deslocamentos entre as cidades desta rede urbana, já que as funções e serviços estão distribuídos pela rede de forma desigual e combinada. Um exemplo que se aplica à centralidade londrinense alude aos serviços de saúde, que geram diversos deslocamentos advindos de várias cidades na região do norte paranaense e nas porções paulistas dinamizadas pelos subcentros de Assis, Ourinhos e Presidente Prudente, distribuídos ao longo da bacia do rio Paranapanema (FRESCA, 2012).

Considerando os deslocamentos interestaduais, Londrina é aquele que registra o maior número de linhas interestaduais (87), o que reforça sua condição primaz no trecho em questão. Apucarana, com 26 linhas, e Bandeirantes e Cornélio Procopio, com 23 linhas cada, são as outras cidades com o maior número de linhas, conforme o quadro 3.

QUADRO 3. PARANÁ: Número de linhas que operam nos terminais rodoviários dos municípios paranaenses considerados neste trabalho

Municípios paranaenses considerados	Número de linhas
Apucarana	26
Arapongas	12
Bandeirantes	23
Cambé	6
Cornélio Procópio	23
Ibiporã	6
Londrina	87
Rolândia	15
Total	198

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

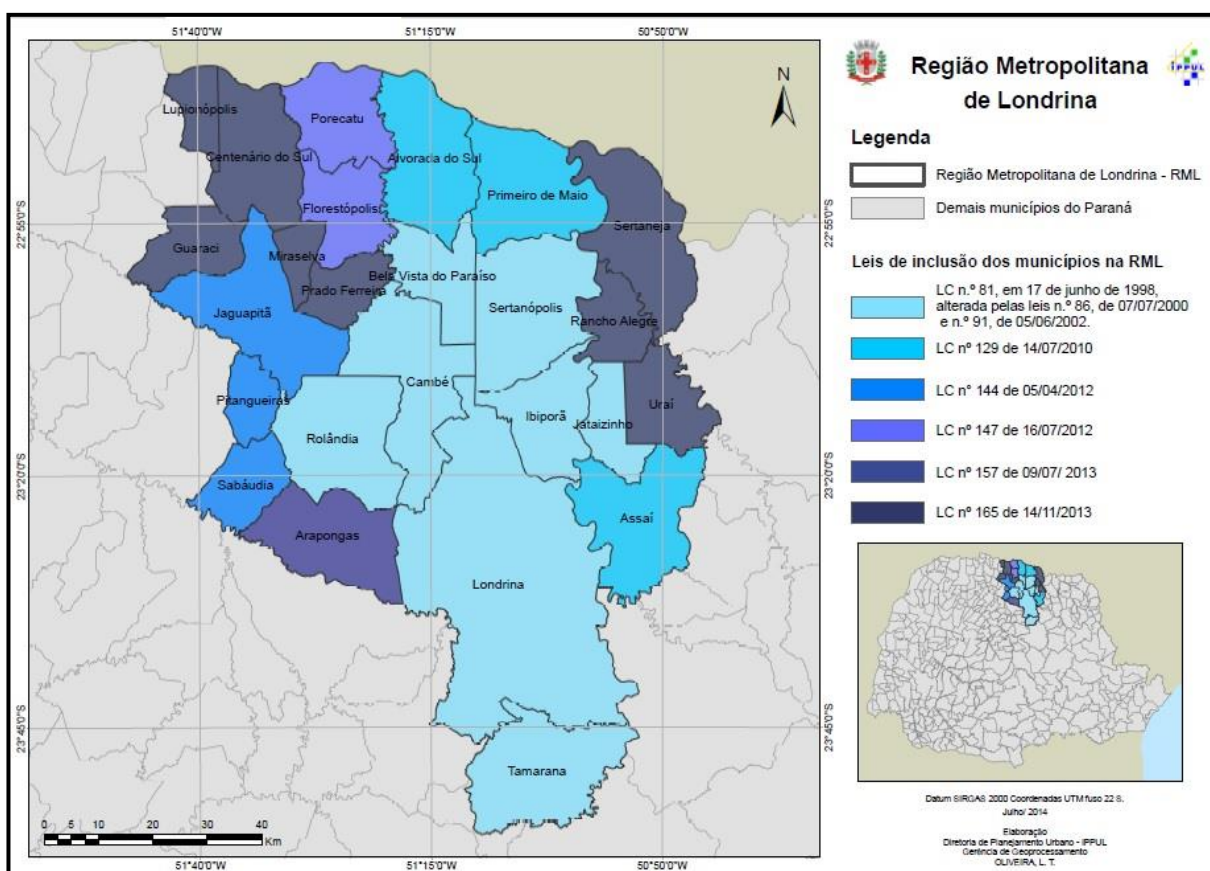
Nota-se que Londrina contém quase a metade das linhas somadas, além de uma diversidade de destinos no território nacional (QUADRO 3). Como visto no subitem 4.2 do capítulo 4, há ainda quatro linhas internacionais, o que reforça a condição londrinense de nó interestadual e internacional do transporte rodoviário de passageiros. Portanto, ao longo das últimas décadas, esses deslocamentos de certa maneira explicam a conformação de um aglomerado urbano, denominado de diferentes formas por diferentes fontes em variados estudos. Tal aglomerado configura um *continuum* urbano entre Ibiporã, Londrina, Cambé e Rolândia, nas margens da rodovia BR-369, em que as cidades registraram expansões em suas manchas urbanas em direção aos limites municipais nas proximidades da rodovia em questão.

5.1. As variadas regionalizações que consideram o papel central de Londrina

Este papel central de Londrina fez com que fosse criada no final da década de 1990 a Região Metropolitana de Londrina, já que houvera o entendimento de que era necessária a criação de uma área de planejamento para pensar os municípios que

se relacionam com maior frequência com a centralidade londrinense. Portanto, o governo do estado do Paraná, por intermédio da Lei Complementar nº 81 de 17/06/1998, institucionalizou a Região Metropolitana de Londrina (RML). Esta se iniciara com os municípios de Londrina, Cambé, Jataizinho, Ibiporã, Rolândia e Tamarana. Outras oito leis complementares incluíram outros municípios ao longo dos últimos anos. Atualmente a Região Metropolitana de Londrina contém 26 cidades: Londrina, Cambé, Bela Vista do Paraíso, Jataizinho, Ibiporã, Rolândia, Sertanópolis, Tamarana, Primeiro de Maio, Alvorada do Sul, Assaí, Sabáudia, Jaguapitã, Pitangueiras, Florestópolis, Porecatu, Centenário do Sul, Guaraci, Lupionópolis, Miraselva, Prado Ferreira, Uraí, Rancho Alegre, Sertaneja e Arapongas (PARANÁ, 2015), esta última incluída em 2014 (MAPA 6).

MAPA 6. PARANÁ: Municípios da Região Metropolitana de Londrina e os anos e leis de inclusão dos municípios



Disponível em: < http://www1.londrina.pr.gov.br/dados/images/stories/Storage/ippul/mapas_tematicos/rml_londrina.pdf>. Acesso em: 15/11/2015.

Entretanto, a configuração desta região metropolitana é controversa, pois

alguns debates trabalham a tese de que não há uma integração territorial efetiva entre todos os municípios abarcados que justifique a existência de um conjunto de cidades com um caráter metropolitano. Ribeiro (2006, p. 201) afirma que “se trata de uma aglomeração de caráter não-metropolitano, pois somente se configuram fluxos expressivos com algumas cidades próximas, revelando-se seus papéis regionais”. Ou seja, esta região metropolitana tem um caráter em grande medida institucional, sem que haja necessariamente aspectos e indicativos para a configuração de uma metrópole. Portanto, para este trabalho, a noção de “microrregião geográfica” é mais adequada para que desta seja efetuado um recorte que considere os municípios em estudo.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) define em 1990⁵⁶ as microrregiões geográficas. Inicialmente, a Microrregião Geográfica de Londrina continha os municípios de Cambé, Iporã, Londrina e Rolândia. Sua área original não se alterou, já que o distrito de Pitangueiras foi desmembrado de Rolândia em 1990⁵⁷ e foi instalado como município em 1993. Tamarana, por sua vez, era um distrito de Londrina e foi desmembrado em 1995, ano em que ocorre a instalação do município tamaraense⁵⁸. A microrregião geográfica de Londrina atualmente contém seis municípios: Cambé; Iporã; Londrina; Pitangueiras; Rolândia e Tamarana. Sua população é de 784.520 habitantes⁵⁹ e seu PIB é de R\$ 17.848.276.000,00⁶⁰.

⁵⁶ O documento em questão é intitulado “Divisão regional do Brasil em mesorregiões e microrregiões geográficas (volume I)”. Publicado em 1990 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), esse define as microrregiões como “[...] partes das mesorregiões que apresentam especificidades quanto à organização. [...] Essas especificidades referem-se à estrutura de produção agropecuária, industrial, extrativismo mineral ou pesca. [...] Assim, a estrutura da produção para identificação das microrregiões é considerada em sentido totalizante, constituindo-se pela produção propriamente dita, distribuição, troca e consumo, incluindo atividades urbanas e rurais” (IBGE, 1990, p. 8).

⁵⁷ “O Patrimônio de Santo Antônio foi elevado à categoria de distrito, com o nome de Pitangueiras [...], e, em 28 de setembro de 1990, foi elevado ao nível de município, através da Lei Estadual nº 9.389, que criava ‘ad referendum’ de plebiscito, o Município de Pitangueiras, cuja instalação se deu em 01 de janeiro de 1993” (IBGE, 2015). Sobre isso, ver: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=411965&search=parana|pitangueiras|infograficos:-historico>>. Acesso em: 15/11/2015.

⁵⁸ “Em plebiscito realizado no dia 26 de novembro de 1995 foi desmembrado de Londrina e criado o Município de Tamarana através da Lei Estadual n.º 11.224 de 13 de dezembro de 1995. [...] Em 13 de dezembro de 1995 o governador Jaime Lerner assinou o decreto de criação do município (IBGE, 2015)”. Sobre isso, ver: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=412667>>. Acesso em: 15/11/2015.

⁵⁹ Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 16/11/2015.

⁶⁰ *Ibidem*.

TABELA 13. PARANÁ: Microrregião geográfica de Londrina: população em 2015 (estimada) e Produto Interno Bruto (PIB) em 2012

Município	População (habitantes)	Produto Interno Bruto (em mil reais)
Londrina	548.249	12.826.470
Cambé	103.822	2.107.340
Rolândia	63.316	1.343.033
Ibiporã	52.330	1.316.071
Tamarana	13.730	201.541
Pitangueiras	3.073	53.821
Total	784.520	17.848.276

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Elaboração e organização própria.

Londrina responde por 69,88% da população deste conjunto e por 71,86% do Produto Interno Bruto da microrregião (TABELA 13). A segunda cidade mais populosa é Cambé, sendo a única juntamente com Londrina a superar os 100 mil habitantes. Os valores referentes ao Produto Interno Bruto para os municípios de Cambé, Ibiporã e Rolândia têm uma justificativa: estão acima de um bilhão de reais, pois estes municípios contêm parte razoável de sua economia vinculada a um setor industrial relevante.

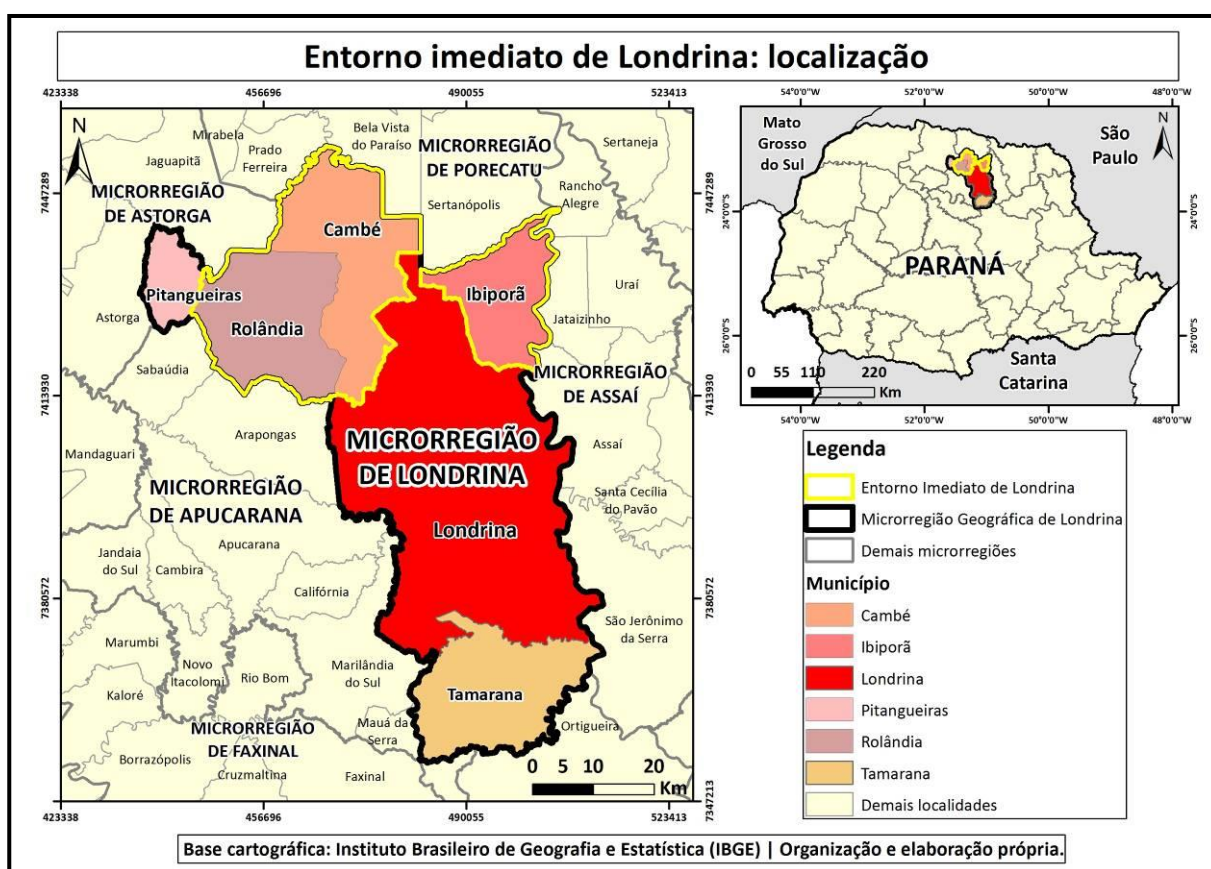
Diversas delimitações foram elaboradas por pesquisadores e instituições oficiais para regionalizar os municípios do entorno de Londrina. Tavares (2001)⁶¹ traz a ideia de “aglomerado urbano de Londrina”, que contém 4 municípios. Já Bragueto (2007)⁶² trabalha com a formulação “aglomerado urbano-industrial de Londrina”, que considera 4 municípios. E, no que tange a este trabalho, fora definida a ideia de “Entorno Imediato de Londrina”, que contém os municípios de Cambé, Ibiporã e Rolândia. Conforme ANDRADE (1977, p. 59), “(...) o pólo é o centro econômico dinâmico de uma região, de um país ou de um continente, e que o seu crescimento se faz sentir sobre a região que o cerca, de vez que ele cria fluxos da região para o centro e refluxos do centro para a região”. E, no que diz respeito à configuração

⁶¹ TAVARES, J. H. **Agglomeração urbana de Londrina: integração territorial e intensificação de fluxos**. Presidente Prudente: FCT/UNESP, 2001.

⁶² BRAGUETO, C. R. **O aglomerado urbano-industrial de Londrina: sua constituição e dinâmica industrial**. São Paulo: FFLCH/USP, 2007. 283f.

deste entorno, os municípios que o compõe têm contingentes populacionais superiores a 45 mil habitantes e uma vinculação reforçada com a centralidade londrinense por intermédio do transporte metropolitano, já que os maiores valores de demanda diária foram registrados para as linhas entre os municípios desse conjunto. Além disso, Pitangueiras e Tamarana não contém nenhuma ligação rodoviária interestadual⁶³ (MAPA 7).

MAPA 7. PARANÁ: Localização do entorno imediato de Londrina



Elaboração e organização própria.

Os municípios do “entorno imediato” contém relações mais intensas com a cidade londrinense. “O cotidiano de Londrina reúne também empresas e pessoas de Cambe, Ibiporã e Rolândia” (OLIVEIRA, 2009, p. 284). Segundo Oliveira (2009):

“O Centro Principal de Londrina é também o centro de uma região cujos limites são difíceis de precisar, mas que se estende pelo norte do Estado e

⁶³ Consulta realizada ao Sistema de Transporte de Passageiros disponível no sítio eletrônico da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT): <<https://appweb.antt.gov.br/sgp/src.br.gov.antt/apresentacao/consultas/transp.aspx>>. Acesso em 15/11/2015.

até para além das fronteiras do Paraná. A centralidade de Londrina (SILVA, 2006) implica em fluxos que fazem do Centro Principal um local mais do que favorável ao comércio e aos serviços” (OLIVEIRA, 2009, p. 285).

Oliveira (2009) atenta para o fato de que, além do circuito superior, as atividades do circuito inferior também contribuem para que Londrina exerça uma forte polarização regional. “Em geral o trabalho dos motoboys está ligado à circulação de mercadorias de pequeno porte, informações e documentos pela cidade e também entre Londrina e cidades vizinhas” (OLIVEIRA, 2009, p. 251). No tocante aos serviços de moto táxi e dos camelódromos, Londrina funciona como um polo regional que oferece tais atividades. Segundo os questionários aplicados aos lojistas do Camelódromo de Londrina⁶⁴, seis mencionaram que suas vendas são em parte para municípios próximos à Londrina, como Cambé, Ibiporã, Rolândia, Arapongas e Apucarana. Nota-se, portanto, uma participação relevante de Londrina no contexto regional.

No que tange a tais polarizações, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) elaborou no ano de 2007 um estudo intitulado “Região de Influência das Cidades (REGIC)”, em que privilegiou a função de gestão do território dos núcleos estudados. Posteriormente, buscou-se a verificação das ligações entre os centros da rede urbana, de modo a estabelecer as áreas de influência. Por fim, tais centros foram hierarquizados, de modo a classificar os centros de gestão do território (IBGE, 2008). Foram elaborados os seguintes níveis hierárquicos: Grande Metrópole Nacional – que neste caso, se aplica à centralidade de São Paulo(SP); Metrópole Nacional – Brasília(DF) e Rio de Janeiro(RJ); Metrópole – Belém(PA); Belo Horizonte(MG); Curitiba(PR); Fortaleza(CE); Goiânia(GO); Manaus(AM); Porto Alegre(RS); Recife(PE) e Salvador(BA). Portanto, este conjunto de 12 centros configura a rede dos principais centros (IBGE, 2008). Além destes três níveis, há ainda os seguintes: Capital Regional, com os subníveis A, B e C; Centro Sub-Regional, com os subníveis A e B; Centro de Zona, com os subníveis A e B, e, por fim, o nível Centro Local (IBGE, 2008). E, no que diz respeito ao presente trabalho, Londrina é uma capital regional “B” vinculada à metrópole de Curitiba, e contém três municípios em sua Área de Concentração de População (ACP)⁶⁵: Cambé, Ibiporã e

⁶⁴ Os questionários foram aplicados no dia 10/09/2015, no Camelódromo de Londrina, localizado na Rua Sergipe, número 309, Centro, Londrina-PR. Está inserido nos apêndices ao final deste trabalho.

⁶⁵ Segundo o estudo REGIC, “para as cidades que constituem grandes aglomerações urbanas, a

Rolândia (IBGE, 2008). Ou seja, a centralidade londrinense é composta por quatro municípios, em virtude do processo de aglomeração urbana que permeia este conjunto.

Londrina contém em sua área de influência 89 municípios, dentre os quais se destacam um centro sub-regional “A” (Apucarana); dois centros sub-regionais “B” (Ivaiporã e Santo Antônio da Platina); seis centros de zona “A” (Arapongas, Bandeirantes, Cornélio Procópio, Ibaiti, Jacarezinho e Jandaia do Sul); dois centros de zona “B” (Andirá e Faxinal), além de 78 centros locais. Destes, 25 se vinculam diretamente à Londrina (IBGE, 2008). Grande parte destes 89 municípios está localizada no norte paranaense e, no tocante a este trabalho, serão analisados centros que se configuram como nodais com certa relevância para o transporte de passageiros no trecho Londrina-São Paulo. Serão considerados os municípios de Apucarana e Arapongas, pois estes contém uma população superior a 100 mil habitantes e certa relevância sub-regional, bem como os centros de Bandeirantes e Cornélio Procópio, que estão distribuídos ao longo do trecho em questão e contém valores de demanda relevantes para as ligações com a capital paulista. Por fim, os municípios de Cambé, Ibiporã e Rolândia, componentes do “entorno imediato de Londrina”, também serão analisados, de modo que possa ser efetuada uma leitura das ligações com São Paulo que vá para além do município de Londrina que, como visto no capítulo 3, registrou a segunda maior demanda de passageiros nas ligações como São Paulo no período 2000-2013.

5.2. Pendularidade em Londrina e região: uma análise do transporte coletivo de passageiros

O entorno imediato em questão demonstra que tal aglomerado urbano se vincula à existência de uma cidade principal: Londrina, que é dotada de funções e atividades polarizadoras que colaboram com o estabelecimento de diversos e contínuos fluxos que ilustram uma complementaridade funcional (FRESCA, 2012). Nesta conjuntura de fluxos que se inserem as dinâmicas atinentes aos

unidade de observação foi o conjunto da Área de Concentração de População - ACP ou de suas sub-áreas. As ACPs são definidas como grandes manchas urbanas de ocupação contínua, caracterizadas pelo tamanho e densidade da população, pelo grau de urbanização e pela coesão interna da área, dada pelos deslocamentos da população para trabalho ou estudo. As ACPs se desenvolvem ao redor de um ou mais núcleos urbanos, em caso de centros conurbados, assumindo o nome do município da capital, ou do município de maior população” (IBGE, 2008).

deslocamentos pendulares, que, no caso do entorno londrinense, são efetuados em boa parte pelo transporte coletivo metropolitano sobre pneus. Segundo Druciaki (2014):

“[...]o serviço prestado por TRM foi surgindo de acordo com uma demanda crescente, reflexo do processo de urbanização, dos rearranjos na divisão territorial do trabalho (DTT) do incremento populacional, sobretudo no eixo Londrina-Maringá. Londrina iniciou esse serviço entre Cambé e Ibiporã, onde a dinâmica urbano-regional é mais intensa devido a proximidade locacional e a conurbação de seus espaços físicos territoriais” (DRUCIAKI, 2014, p. 21).

Data do final da década de 1980 as primeiras ligações efetuadas pelo transporte metropolitano entre os municípios de Cambé, Ibiporã, Jataizinho e Londrina. Uma das linhas já interligava os municípios de Cambé e Ibiporã, ou seja, estes fluxos não partiam da cidade principal. “Havia, portanto, fluxos populacionais entre as cidades de Ibiporã e Cambé, que não partiam da cidade principal, o que é indicativo de intensa divisão social do trabalho” (FRESCA, 2012, p. 179). Após o ano de 1998 a criação de novas linhas é intensificada, com a implantação de linhas originadas em Londrina com destino aos municípios de Bela Vista do Paraíso e Rolândia. Há também a implantação da linha entre esta última cidade e Apucarana, que atende ao município de Araongas (FRESCA, 2012).

O serviço metropolitano do interior é regulamentado pelo Departamento de Estradas de Rodagem do estado do Paraná, e não se restringe às regiões metropolitanas. Estes funcionam com veículos tipo “urbano”, com duas ou mais portas para embarque e desembarque de passageiros, além de estruturas para portadores de deficiência física com dificuldades de locomoção (PARANÁ, 2014). Segundo o artigo 42 da seção II do “Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná”, “a requerimento da transportadora ou ex-offício, poderá o DER/PR, observado os limites de competência municipal, autorizar a conversão de linha ou serviço complementar rodoviário em característica metropolitana” (PARANÁ, 2014).

Estas linhas, por conterem uma tarifa reduzida em comparação àquelas praticadas pelo serviço rodoviário, atraíram diversos passageiros, o que reforçou em certa medida diversas interrelações entre núcleos urbanos próximos por todo o estado paranaense. Atualmente, a tarifa para as linhas entre Cambé, Londrina e Ibiporã operadas pela TIL Transportes Coletivos S/A é de R\$ 3,10, ao passo que a tarifa praticada pela Viação Garcia na linha entre Londrina e Rolândia é de R\$ 3,30.

Alguns passageiros que se deslocam de Londrina para Rolândia têm como destino final os municípios de Apucarana ou Arapongas. Isso fica elucidado pelo fato de que as duas linhas efetuam embarques e desembarques na rodoviária de Rolândia. Portanto, este serviço metropolitano acarretou em um aumento dos fluxos de pessoas em circulação pelas cidades da região de Londrina. Segundo Tavares (2001):

“[...] verificamos que, a partir da implantação da linha metropolitana ligando as cidades de Rolândia a Londrina, somente estão se utilizando das linhas tradicionais aqueles passageiros que estão com muita pressa, ou que não se sentem bem ao se deslocar em um ônibus no qual dificilmente viaja-se sentado. O preço da passagem, mais de 50% inferior ao da linha tradicional, torna a nova linha metropolitana irresistível perante ao nível do poder aquisitivo daqueles que necessitam deslocar-se entre estas cidades com muita frequência.

[...] uma maior frequência de horários, aliada a uma considerável baixa no custo do transporte, fez com que os rolandenses passassem a se deslocar mais, especialmente para passear, divertir-se, visitar parentes e amigos. E, também, passam a percorrer uma distância maior para comprar, uma vez que o preço do deslocamento, o qual contribuía para onerar o preço final do produto, agora já não têm tanto peso” (TAVARES, 2001, p. 141).

Em trabalho de campo realizado nos municípios de Cambé, Ibiporã e Rolândia no dia 10 de setembro de 2015, foram observados alguns aspectos acerca desta circulação pendular de passageiros. Embora sejam relativamente longos, os deslocamentos se dão dentro de um período de tempo razoável. Mesmo no deslocamento mais longo (Rolândia – Londrina via Cambé) a duração da viagem foi em torno de 60 minutos. Os veículos tanto da TIL quanto da Viação Garcia (FIGURA 13) possuem uma configuração interna similar, que “privilegia” um maior espaço para o corredor, o que acarreta em uma menor quantidade de poltronas

FIGURA 13. LONDRINA: Veículos do transporte metropolitano das empresas TIL Transportes Coletivos e Viação Garcia



À esquerda veículo da empresa TIL operando linha para Ibiporã. À direita, veículo da empresa viação Garcia operando linha para Rolândia. Autor: SANTOS, Bruno Candido dos. Data das imagens: 10/09/2015.

Para se deslocar para Ibiporã e Cambé, há uma quantidade de linhas que partem de pontos diversos em Londrina, seja no centro da cidade, seja no Shopping Catuaí, por exemplo. A principal linha é a Cambé-Ibiporã, que atende às duas cidades passando no centro de Londrina. Todas essas linhas são operadas pela TIL. Já a linha que atende Rolândia parte do andar inferior da rodoviária de Londrina, fora da área das plataformas destinadas ao serviço rodoviário⁶⁶. Esta passa pelo centro londrinense e pela cidade de Cambé, sendo operada pela Viação Garcia, que também realiza os serviços para Apucarana (via Arapongas), Mandaguari, Maringá, Astorga, entre outras cidades do norte paranaense. O grupo Garcia-Brasil Sul predomina no transporte coletivo metropolitano na região do norte paranaense, sobretudo nos arredores de Londrina.

A TIL Transportes Coletivos S/A, por sua vez, possui uma área de atuação menor do que a da Garcia, porém são os fluxos com maior demanda, já que esta opera as linhas entre Londrina, Cambé e Ibiporã, além do serviço urbano municipal nestas duas últimas cidades. Na década de 1990 a empresa controlava o serviço municipal londrinense. Seu controle acionário fora vendido nesta mesma década, de

⁶⁶ Portanto, tais demandas não estão computadas, o que, segundo Sandro (informação verbal), explica de certo modo a queda na demanda de passageiros no terminal, já que antes da criação do serviço metropolitano na região, os deslocamentos entre Londrina e o entorno imediato eram possíveis apenas pelo serviço rodoviário. Entrevista concedida no terminal rodoviário de Londrina no dia 08/09/2015. Está inserida nos apêndices deste trabalho.

modo que a companhia passou a atuar nos serviços metropolitano e municipal de Cambé e Ibiporã. As linhas do serviço municipal londrinense foram repartidas entre as companhias Transportes Coletivos Grande Londrina (TCGL) e Francovig. Esta foi adquirida pela Brasil Sul Linhas Rodoviárias Ltda. em 2009, e teve seu nome alterado para Londrisul Transportes. Sua área de atuação no serviço municipal urbano está concentrada nas ligações entre o centro e a região sul de Londrina e, no serviço metropolitano, a companhia opera a linha entre Tamarana e o terminal urbano Lerroville, na zona sul londrinense (“002.1382-400: Tamarana – Lerroville”). A TGCL foi adquirida pelo grupo Comporte em 1997, que como visto anteriormente, é formado por um conglomerado de empresas de transporte de passageiros com atuação nacional. (DRUCIAKI, 2014).

Em Londrina operam 21 linhas do serviço metropolitano que totalizaram no ano de 2011 10.533.147 passageiros (PARANÁ, 2013). São trechos para as cidades de Assaí, Cambé, Bela Vista do Paraíso, Ibiporã, Jataizinho, Rolândia, São Sebastião da Amoreira, Sertanópolis e Tamarana. Destas linhas, 15 contemplam os municípios do entorno imediato de Londrina, e no ano de 2011 totalizaram 9.207.918 passageiros, o que elucida a intensidade das ligações para este conjunto. A demanda para as ligações entre Londrina e demais municípios foi de 1.325.229 usuários, o que representa 12,6% do total. Ou seja, mais de 85% da circulação de passageiros na região polarizada por Londrina se dá nas ligações desta centralidade com seu entorno imediato, o que reforça a intensidade das ligações entre este conjunto de municípios.

5.3 Municípios do “entorno imediato de Londrina” e suas ligações com São Paulo

Como visto anteriormente, houve na década de 1990 uma intensificação do processo de transferência de plantas industriais pelo território do norte paranaense. Parte destas foram oriundas de São Paulo, e algumas que já estavam instaladas na cidade de Londrina tiveram suas fábricas transferidas para alguns municípios do entorno imediato. Segundo Fresca (2010), houve a instalação de alguns estabelecimentos durante as décadas de 1990 e 2000 na região considerada.

“Atlas Schindler em Londrina com elevadores e escadas rolantes (onde parcela de seus fornecedores estão localizados em Assaí); Dixie Toga em

Londrina, com embalagens plásticas, cuja expansão da produção gerou a implantação de diversas unidades de capital local e regional, associadas ou não a primeira; Hussmann/Thermo King em Londrina, com equipamentos de refrigeração; Itap Bemis com embalagens flexíveis em Cambé; Eletroman com peças elétricas e JK Metalúrgica com base de plataforma para a Atlas, ambas em Londrina; Basemetal, em Londrina com cabine para caixa eletrônico, abrigo para ônibus; Ingersoll-Rand com compressores de ar industrial em Londrina; Plásticos Novel com embalagens plásticas – garrafas; Eixo Forte com caçambas; Madereira Ibiporã com móveis de madeira; Wyny como curtume em Ibiporã; Pado, em Cambé, com cadeados e fechaduras; Inquima, em Cambé, com defensivos agrícolas; Hexal/Sandoz com medicamentos farmacêuticos em Cambé; [...] dentre outras tantas. Estas transferências permitiram ampliação da geração de empregos, mas com salários menores que os similares na metrópole paulista, geraram demandas por serviços especializados e Londrina vem se colocando como ofertadora destes serviços, inclusive em expansão mediante capacitações técnicas e científicas. É o que se verifica com os serviços de consultoria jurídica em diversas áreas para muitas das empresas recém transferidas” (FRESCA, 2010, p. 125).

Nota-se a presença de empresas transnacionais no setor industrial londrinense, que em certa medida demandaram a criação de serviços especializados que estão concentrados em Londrina. Portanto, verifica-se que o núcleo urbano londrinense é um polo atrativo de fluxos oriundos de diversas localidades. “Assim, este centro exerce grande influência sobre os demais núcleos urbanos da aglomeração, sobretudo, no que se refere à inserção no mercado de trabalho e ao consumo de bens e serviços” (TAVARES, 2001, p. 209). Segundo o autor:

“[...] cabe lembrar que o fluxo originado por intermédio dos trabalhadores de Cambé, Ibiporã e Rolândia em direção a Londrina, deve ser entendido mais como inter-relações ligadas a complementaridade ou interdependência, que uma dependência propriamente dita. Ao contrário, os deslocamentos motivados para o consumo de bens e serviços, já carregam um certo grau de dependência por parte dos núcleos de menor porte. Por conseguinte, estes intensos deslocamentos pendulares podem ser considerados como a materialização das ligações socioeconômicas que unem estas cidades” (TAVARES, 2001, p. 209).

Ou seja, as cidades do entorno se articulam em diversas escalas e funções, e encontram em Londrina diversos serviços de variados segmentos. Cambé está localizada no entorno imediato de Londrina, a cerca de 15 quilômetros do centro londrinense. Sua população estimada para 2015 é de 103.822 habitantes⁶⁷. São 11 linhas metropolitanas operadas pela TIL, sendo duas com origem em Ibiporã. Há ainda a opção pela Viação Garcia, com a linha oriunda de Rolândia. Há um pequeno centro comercial, com um calçadão que contém agências bancárias e serviços

⁶⁷ Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: < <http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 19/11/2015.

públicos. Este contém algumas lojas do âmbito local, o que elucida a dependência de Londrina para alguns serviços mais especializados bem como para grandes lojas (Figura 14). Destaca-se a loja da rede Colombo (móveis e eletrodomésticos do Rio Grande do Sul). A quantidade de passageiros que embarca para Londrina é considerável, já que não há apenas uma ligação entre as duas cidades. Ou seja, são algumas linhas que ligam este centro de Ibiporã a locais diversos em Londrina, como o Shopping Catuaí e a Universidade Estadual de Londrina. O transporte urbano em Cambé é feito pela TIL Transportes Coletivos, a mesma que opera o suburbano entre esta e Ibiporã. O embarque para Rolândia é feito na rua Belo Horizonte, paralela àquela em que os ônibus para Ibiporã fazem a parada final – avenida Inglaterra.

FIGURA 14. CAMBÉ: Rodoviária de Cambé e centro cambense



À esquerda, terminal rodoviário Gregório Wladeck, em Cambé. À direita, “calçadão” da avenida Brasil. Autor: SANTOS, Bruno Candido dos. Data das imagens: 10/09/2015.

A rodoviária de Cambé contém seis plataformas (FIGURA 14). Há apenas um guichê do grupo Garcia e outro da Expresso Kaiowa, sendo que apenas o da Garcia está em funcionamento⁶⁸. No tocante às ligações rodoviárias com a capital paulista, foram registrados 41.015 passageiros no período 2005-2013.

Ibiporã está localizada na porção leste do entorno imediato de Londrina, a cerca de 20 quilômetros do centro londrinense, Sua população é de 52.330 habitantes⁶⁹. São 5 linhas metropolitanas operadas pela TIL. Há ainda a opção pela Viação Garcia, com a linha oriunda de Jataizinho. A cidade contém duas avenidas

⁶⁸ Verificação efetuada durante trabalho de campo no município de Cambé no dia 10/09/2015.

⁶⁹ Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: < <http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 19/11/2015.

principais que são continuação uma da outra - Santos Dumont e Paraná. À exceção dos estabelecimentos da Ambev; Furgões Ibiporã e Atacadista Muffatão, a cidade não traz, em grande medida, outros estabelecimentos relevantes em escala nacional. Há uma dependência com relação à Londrina, sobretudo no comércio e nos serviços, embora seu setor industrial consiga reter boa parte da força de trabalho ibiporanense. Segundo Druciaki (2014):

“Na cidade de Ibiporã, uma considerável parcela populacional desloca-se a Londrina diariamente. Todavia, é um lugar que possui certa “independência” no que tange sua dinamicidade. Com um setor metal mecânico e alimentício, e uma política de atração industrial, a cidade consegue reter parcela de sua mão de obra, buscando preencher postos de trabalho, inclusive com mão de obra de Londrina e cidades próximas, como Jataizinho e Sertanópolis [...]” (DRUCIAKI, 2014, p. 52).

A quantidade de passageiros que embarcam pra Londrina é considerável, já que não há apenas uma ligação entre as duas cidades. Ou seja, são algumas linhas que ligam este centro de Ibiporã a locais diversos em Londrina, como o Shopping Catuaí e a Universidade Estadual de Londrina. O transporte urbano em Ibiporã é feito pela TIL Transportes Coletivos S/A, a mesma que opera o suburbano entre esta e Cambé.

FIGURA 15. IBIPORÃ: Rodoviária de Ibiporã e ponto provisório de embarque e desembarque do transporte rodoviário interestadual



À esquerda, veículo da empresa Viação Garcia prestando serviço de embarque em linha para Ourinhos. À direita, terminal rodoviário de Ibiporã em reforma. Autor: SANTOS, Bruno Candido dos. Data das imagens: 10/09/2015.

A rodoviária de Ibiporã está em reforma (FIGURA 15). Contém quatro plataformas

e nela operavam as empresas Princesa do Norte, Viação Jóia e as do grupo Garcia-Brasil Sul. Os embarques deste grupo são prestados provisoriamente na mesma rua do terminal (rua Serafim Nunes Diniz), do lado oposto à agência do grupo já citado⁷⁰. No tocante às ligações rodoviárias com a capital paulista, foram registrados 30.639 passageiros no período 2005-2013.

Rolândia está localizada a oeste de Cambé, no entorno imediato de Londrina, e não faz divisa com o território londrinense. Sua população estimada para 2015 é de 63.316 habitantes⁷¹. São duas ligações metropolitanas: uma com Londrina e outra com Apucarana, ambas operadas pela Viação Garcia. Possui um centro comercial ligeiramente maior que o de Cambé, com algumas grandes lojas como Casas Bahia e Romera Móveis (FIGURA 16). Embora não contenha um calçadão como em Cambé, a cidade ampliou algumas calçadas de modo a permitir uma maior circulação de pessoas. A dependência com relação à Londrina é ligeiramente menor do que a das demais cidades já citadas, embora a linha suburbana operada pela Viação Garcia tenha uma boa demanda diária.

FIGURA 16. ROLÂNDIA: Rodoviária de Rolândia e centro rolandense



À esquerda, terminal rodoviário de Rolândia. À direita, cruzamento da avenida Tiradentes e avenida dos Expedicionários. Autor: SANTOS, Bruno Candido dos. Data das imagens: 10/09/2015.

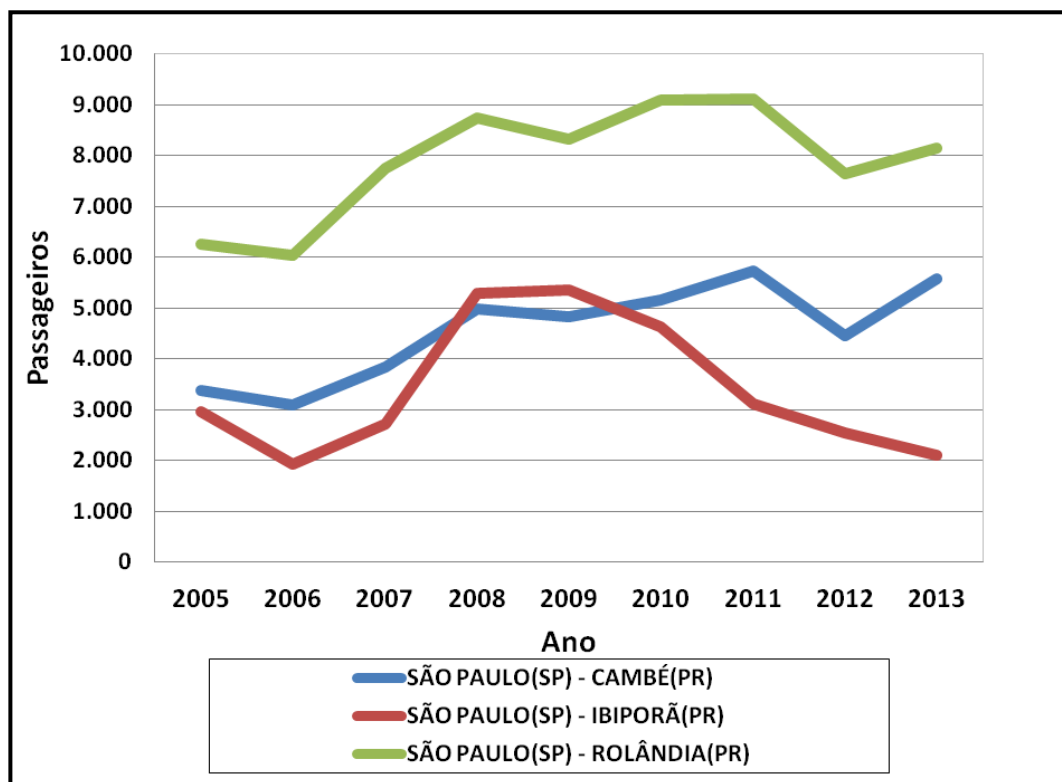
A rodoviária está no centro da cidade, próxima à linha ferroviária (FIGURA 16). Contém 5 plataformas, sendo duas delas para o serviço metropolitano da Viação

⁷⁰ Verificação efetuada durante trabalho de campo no município de Iporã no dia 10/09/2015.

⁷¹ Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: < <http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 19/11/2015.

Garcia. Há neste serviço uma linha para Apucarana, que passa por Arapongas. Nota-se nos guichês a presença de empresas como Motta, Eucatur, Expresso Maringá e Expresso Nordeste. Tanto Cambé quanto Rolândia não tem em seus guichês a menção aos municípios da Região Metropolitana de São Paulo como Osasco e São Caetano do Sul, ao passo que apenas em Cambé se mencionou São Bernardo do Campo⁷². No tocante às ligações rodoviárias com a capital paulista, foram registrados 71.133 passageiros no período 2005-2013.

GRÁFICO 14. BRASIL: Movimento total de passageiros para as ligações entre São Paulo(SP)-Cambé(PR), São Paulo(SP)-Ibiporã(PR) e São Paulo(SP)-Rolândia(PR) no período 2005-2013



Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

No transporte interestadual, nota-se que os maiores valores registrados na série temporal 2005-2013 são os de Rolândia (GRÁFICO 14). Cambé manteve um crescimento até 2011, com algumas variações e decréscimos, ao passo que Ibiporã teve uma forte queda a partir de 2011. Os três municípios registraram a soma de

⁷² Verificação efetuada durante trabalho de campo nos municípios de Cambé e Rolândia no dia 10/09/2015.

142.787 passageiros no período considerado. Rolândia registra os maiores valores pelo fato de que está mais distante de Londrina em comparação com Cambé e Ibiporã, o que faz com que o terminal rolandense retenha uma maior quantidade de passageiros que se destinam à cidade de São Paulo. Ou seja, para os rolandenses, a ida para Londrina, para que nesta seja efetuado o embarque para a capital paulista, aumenta em uma hora o tempo de viagem. A quantidade de horários diários para a ligação Rolândia-São Paulo é a mesma do que para as ligações entre Cambé e Ibiporã com a capital paulista⁷³, portanto, o que pode ilustrar tais diferenças entre a cidade rolandense e as demais do entorno imediato é justamente a distância de cada uma destas com relação à Londrina.

5.4. Outras sub-centralidades na rede urbana do norte paranaense e suas ligações com a capital paulista

Apucarana é uma subcentralidade na rede urbana do Norte paranaense desmembrada de Londrina em 1943⁷⁴. Sua população estimada para 2015 é de 130.430 habitantes⁷⁵. Como visto anteriormente, segundo o REGIC/IBGE, Apucarana é um centro sub-regional “A”, e dinamiza os centros locais de Borrazópolis; Califórnia; Cruzmaltina; Kaloré; Marilândia do Sul; Mauá da Serra; Novo Itacolomi e Rio Bom. Além destes centros, Apucarana dinamiza o município de Jandaia do Sul (centro de zona “A”), que por sua vez contém em sua área de influência os centros locais de Bom Sucesso; Cambira; Marumbi e São Pedro do Ivaí (IBGE, 2008).

Para se dirigir à Londrina, é necessário embarcar rumo à Rolândia para que nesta seja efetuado o embarque na linha para Londrina, ambas da Viação Garcia⁷⁶. A linha que opera a ligação entre Londrina e Rolândia é a “001.0212-440: Londrina-Rolândia”. Já a linha que opera a ligação entre Rolândia e Apucarana é a “001.0212-450: Apucarana-Rolândia”. Estas duas linhas registraram 1.122.059 e 1.162.393 passageiros, respectivamente, totalizando 2.284.452 usuários (PARANÁ, 2013). São

⁷³ Consulta realizada no sítio eletrônico da Viação Garcia. Disponível em: <<http://www.viacaogarcia.com.br/>>. Acesso em 28/11/2015.

⁷⁴ “Elevado à categoria de município e distrito com a denominação de Apucarana, pelo Decreto-lei Estadual n.º 199, de 30-12-1943, desmembrado de Londrina” (IBGE, 2015). Sobre isso, ver: <<http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=410140>>. Acesso em: 28/11/2015.

⁷⁵ Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 18/11/2015.

⁷⁶ Fonte: Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER).

26 linhas interestaduais⁷⁷ operantes em Apucarana, e a demanda total na ligação com São Paulo no período 2005-2013 foi de 183.193 passageiros.

Arapongas é uma subcentralidade relevante na Região Metropolitana de Londrina. O município é emancipado em 1947 após o processo de desmembramento de Rolândia⁷⁸. Sua população estimada para 2015 é de 115.412 habitantes⁷⁹. Da cidade parte a linha metropolitana “001.0730-450: Arapongas-Astorga”, além de ser ponto de seção⁸⁰ para a linha que parte de Rolândia mencionada anteriormente. Segundo o IBGE/REGIC, a cidade é um centro de zona “A”, e contém em sua área de influência os municípios de Pitangueiras e Sabáudia (IBGE, 2008).

Para se dirigir à Londrina, é necessário embarcar rumo à Rolândia para que nesta seja efetuado o embarque na linha para Apucarana (já citada), ambas da Viação Garcia. São 12 linhas interestaduais no município, e a demanda total na ligação com São Paulo no período 2005-2013 foi de 103.585 passageiros. Destas, seis se destinam à capital paulista.

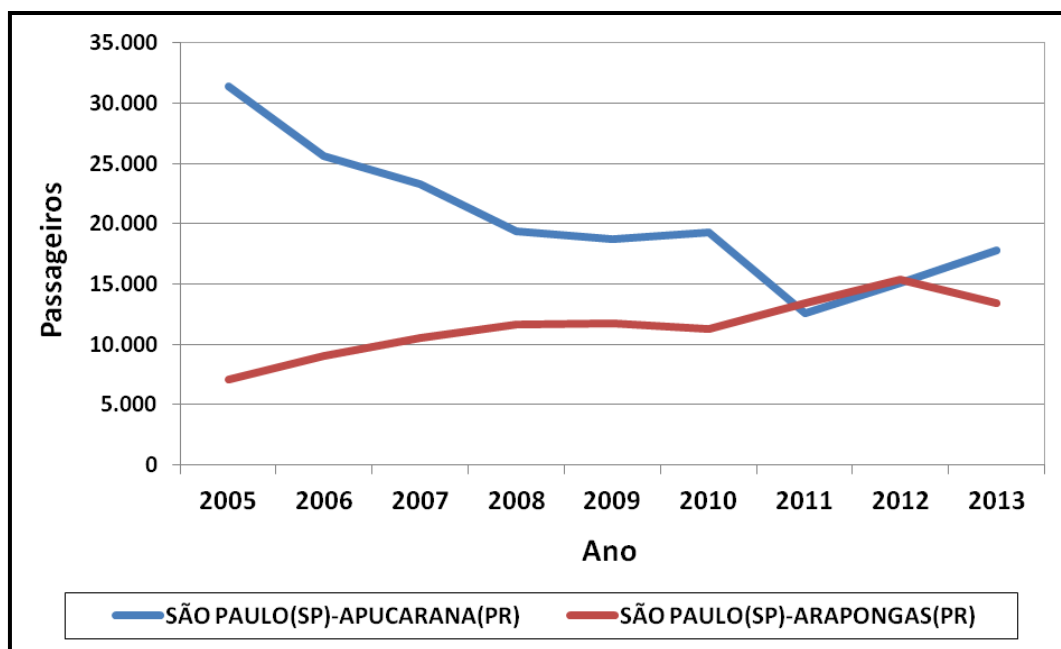
⁷⁷ Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT).

⁷⁸ “Arapongas continuou a fazer parte do território do município de Londrina até o ano de 1943, quando foi criado o município de Rolândia, ao qual passou a pertencer como distrito. [...] Pela riqueza das terras, apropriadas para cultura do café, e pela facilidade para escoamento da produção, Arapongas oferecia as condições necessárias para emancipação, que se verificou a 10 de outubro de 1947” (IBGE, 2015). Sobre isso, ver: <<http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=410150>>. Acesso em: 18/11/2015.

⁷⁹ Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 18/11/2015.

⁸⁰ Segundo o Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER), um ponto de seção é definido como “local de atendimento ao transporte de passageiro, realizado em trecho do itinerário da linha, com fracionamento do preço da passagem” (PARANÁ, 2014).

GRÁFICO 15. BRASIL: Movimento total de passageiros para as ligações entre São Paulo(SP)-Apucarana(PR) e São Paulo(SP)-Arapongas(PR) no período 2005-2013



Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

No transporte interestadual, nota-se que a demanda para Apucarana cai de forma contínua entre 2005 e 2009 e, após uma leve elevação em 2010, tem outra queda em 2011, sendo superada neste ano por Arapongas (GRÁFICO 15). Contudo, a partir deste ano o número de passageiros volta a crescer, enquanto o de Arapongas cai em 2012.

O município de Bandeirantes é criado em 1934⁸¹. Sua população estimada para 2015 é de 32.639 habitantes. Trata-se de um centro de zona “A”, que contém em sua área de influência o centro local de Itambaracá (IBGE, 2008).

O município de Cornélio Procópio é elevado à categoria de cidade em 1938⁸².

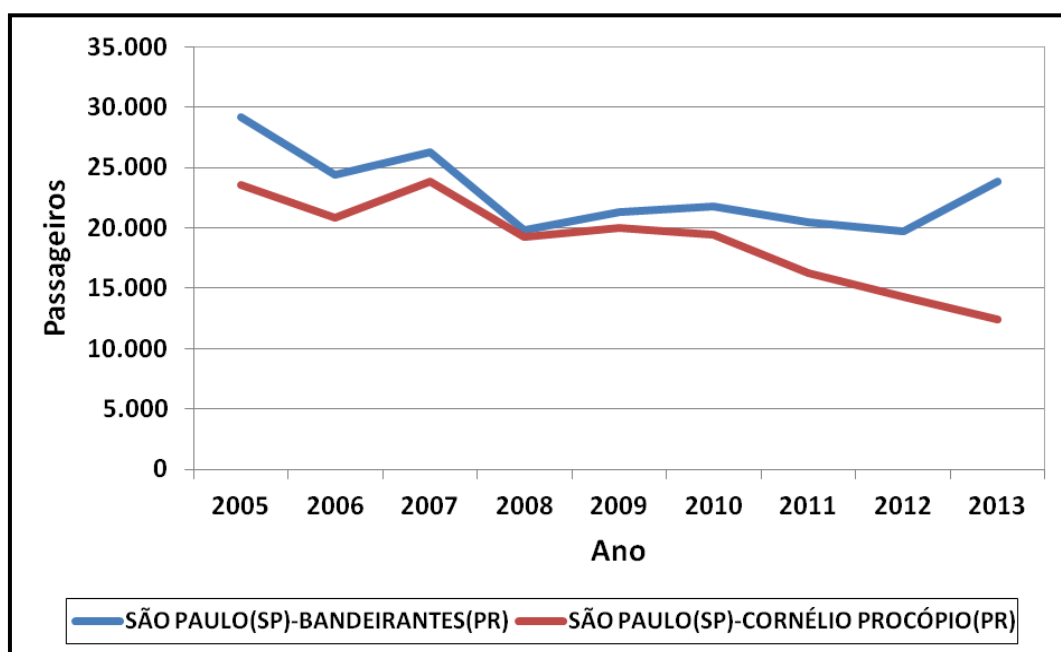
⁸¹ “Pelo Decreto Estadual nº 2.396, de 14/11/1934, foi criado o Município de Bandeirantes, com território desmembrado do Município de Jacarezinho. A 5 de janeiro de 1935, procedeu-se a instalação oficial do município. Em janeiro de 1938, o Município de Bandeirantes foi extinto, tendo sido restabelecido dias depois, em virtude do Decreto-Lei nº 6.282, de 24 de janeiro do mesmo ano” (IBGE,2015). Sobre isso, ver: <<http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=410240>>. Acesso em: 18/11/2015.

⁸² “Por efeito do Decreto-lei estadual nº.6.212, de 18 de janeiro de 1938, deu-se ao Município de Bandeirantes a denominação de Cornélio Procópio, passando a sede municipal a localizar-se no distrito de igual nome. Desta forma, ficou o Município constituído de dois distritos: Cornélio Procópio e Bandeirantes. Em virtude, porém, do Decreto-lei estadual nº. 6.282, de 24 de janeiro de

Sua população estimada para 2015 é de 48.551 habitantes, e funciona como um centro de zona “A”, contendo os centros locais de Congonhinhãs; Leópolis; Nova América da Colina; Nova Fátima; Nova Santa Bárbara; Rancho Alegre (PR) Santa Amélia; Santa Mariana; Santo Antônio do Paraíso; São Sebastião da Amoreira; Sertaneja e Uraí (IBGE, 2008).

A demanda registrada para Bandeirantes na ligação com São Paulo no período 2005-2013 foi de 206.715 passageiros, enquanto que a medida para Cornélio Procópio foi de 169.768, conforme o gráfico abaixo.

GRÁFICO 16. BRASIL: Movimento total de passageiros para as ligações entre São Paulo(SP)-Bandeirantes(PR) e São Paulo(SP)-Cornélio Procópio(PR) no período 2005-2013



Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

Os valores nas ligações com São Paulo no período 2005-2013 são maiores para Bandeirantes do que para Cornélio Procópio (GRÁFICO 16). Isso não implica em dizer, necessariamente, que esta diferença se deva ao fato da distância entre Cornélio Procópio e Londrina ser menor do que aquela entre a centralidade

1938, restaurou-se o Município de Bandeirantes, com desmembramento de parte do território de Cornélio Procópio. Este foi elevado a categoria de cidade em 15 de fevereiro de 1938, verificando-se sua instalação na mesma data” (IBGE, 2015). Sobre isso, ver: <<http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=410640>>. Acesso em: 18/11/2015.

londrinense e Bandeirantes, e sim pelo fato de que as linhas que atendem a Cornélio Procópio operam trechos para Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, ao passo que aquelas que atendem a Bandeirantes operam seções somente para Osasco.

Isso indica uma maior distribuição dos fluxos oriundos de Cornélio Procópio para subcentralidades na metrópole paulista, ao passo que nenhuma linha que atende Bandeirantes opera trechos para as cidades da região do ABCD paulista. Ou seja, somando-se os valores de demanda para as ligações entre Cornélio Procópio e os municípios paulistas citados aos dados para a capital paulista, registrou-se 191.411 passageiros. E, no que tange às ligações de Bandeirantes com Osasco e São Paulo, soma-se 216.445 usuários. Ou seja, a diferença é reduzida em cerca de dez mil passageiros, embora Bandeirantes continue a ter os maiores valores de demanda em comparação com a cidade procopense. Os dados para estas ligações serão tratados no capítulo 6.

5.5. O município paulista de Ourinhos como um nó para o transporte rodoviário interestadual de passageiros no eixo São Paulo-Londrina

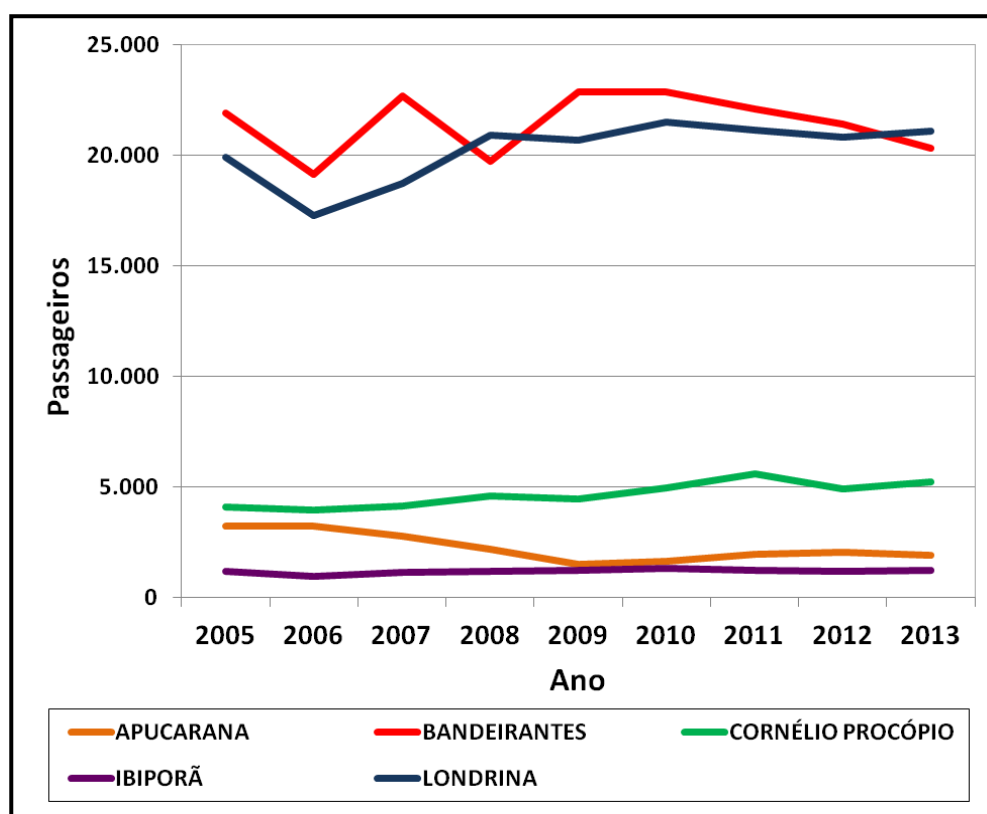
Ourinhos é uma cidade paulista com relevância no contexto do transporte rodoviário interestadual. Trata-se de uma subcentralidade na rede urbana paulista, que dinamiza os fluxos oriundos do Norte Paranaense por conta das rodovias federais e estaduais que se entroncam na região. Sua população estimada para 2015 é de 110.282 habitantes⁸³.

Segundo o IBGE/REGIC, Ourinhos está contida pela área de influência de São Paulo (Grande metrópole nacional). É um centro sub-regional “A”, que estabelece ligações com os centros locais de Bernardino de Campos; Canitar; Chavantes; Ibirarema; Ipaussu; Ribeirão do Sul e Salto Grande. Além destes centros locais, Ourinhos dinamiza os centros de zona “B” de Piraju - que contém os centros locais de Fartura; Sarutaiá; Tejupá e Timburi – e Santa Cruz do Rio Pardo – que contém os centros locais de Espírito Santo do Turvo e São Pedro do Turvo (IBGE, 2008). No que tange ao transporte rodoviário de passageiros, são 48 linhas interestaduais de longa distância que operam no município, além de duas

⁸³ Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: < <http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 18/11/2015.

internacionais e duas do serviço semi-urbano. A demanda para as localidades no norte paranaense contidas no eixo São Paulo-Londrina para o período 2005-2013 está no gráfico a seguir:

GRÁFICO 17. BRASIL: Distribuição da demanda para as ligações entre Ourinhos e os municípios paranaenses de Apucarana, Bandeirantes, Cornélio Procópio, Ibiporã e Londrina no período 2005-2013

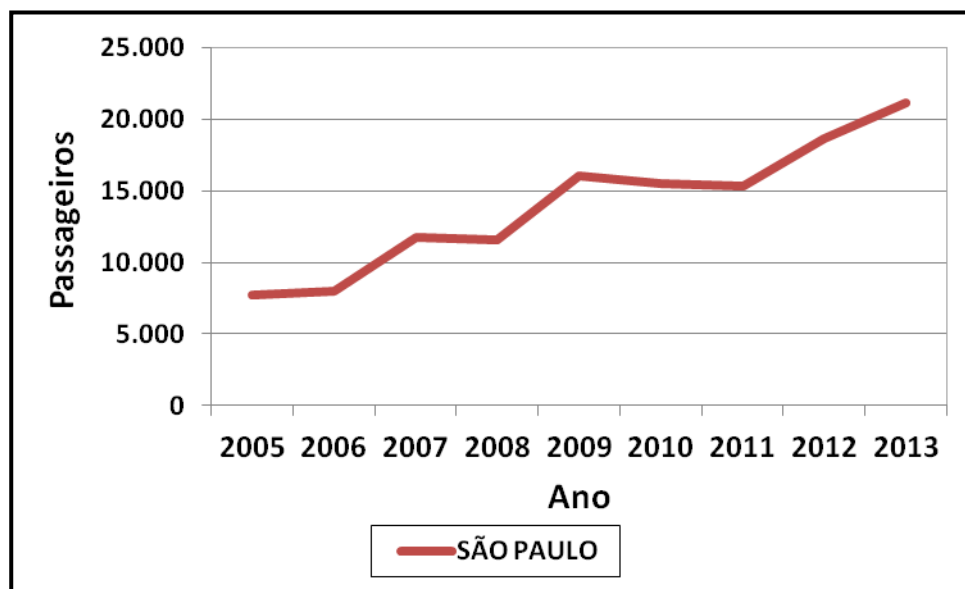


Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

Nota-se que os maiores valores são registrados para Bandeirantes e Londrina, respectivamente (GRÁFICO 17). Isso se explica pela curta distância de Ourinhos com Bandeirantes (menos de cem quilômetros) e, no que se refere à Londrina, pelo papel regional que esta exerce na rede urbana do norte paranaense, assim como na rede que abarca as regiões de Ourinhos, Assis e Pontal do Paranapanema, ambas no interior paulista. O grupo Garcia-Brasil Sul tem a autorização para operar o trecho Ourinhos-São Paulo com as linhas “09-0432-00: Bandeirantes(PR) – São Paulo(SP)”; “09-1481-00: Porecatu(PR) – São Paulo(SP)”, estas operadas pela Viação Garcia Ltda., e “09-0474-00: Londrina(PR) – São Paulo

(SP)”, operada pela Empresa Princesa do Ivaí Ltda.

GRÁFICO 18. SÃO PAULO: Distribuição da demanda para a ligação Ourinhos(SP)-São Paulo(SP) no período 2005-2013



Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Organização e elaboração própria.

A demanda de Ourinhos para São Paulo no período 2005-2013 foi de 125.761 passageiros, e registrou um crescimento de mais de 300% no período considerado (GRÁFICO 18). No âmbito estadual, gerenciado pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), o trecho entre a capital paulista e a cidade ourinhense é operado pela companhia paulista Empresa Auto Ônibus Manoel Rodrigues S/A, com cerca de sete horários diários⁸⁴. A companhia também atende aos municípios paulistas de Avaré, Itatinga, Santa Cruz do Rio Pardo, entre outros na região de Ourinhos.

A cidade é uma subcentralidade para a região sudoeste do estado paulista, estando próxima ao Pontal do Paranapanema. São 48 linhas interestaduais rodoviárias de longa distância, além de duas interestaduais semi-urbanas e outras duas internacionais. Trata-se de um centro relevante tanto para as ligações que se dão entre Londrina e São Paulo quanto para boa parte das linhas que utilizam as rodovias Castello Branco (SP-280), Raposo Tavares (SP-270), Transbrasiliana (BR-153) e “Rodovia dos Cereais” (BR-369). Portanto, Ourinhos é um entroncamento

⁸⁴ Sobre isso, ver: <<http://www.manoelrodrigues.com.br/>>. Acesso em: 18/11/2015.

rodoviário importante, pois neste se encontram fluxos oriundos da região de Curitiba(PR), do norte paranaense e das porções centrais dos estados da Região Sul. Estes fluxos são distribuídos em grande medida para cidades do Pontal do Paranapanema(SP) e do Mato Grosso do Sul pela rodovia Raposo Tavares, para cidades da porção central do estado paulista, região do Triângulo Mineiro, Goiás e Distrito Federal pela rodovia Transbrasiliana e para a capital paulista e leste do estado pelas rodovias Castello Branco e Raposo Tavares.

CAPÍTULO 6. Subcentros da Região Metropolitana de São Paulo e suas conexões com o entorno londrinense

Segundo Ulian (2008) a metrópole paulistana é polinucleada, ou seja, contém subcentralidades mais novas que se configuram como polos atrativos de fluxos com as mais diversas motivações. Lencioni (2011) trata do processo de metropolização do espaço abordando a formação da metrópole paulistana:

“No caso específico de São Paulo, o processo de metropolização do espaço só pode ser devidamente compreendido relacionado ao processo de desconcentração industrial, que intensificou a industrialização das áreas próximas à cidade de São Paulo, contribuindo para a constituição de um grande aglomerado metropolitano e para a garantia e afirmação da primazia da cidade de São Paulo” (LENCIONI, 2011, p. 135).

Esse processo fez com que fossem engendradas ao longo das últimas décadas algumas subcentralidades na região metropolitana de São Paulo. “Na metrópole polinucleada, as funções especializam-se espacialmente, o que aprofunda a divisão espacial do trabalho na metrópole” (ULIAN, 2008, p. 78). Este movimento é uma face da divisão territorial do trabalho que demonstra a primazia da cidade de São Paulo enquanto Grande Metrópole Nacional⁸⁵, bem como a conexão desta com outras localidades nacionais. A região metropolitana de São Paulo é a maior do Brasil, com 20.443.152 habitantes e 39 municípios (SEADE, 2015). Segundo o REGIC/IBGE, São Paulo é considerada “Grande Metrópole Nacional”, pois concentra as maiores quantidades de serviços e deslocamentos em seu aglomerado.

No tocante ao transporte rodoviário interestadual de passageiros, são dois terminais na capital - Barra Funda e Tietê, além dos terminais de Embu das Artes, Guarulhos, Mogi das Cruzes, Osasco, Ribeirão Pires, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul os que atendem às linhas interestaduais. Portanto, são oito terminais fora da capital paulista. Uma característica em comum à grande parte destes terminais é o fato de terem sido construídos no período 1995-2013. Outros terminais são extensões realizadas em terminais urbanos, que tiveram áreas em seus respectivos terrenos adaptadas para os veículos rodoviários, com a

⁸⁵ Nomenclatura utilizada pelo documento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), intitulado “Região de Influência das Cidades (REGIC)”, referente ao ano de 2007 e publicado em 2008.

instalação de plataformas “diagonais” ou “horizontais” e guichês para venda de passagens, como os terminais de São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul.

Trata-se de uma rede suplementar composta por terminais cuja utilidade principal é a de diminuir a saturação nos terminais paulistanos, especialmente em situações de aumento do volume de passageiros. São, portanto, alternativas operacionais, embora esses ainda não tenham larga utilização de suas respectivas capacidades, especialmente nos períodos de baixa demanda. São rodoviárias que adquirem maior relevância quando a esfera de análise é a estadual, que contém linhas que partem para o litoral e interior paulista. E, no que tange a este trabalho, serão considerados apenas os terminais da Barra Funda, de Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul (QUADRO 4), pois contém linhas para o município de Londrina bem como para outras localidades paranaenses consideradas no capítulo anterior.

QUADRO 4. SÃO PAULO: Número de linhas que operam nos terminais rodoviários dos municípios da Região Metropolitana de São Paulo considerados neste trabalho

Municípios paulistas considerados	Número de linhas
Osasco	39
Santo André	18
São Bernardo do Campo	39
São Caetano do Sul	16
São Paulo (terminal Barra Funda)	112
Total	224

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

Os terminais da capital paulista totalizam 652 linhas, o que mostra a expressão desta aglomeração para o transporte rodoviário interestadual no Brasil. Os terminais da região metropolitana considerados neste trabalho (Osasco, Santo André, São Bernardo e São Caetano) totalizam 112 linhas (QUADRO 4), e grande parte destas operam também nas duas rodoviárias da capital. O terminal rodoviário

do Tietê atende a 540 linhas interestaduais.

6.1. Pendularidade na Região Metropolitana de São Paulo: a intermodalidade entre trilhos e pneus na configuração de uma malha rodoferroviária metropolitana

A pendularidade na Região Metropolitana de São Paulo, no que diz respeito ao transporte coletivo de passageiros, está alicerçada nos sistemas sobre trilhos e pneus. São 329,3 quilômetros de trilhos, dividido entre 68,5 quilômetros para a rede operada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô)⁸⁶ e 260,8 quilômetros para a rede operada pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)⁸⁷. A Companhia do Metropolitano de São Paulo é responsável por seis linhas (“1-Azul”; “2-Verde”; “3-Vermelha”; “4-Amarela”; “5-Lilás” e “15-Prata”) que atendem apenas à capital paulista (METRÔ, 2015), ao passo que a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) é responsável por seis linhas (“7-Rubi; “8-Diamante”; “9-Esmeralda”; “10-Turquesa”; “11-Coral” e “12-Safira”) que abarcam 22 municípios, sendo 19 na Região Metropolitana de São Paulo (CPTM, 2015). O Metrô registra uma demanda diária de 3,345 milhões de usuários⁸⁸, ao passo que para a CPTM são 2,8 milhões de usuários diariamente⁸⁹.

Além dos trilhos, os ônibus são responsáveis por atender grande parte da metrópole paulistana. São mais de 400 linhas geridas pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU)⁹⁰. A Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM) dividiu a Região Metropolitana de São Paulo em cinco áreas, com o intuito de planejar os transportes metropolitanos. A partir desta divisão, foram licitadas no ano de 2006 as linhas intermunicipais metropolitanas. Quatro das cinco áreas foram licitadas.

A área 1 é formada pelos municípios de Cotia; Embu das Artes; Embu-Guaçu; Itapeverica da Serra; Juquitiba; São Lourenço da Serra; Taboão da Serra; Vargem

⁸⁶ Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/estrutura-fisica.aspx>>. Acesso em: 01/12/2015.

⁸⁷ Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/a-companhia.aspx>>. Acesso em: 01/12/2015.

⁸⁸ Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/demanda.aspx>>. Acesso em: 01/12/2015.

⁸⁹ Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/a-companhia.aspx>>. Acesso em: 01/12/2015.

⁹⁰ Os dados relativos às linhas geridas pela EMTU estão disponíveis em: <<http://www.emtu.sp.gov.br/emtu/itinerarios-e-tarifas.fss>>. Acesso em: 01/12/2015.

Grande Paulista e São Paulo. Esta área é atendida pelo Consórcio Intervias⁹¹, que opera 94 linhas. Já a área 2 é compreendida pelos municípios de Barueri; Cajamar; Caieiras; Carapicuíba; Francisco Morato; Franco da Rocha; Itapevi; Jandira; Osasco; Pirapora do Bom Jesus; Santana de Parnaíba e São Paulo. Esta área é atendida pelo Consórcio Anhanguera⁹², que opera 174 linhas (EMTU, 2015).

A área 3 é compreendida pelos municípios de Arujá, Guarulhos, Mairiporã, Santa Isabel e São Paulo, sendo atendida pelo Consórcio Internorte de Transportes⁹³, que opera 129 linhas. Já a Área 4 é composta pelos municípios de Biritiba Mirim, Ferraz de Vasconcelos, Guararema, Itaquaquecetuba, Mogi das Cruzes, Poá, Salesópolis, Suzano e São Paulo, sendo atendida pelo Consórcio Unileste⁹⁴, que opera 56 linhas (EMTU, 2015).

A área 5 contém os municípios de Diadema; Mauá; Ribeirão Pires; Rio Grande da Serra; Santo André; São Bernardo do Campo; São Caetano do Sul e São Paulo. Desde o ano de 2006 a área não foi licitada. Trata-se da área mais crítica no tocante à qualidade dos serviços, já que as empresas por não terem configurado um consórcio para a licitação⁹⁵.

A principal estrutura de transportes pra região compreendida pela área 5 é o corredor metropolitano de ônibus Jabaquara-São Mateus (“ABD”), que contempla os municípios de São Paulo, em uma extensão para a estação Morumbi da linha “9-Esmeralda” da CPTM que abarca a avenida Cupecê e a partir da estação Jabaquara da linha “1-azul” do Metrô. Este corredor atende aos municípios de Diadema (2 terminais), São Bernardo do Campo (2 terminais), Santo André (2 terminais), Mauá (1 terminal) encerrando o percurso no terminal São Mateus, na zona leste de São

⁹¹ O Consórcio Intervias é formado pelas empresas Viação Pirajuçara Ltda.; Viação Raposo Tavares Ltda e Viação Miracatiba Ltda.

⁹² O Consórcio Anhanguera é formado pelas empresas Auto Viação Urubupungá Ltda.; Viação Osasco Ltda.; Viação Cidade de Caieiras Ltda.; BB Transporte e Turismo Ltda.; Empresa de Transporte e Turismo Carapicuíba Ltda.; Del Rey Transportes Ltda.; Ralip Transportes Rodoviários Ltda. e Auto Ônibus Moratense Ltda.

⁹³ O Consórcio Internorte de Transportes é formado pelas companhias Empresa de Ônibus Guarulhos S.A.; Empresa de Ônibus Vila Galvão Ltda.; Empresa de Transportes Mairiporã Ltda.; Expresso da Mantiqueira Ltda.; Guarulhos Transportes S.A.; Transmetro Transportes Metropolitanos S.A.; Transvale Transportes Urbanos Ltda.; Viação Atual Ltda.; Viação Transdutra Ltda.; Viação Transnorte Ltda. e Vipol Transportes Rodoviários Ltda.

⁹⁴ Atualmente, o Consórcio Unileste é formado pelas empresas Júlio Simões Transportes e Serviços Ltda. e Radial Transporte Coletivo Ltda.

⁹⁵ Opera na região as empresas Viação ABC; EAOSA; Expresso SBC; Imigrantes; Mobibrasil; Parque das Nações; Publix; Riacho Grande; Ribeirão Pires; Rigras ;São Camilo; São José; Trans Bus; Triângulo; Tucuruvi; Urbana e VIPE. Por não operarem pelo sistema de licitação, estas companhias não precisam atender aos requisitos mínimos para a operação do sistema, como idade máxima dos veículos (10 anos), veículos adaptados para o transporte de portadores de necessidades especiais (PNEs), entre outros requisitos.

Paulo. O sistema rodoferroviário configura, em certa medida, uma malha de circulação de passageiros, complementada pelos sistemas municipais de transporte urbano. Entretanto, os trilhos, assim como os ônibus, demonstram problemas operacionais, em virtude da saturação dos sistemas, sobretudo no tocante ao metroferroviário, que opera nos dias úteis com a capacidade máxima, o que ocasiona superlotações nos trens e nas plataformas das estações.

6.2. Atributos da base técnica: O terminal rodoferroviário da Barra Funda como um fixo especializado

Inaugurado em 1989, o terminal rodoferroviário da Barra Funda está localizado junto à estação Palmeiras-Barra Funda das linhas 3-vermelha do Metrô, 7-Rubi e 8-Diamante da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Esta rodoviária é responsável pelas ligações entre a metrópole paulista com porções do interior e do litoral paulista, assim como com os estados do Acre, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná e Rondônia, além de alguns esparsos destinos nos estados de Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Santa Catarina.

São mais de 45 guichês que contemplam 30 empresas: Brasil Sul Linhas Rodoviárias Ltda.; Empresa Auto Ônibus Manoel Rodrigues S/A; Empresa de Transporte La Preferida S/A (companhia boliviana); Empresa de Transportes Andorinha S/A; Empresa Gontijo de Transportes Ltda.; Empresa Princesa do Ivaí Ltda.; Empresa Princesa do Norte S/A; Empresa Reunidas Paulista de Transportes Ltda.; Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda. (EUCATUR); Expresso de Prata Ltda.; Expresso Itamarati S/A; Expresso Kaiowa S/A; Expresso Princesa dos Campos S/A; Intersul Transportes e Turismo Ltda.; Nordeste Transportes Ltda.; Pluma Conforto e Turismo S/A; Rápido Fênix Viação Ltda.; Rápido Luxo Campinas Ltda.; Rotas de Viação do Triângulo Ltda.; Transpen Transporte Coletivo e Encomendas Ltda.; Viação Cometa S/A; Viação Danúbio Azul Ltda.; Viação Garcia Ltda.; Viação Joia Ltda.; Viação Motta Ltda.; Viação Nova Integração Ltda.; Viação Piracicabana Ltda.; Viação Santa Cruz Ltda.; Viação Vale do Tietê Ltda; além da Serveng Transportes, responsável por operar o serviço “Airport Bus Service”, que liga pontos de grande movimentação ao aeroporto de Cumbica, em Guarulhos (SP).

A Piracicabana opera um curto trecho para os municípios de Araçariguama, Itapevi, São João Novo e São Roque. Já a Cometa opera ligações para as regiões de Itapetininga, Sorocaba (Alumínio, São Miguel Arcanjo e Votorantim) e para a centralidade de São José do Rio Preto. Nesta linha ela concorre com a Itamarati, que é proeminente na porção noroeste do estado paulista com linhas para cidades como Jales, Santa Fé do Sul e Votuporanga, além da ligação com a centralidade em voga. Esta efetua ligações interestaduais com municípios como Araputanga(MT) e Paranaíba(MS).

As empresas Fênix, Santa Cruz e Vale do Tietê operam linhas para cidades como Jaú, Botucatu, São Manoel, Itu, Porto Feliz, entre outras. São empresas com trajetos de curta e média distância, que abrangem a região do médio Tietê, a cerca de 200 quilômetros da capital paulista. A Intersul Transportes efetua ligações entre a capital e o litoral sul paulista, em cidades da região do Vale do Ribeira como Cananeia, Juquiá e Registro, no eixo compreendido pelo trecho paulista da rodovia Régis Bittencourt (BR-116). Já a Danúbio Azul opera uma linha para Piedade, e atende alguns municípios ao longo da rodovia Raposo Tavares (SP-280) como Vargem Grande Paulista e Ibiúna.

A Reunidas Paulista centraliza a operação das ligações para o eixo compreendido pela rodovia Marechal Rondon (SP-300) a partir de Botucatu em direção à Andradina. A principal localidade para a companhia é o município de Araçatuba, para o qual a empresa oferece uma gama variada de serviços e horários partindo da capital paulista e de outras cidades do estado. Além das linhas intermunicipais, a Reunidas contém linhas interestaduais para municípios como Três Lagoas(MG) e Angra dos Reis(RJ), esta última com o embarque efetuado no terminal rodoviário do Tietê. Já a Expresso de Prata dinamiza o eixo da rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294), a partir da centralidade de Bauru, atendendo a municípios como Marília, Garça, Tupã e Tupi Paulista. Em alguns trechos há concorrência com a Reunidas Paulista, entretanto ambas as companhias têm suas áreas de atuação bem definidas. A Manoel Rodrigues abarca a região de Avaré e Ourinhos, contendo grande parte dos horários diários para estas cidades e seus respectivos entornos. Já a Rápido Luxo Campinas atende aos municípios de Avaré e Itatinga.

Os trechos mais longos são operados pelas empresas Gontijo, Rotas do Triângulo e Empresa União Cascavel (EUCATUR). As duas primeiras atendem a

municípios rondonienses como Ji-Paraná, Pimenta Bueno, Ariquemes e Porto Velho, além de municípios matogrossenses como Cáceres e Cuiabá. A Rotas atinge a capital acreana em sua linha São Paulo-Rio Branco. Já a EUCATUR opera o trecho entre São Paulo e Aripuanã (MT), abarcando as cidades mineiras de Uberaba e Uberlândia. A companhia Andorinha, além de atender aos municípios matogrossenses de Cuiabá, Jaciara e Rondonópolis, abarca a capital do Mato Grosso do Sul, Campo Grande, bem como dinamiza grande parte dos trajetos intermunicipais que se destinam ao Pontal do Paranapanema, centralizado por Presidente Prudente. A Motta opera destinos eminentemente interestaduais para cidades sulmatogrossenses como Bataguassu, Bela Vista, Ivinhema, Rio Brillhante, além da capital do estado. E, ainda nesta rota orientada pela rodovia Raposo Tavares (SP-280), há a atuação da La Preferida, em sua linha internacional para a cidade boliviana de Santa Cruz de La Sierra.

A empresa Transpen atende a municípios de Itararé, Capão Bonito, Itapeva, entre outros, na rota que se destina ao município paranaense de Ponta Grossa. Nesta mesma rota a Viação Joia contém suas linhas com destino aos municípios paranaenses de Siqueira Campos, Telêmaco Borba, etc. A Princesa do Norte efetua ligações para municípios da região paranaense Norte Pioneiro, em cidades como Santo Antônio da Platina e Wenceslau Braz. Já a Princesa dos Campos opera trechos para cidades do sudoeste paranaense como Francisco Beltrão, Pato Branco e Prudentópolis, bem como para a cidade catarinense de São Miguel do Oeste.

A Pluma opera trechos em suas linhas oriundas de Foz do Iguaçu, atendendo a municípios como Cascavel, Medianeira, Laranjeiras do Sul e Guarapuava. A empresa é a única que opera o trecho entre São Paulo e Rio de Janeiro partindo do terminal da Barra Funda, e atende a municípios fluminenses como Volta Redonda e Barra Mansa. No guichê da companhia são comercializados bilhetes das empresas Pássaro Marron e Litorânea, que atuam na região do Vale do Paraíba e Litoral Norte paulista. Já a Nordeste possui uma atuação pulverizada pelo território paranaense, pois atende a cidades do sudoeste e da região central do estado, como Marechal Cândido Rondon, Toledo, Cascavel, Guarapuava, Piraí do Sul e Castro. As linhas oriundas de Marechal Cândido Rondon e de Ponta Grossa são responsáveis por abarcar os municípios citados.

6.2.1 Empresas que operam trechos para a cidade de Londrina

A Expresso Kaiowa atua com duas linhas que se destinam para Foz do Iguaçu, e atende as cidades de Londrina, Maringá, Campo Mourão e Cascavel. Já a Brasil Sul opera linhas para a região oeste do estado do Paraná, no que compreende o eixo da rodovia BR-369 entre Maringá e Cascavel. São linhas para Campo Mourão, Engenheiro Beltrão, Nova Aurora, Toledo, entre outras. A Viação Garcia e a Princesa do Ivaí atuam no eixo entre Ourinhos e Umuarama, abarcando as centralidades de Londrina e Maringá. São mais de 40 destinos para cidades do norte paranaense, sobretudo nas regiões do Norte Novo e Norte Novíssimo. As linhas operadas pela Viação Ouro Branco foram repassadas para as companhias Garcia e Princesa do Ivaí. Contudo, o guichê da companhia ainda está ativo, por se tratar de uma alteração recente na distribuição das linhas. Totalizando a quantidade de guichês, as empresas do Grupo Garcia-Brasil Sul contém a maior quantidade no terminal (seis).

6.3. Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul como nós para o transporte interestadual de passageiros

Os municípios de Osasco, Santo André, São Bernardo e São Caetano são subcentralidades na metrópole paulistana. À exceção da capital e do município de Guarulhos, Osasco, Santo André e São Bernardo do Campo são os mais populosos da região metropolitana, totalizando mais de dois milhões de habitantes (SEADE, 2013). Estes polarizam seus respectivos entornos de formas distintas. Enquanto há entre os municípios do ABC Paulista dois polos de porte semelhantes (Santo André e São Bernardo), do lado oeste da capital Osasco é o principal polo e principal cidade de sua sub-região.

No que tange à sub-região oeste, as principais estruturas de transporte coletivo são as linhas “8-Diamante” e “9-Esmeralda” da CPTM. A avenida dos Autonomistas é a principal via de circulação do município de Osasco, e se prolonga até Pirapora do Bom Jesus com nomenclaturas distintas, no traçado da antiga Estrada de Itu.

O município de Osasco conta com uma população de 694.894 habitantes⁹⁶. É uma subcentralidade na região metropolitana de São Paulo, sendo a principal cidade da sub-região oeste. O terminal rodoviário Alfredo Tomaz foi inaugurado em 1996, e está localizado na rua Erasmo Braga, 1500, no bairro de Presidente Altino, próximo à estação Osasco das linhas “8-Diamante” e “9-Esmeralda” da CPTM.. São 39 linhas rodoviárias interestaduais, para diversas localidades do Brasil, com o predomínio de trechos para as regiões sudeste e sul, operados por 18 empresas. O terminal contém 8 plataformas. E, no tocante às ligações para Londrina, são dois horários operados pela Princesa do Ivaí, oriundos de São Paulo e que atendem aos municípios de Bandeirantes e Cornélio Procópio⁹⁷.

No que diz respeito à circulação de passageiros, as rodovias acabam tendo pouca representatividade para os fluxos com destino à capital paulista, pois para as empresas é interessante que elas percorram os eixos viários municipais mais importantes da sub-região, como as avenidas do Estado e Pereira Barreto, em Santo André; avenida Piraporinha em São Bernardo do Campo; avenida Presidente Kennedy em Diadema entre outras. As avenidas que interligam a capital paulista aos municípios da sub-região são as avenidas Cupecê; Jabaquara e do Estado. As duas principais estruturas de transporte coletivo da sub-região são o corredor Jabaquara-São Mateus, mencionado anteriormente, bem como a linha “10-Turquesa” da CPTM, que inicia-se na estação Brás (São Paulo) e termina na estação Rio Grande da Serra, localizada no município homônimo.

O município de Santo André está localizado na região do ABC Paulista. Sua população é de 710.210 habitantes⁹⁸. Trata-se de uma subcentralidade na região metropolitana, sendo um dos mais proeminentes na sub-região sudeste da metrópole paulista. No tocante ao transporte rodoviário de passageiros, o terminal rodoviário de Santo André (TERSA) foi inaugurado em 2000, na avenida Industrial, 1850, no bairro Campestre, próximo à estação Prefeito Saladino da estação “10-Turquesa” da CPTM. São 18 linhas interestaduais de 9 empresas. O terminal contém 11 plataformas. Há o predomínio de ligações para as regiões Sudeste e Sul do Brasil. No que diz respeito às ligações com Londrina, há um horário diário operado

⁹⁶ Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: < <http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 18/11/2015.

⁹⁷ A linha em questão é a “09-0474-00: Londrina(PR) – São Paulo(SP)”, operada pela Princesa do Ivaí.

⁹⁸ Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: < <http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 18/11/2015.

pela Viação Garcia, sendo que aquele que se destina para a cidade londrinense é oriundo de Santos⁹⁹.

O município de São Bernardo do Campo é o terceiro mais populoso da região metropolitana de São Paulo, com uma população de 816.925 habitantes¹⁰⁰. O terminal rodoviário João Setti foi inaugurado em 2000, na rua Domingos João Balotim, número 80, no centro da cidade, próximo ao terminal metropolitano São Bernardo, de onde partem linhas do corredor Jabaquara-São Mateus, operadas pela Metra. Há ainda neste terminal algumas linhas intermunicipais, com destaque para a linha "280: Osasco - São Bernardo do Campo" operada pela Auto Viação Urubupungá. Isto é um retrato de que a circulação de passageiros na metrópole paulistana também está engendrada no sistema sobre pneus no que tange à médias e grandes distâncias.

Este terminal atende às linhas rodoviárias em duas plataformas e às urbanas em outras duas. A rodovia Anchieta (SP-150) facilita a saída dos ônibus rodoviários da região em que se localiza o terminal (região central). Em certos casos, os ônibus optam por percorrer o perímetro urbano dos municípios de Santo André e São Caetano do Sul, tendo em vista as possibilidades de embarque e desembarque de passageiros nos dois terminais supracitados. No que diz respeito ao transporte rodoviário interestadual de passageiros, são 39 linhas de 14 empresas, com o predomínio de ligações para municípios nas regiões sudeste e sul. No sentido Londrina-São Paulo, são 2 horários e, no sentido contrário, são 3 para Londrina, todos operados pela Viação Garcia. Uma destas ligações que atende a São Bernardo no sentido São Paulo - Paraná é oriunda de Santos¹⁰¹.

O município de São Caetano do Sul possui uma população de 158.024 habitantes¹⁰², estando localizada na região do ABC Paulista. Está localizada na sub-região sudeste da metrópole paulistana, embora tenha um porte menor do que as cidades de São Bernardo e Santo André. O terminal rodoviário Dr. Nicolau Delic foi instalado ao final da década de 1960, na rua Serafim Constantino número 20, no centro da cidade. Inicialmente, era um ponto de parada apenas para linhas municipais, função que é predominante até a atualidade. Portanto, há uma

⁹⁹ Consulta realizada em: <<http://www.viacaogarcia.com.br/>>. Acesso em: 01/12/2015.

¹⁰⁰ Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 18/11/2015.

¹⁰¹ Consulta realizada em: <<http://www.viacaogarcia.com.br/>>. Acesso em: 01/12/2015.

¹⁰² Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 18/11/2015.

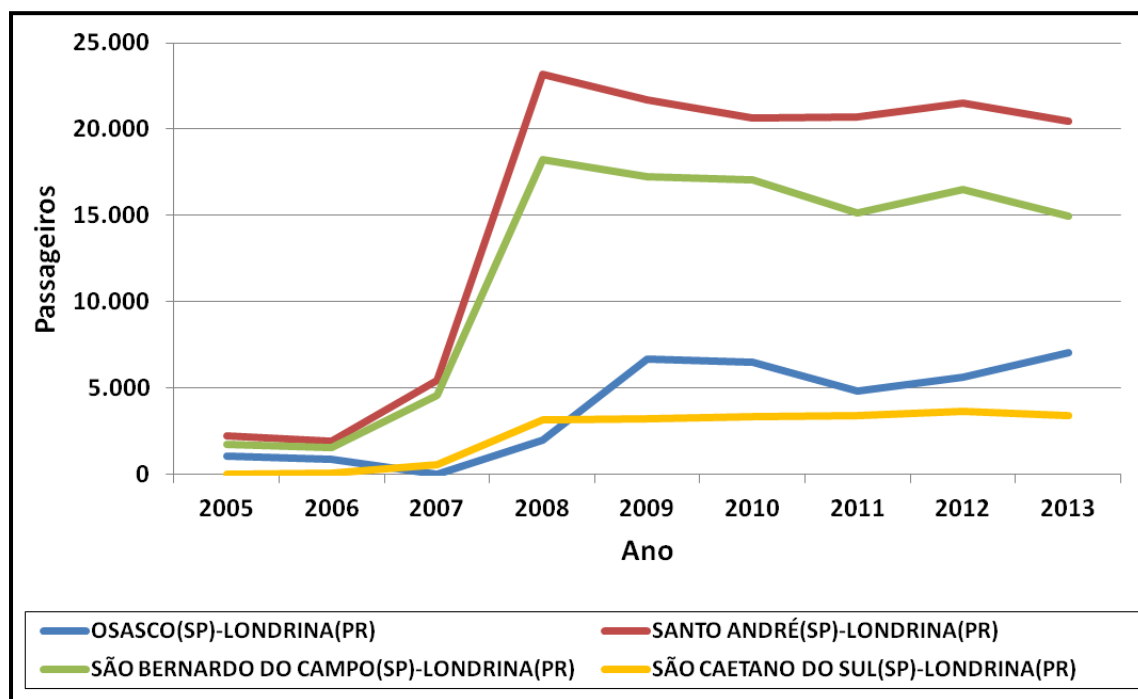
adaptação de sete vagas horizontais em duas plataformas. No tocante ao transporte rodoviário de passageiros, são 16 linhas de 10 empresas. Em consulta ao site da Viação Garcia, não há nenhum horário disponível para Londrina, embora a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) registre duas linhas entre as duas cidades.

Os terminais rodoviários de Osasco, Santo André, São Bernardo e São Caetano do Sul contemplam atualmente 112 linhas interestaduais de 21 empresas, sendo que deste conjunto, 39 linhas atendem a mais de um terminal. Boa parte das linhas se destina a centralidades na Região Concentrada, e boa parte do movimento nestes terminais se dá nos períodos noturno (embarques) e matutino (desembarques), e, grande parte das linhas também opera nos terminais da capital paulista. As rodoviárias localizadas na RMSP são utilizadas como auxiliares para as duas da capital, tendo em vista que há demanda de passageiros para localidades brasileiras emitida destes municípios e de outros das sub-regiões da metrópole. A Viação Garcia contém 11 linhas que atendem a estes 4 terminais, sendo 9 delas com destino à Santos. Já a Brasil Sul contém 4 linhas e a Princesa do Ivaí uma, totalizando 16 linhas para o grupo. Tal atuação é uma das mais relevantes no contexto destes terminais, que contém empresas de diversas partes do território nacional.

6.4 As ligações dos municípios da Região Metropolitana de São Paulo com Londrina e com outros municípios do eixo deste estudo

Os municípios de Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul registraram 299.618 passageiros em suas ligações com Londrina no período de 2005 a 2013. Os valores estão concentrados para Santo André e São Bernardo do Campo (GRÁFICO 19). No período em questão, Santo André registrou 137.667 usuários em suas ligações com Londrina. São Bernardo teve 106.887 passageiros. Somando-se estas duas ligações (244.544 usuários), as centralidades em questão representam 81,62% da demanda, de modo que os municípios de Osasco (34.471) e São Caetano do Sul (20.593) contém 18,38% do total dos usuários (GRÁFICO 19).

GRÁFICO 19. BRASIL: Passageiros entre Londrina e Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul: distribuição dos valores totais para o período 2005-2013



Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização própria.

No transporte interestadual, nota-se um crescimento vertiginoso a partir de 2007 no que tange aos municípios de Santo André e São Bernardo do Campo. No ano de 2005 não fora registrado nenhum dado para São Caetano do Sul e, em 2007, nenhum para Osasco, o que ilustra certas incoerências quanto aos dados declarados, já que a base do SISDAP (Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros) contém as planilhas brutas, sem qualquer tratamento de dados prévio.

A cidade de Araçatuba contém ligações para municípios da metrópole paulistana, como Osasco, Santo André, São Bernardo e São Caetano. A demanda registrada no período 2011-2013 foi de 2.747 passageiros, sendo o município de São Bernardo do Campo com maior demanda (1.538 passageiros) dentre aqueles em questão. Santo André registrou 1.050 passageiros, ao passo que São Caetano do Sul e Osasco registraram 133 e 26 passageiros, respectivamente¹⁰³.

Bandeirantes registrou 9.730 passageiros na ligação com Osasco(SP) no

¹⁰³ Fonte: ANTT.

período 2005-2013. Cornélio Procópio, por sua vez, contém ligações com Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul e registrou, para as ligações com estas cidades, 8.630; 6.120; 5.800 e 990 passageiros, respectivamente. Ou seja, deste conjunto de ligações oriundas de Bandeirantes e Cornélio Procópio, Osasco é que registra os maiores valores de demanda (18.660 usuários), já que contém ligações com ambas as cidades paranaenses.

As linhas oriundas de Londrina e de cidades da região que prestam serviços em Osasco contém como destino final a capital paulista. Isso se explica em virtude da localização do terminal osasquense, a menos de cinco minutos da Rodovia Castello Branco e das Marginais Pinheiros e Tietê. Já as linhas que atendem aos municípios do ABC contém como destino o município de Santos. Grande parte delas efetua o seguinte caminho dentro da metrópole: após acessarem o terminal da Barra Funda, os ônibus se dirigem para a marginal Tietê e se destinam rumo à avenida do estado, de onde seguem para São Caetano. Após este terminal, seguem pela avenida dos Estados para o terminal de Santo André. De lá, rumam pela avenida Pereira Barreto para São Bernardo do Campo, que está localizado no centro da cidade. E, por fim, acessam nesta região a rodovia Anchieta (SP-150), rumo à baixada santista. Ou seja, há uma sequência de terminais entre São Paulo e Santos, que em certa medida prolongam o tempo de viagem para, sobretudo, os passageiros que se destinam a Santos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A gênese de Londrina está vinculada às articulações com a capital paulista, que desde a instalação da cidade no norte paranaense foi o centro de gestão do território então recém-ocupado pelos colonos. Ou seja, Londrina surge, de certo modo, como um "enclave paulista" no território paranaense, o que fica elucidado pelo gentílico da cidade nos primeiros anos, predominantemente formado por paulistas (PRANDINI, 2007). Esta articulação se deu no início com a atividade cafeeira, que tinha em São Paulo o principal centro de gestão da atividade. Na capital paulista estava instalado o principal escritório da Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP), responsável pela colonização de grande parte do norte paranaense. Londrina é a capital da companhia, o que explica de certa maneira a configuração histórica do município como polo regional. Ou seja, a cidade já surge como resultado de uma divisão territorial do trabalho estimulada desde São Paulo, e se estrutura como uma centralidade de onde emanaram ordens e recursos para que a colonização avançasse e lograsse êxito na região. Portanto, Londrina já nasce um centro polarizador (LIMA, 2000).

Monbeig (1984) faz alusão para a importância que Londrina tinha enquanto ponto de partida para diversas companhias rodoviárias. Nesta conjuntura, destaca-se na região a Viação Garcia, que ainda não ostentava tal nome. A empresa é fundada em 1934, ano de emancipação de Londrina, e se configura como uma das companhias mais importantes no deslocamento rodoviário de cargas e passageiros na região do norte paranaense. Portanto, assim como Londrina nasceu um centro polarizador, a Garcia nasceu uma empresa norte-paranaense, e foi responsável desde os primórdios por diversas ligações na região e por estabelecer as conexões rodoviárias com a capital paulista, bem como com outros municípios no interior de São Paulo.

As ligações de Londrina com São Paulo se intensificam e, mesmo com a posterior derrocada do café, a área de atuação da Viação Garcia se expande, e a agroindústria adentra o norte do Estado do Paraná. Num contexto de tecnificação do campo, Londrina reafirma seu papel de centro regional – a fundação da Embrapa Soja e a criação da Universidade Estadual de Londrina são exemplos que ilustram a relevância regional da cidade. A infraestrutura viária conhece melhoras sensíveis, e

a cidade passa a se articular com maior intensidade com a capital paranaense, Curitiba, o que pouco ocorria sobretudo nas duas primeiras décadas de vida de Londrina. Entretanto, apesar das reestruturações no campo no norte do Paraná, a região londrinense ainda tem em São Paulo seu principal fornecedor e consumidor de produtos agroindustriais e matérias-primas, seja no que tange à capital paulista, seja no que diz respeito às cidades do interior de São Paulo.

Além da modernização do campo, Londrina conhece uma expansão no processo de industrialização, que se divide em dois momentos distintos. Num primeiro instante, são os capitais locais e regionais que dão o impulso para o setor industrial, o que ocorre nas décadas de 1970 e 1980. Já num outro momento, a partir do final da década de 1990, são capitais nacionais e internacionais os responsáveis por engendrar a instalação e expansão da economia industrial em Londrina e seu entorno, o que configurou um aglomerado urbano-industrial nos dias atuais (BRAGUETO, 2007). E os capitais dessa segunda fase estiveram em boa parte alocados na capital paulista, ou seja, há a configuração de um novo conjunto de articulações entre Londrina e São Paulo, agora, no setor industrial.

Ao final da década de 1990, além do setor industrial, as dinâmicas da globalização reforçam o papel regional londrinense. A cidade é dotada de fluxos de capitais, informações, cargas e pessoas mais intensos, o que se reflete nas articulações com São Paulo. Os deslocamentos populacionais nas décadas de 1980 e 1990 são em grande parte responsáveis pelo adensamento populacional ocorrido em algumas cidades médias: é o que acontece em Londrina, que recebe diversos fluxos migratórios de cidades locais parananenses e de outras esparramadas pelo Brasil. Este crescimento populacional faz com que a cidade conheça uma nova configuração dos dois circuitos da economia urbana: além do circuito superior, já presente desde os primórdios da colonização, o circuito inferior avança com intensidade, e se reflete em atividades como o serviço de moto táxi e o comércio ambulante, que é regulamentado em Londrina, configurando os “camelódromos”.

Portanto, os dois circuitos se imbricam no território londrinense, e respondem por um outro conjunto de articulações entre Londrina e São Paulo: além dos fluxos vinculados à uma economia moderna, com uso intensivo de capital e tecnologia, dinamizados em grande medida pelo transporte aéreo, o circuito inferior estabelece relações com a capital paulista por intermédio, principalmente, dos camelódromos, cujos comerciantes adquirem mercadorias na cidade de São Paulo, nos bairros do

Brás e na região da rua 25 de março, na região central (OLIVEIRA, 2009).

O transporte rodoviário de passageiros reflete as articulações entre Londrina e São Paulo

A partir da análise dos dados relativos à circulação de passageiros no transporte rodoviário interestadual se constatou que a ligação entre a cidade de São Paulo e Londrina é a segunda mais importante entre os estados paranaense e paulista. Ou seja, à exceção dos fluxos entre as capitais São Paulo e Curitiba, o volume de passageiros na articulação com Londrina é importante, e demonstra a intensidade das ligações entre estas duas centralidades. E, ao considerar a atuação da Viação Garcia no trecho, nota-se que os deslocamentos entre o norte paranaense e o estado de São Paulo a colocou como uma das dez maiores empresas do setor rodoviário brasileiro desde a década de 1970 até os dias de hoje. A companhia cresceu, e atualmente se configura em um grupo empresarial, que contém cinco empresas de transporte coletivo de passageiros. O grupo Garcia-Brasil Sul é responsável pelas ligações entre Londrina com as principais cidades da rede urbana paranaense, como Cascavel, Curitiba, Foz do Iguaçu, Maringá e Ponta Grossa, além das ligações com polos regionais do estado de São Paulo (Bauru, Campinas, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, Santos, etc.), bem como com as capitais dos estados do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. O grupo contém atualmente 104 linhas (ANTT, 2015).

Londrina apresenta 87 linhas interestaduais e 4 internacionais. Grande parte delas está concentrada nas ligações entre cidades paranaenses e paulistas. Dessas 87,69% pertencem ao grupo Garcia-Brasil Sul, o que deflagra um monopólio na região londrinense e no norte do Paraná. As ligações entre Londrina e São Paulo registraram um valor médio de demanda no período 2000-2013 de aproximadamente 178 mil passageiros por ano, sendo o maior valor para todo o conjunto de ligações que contém Londrina como ponto de seção. São 17 linhas que operam o trecho Londrina-São Paulo, sendo 15 pertencentes ao grupo Garcia-Brasil Sul. Ou seja, trata-se de um trecho relevante no cenário do transporte rodoviário interestadual de passageiros, pois além de estar contido na Região Concentrada, os valores de demanda reiteram a condição de São Paulo enquanto a maior metrópole nacional e a condição de Londrina enquanto importante polo regional na rede urbana

do estado do Paraná, sendo a principal centralidade do norte paranaense, estendendo sua área de abrangência para as cidades paulistas localizadas na região do Pontal do Paranapanema.

Esta atuação do grupo empresarial se estende aos municípios vizinhos à Londrina e vizinhos à capital paulista no que diz respeito às ligações entre estas duas regiões. Ou seja, o grupo Garcia-Brasil Sul opera as linhas entre os municípios de Cambé, Ibiporã, Rolândia, Apucarana e Araçongas com a capital paulista, além de atuar nos municípios de Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, localizados na Região Metropolitana de São Paulo. O grupo ainda faz as ligações entre municípios contidos no trecho Londrina-São Paulo, como Bandeirantes, Cornélio Procópio e Ourinhos, com a capital paulista. Ou seja, além de atuar na ligação mais densa do trecho, o grupo ainda efetua as linhas suplementares em ambos os sentidos, pois além de ligar os municípios paranaenses em questão com a capital paulista, o conglomerado opera as linhas oriundas de Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul que se destinam aos municípios paranaenses de Araçongas, Bandeirantes, Cornélio Procópio e, sobretudo, Londrina. Portanto, a concorrência é diminuta, pois apenas a Expresso Kaiowa S/A, também pertencente a um grande grupo empresarial (grupo Comporte), efetua ligações entre Londrina e São Paulo, atendendo alguns municípios como Osasco.

Portanto estes dois grupos são atuantes na escala interestadual e, no que diz respeito ao transporte metropolitano na região de Londrina, eles também são os únicos a efetuarem as ligações entre Londrina e os municípios do "entorno imediato". A Viação Garcia faz as ligações entre Londrina e Rolândia e desta última com Araçongas e Apucarana. Já a TIL Transportes Coletivos pertence ao grupo Comporte e opera o serviço metropolitano entre Cambé, Londrina e Ibiporã, bem como o serviço municipal de transporte urbano em Cambé e Ibiporã.

No tocante ao transporte urbano municipal de Londrina, a Transportes Coletivos Grande Londrina (TCGL) pertence ao grupo Comporte e a Londrisul Transportes pertence ao grupo Garcia-Brasil Sul. Ou seja, tanto o serviço municipal quanto o serviço metropolitano e o serviço rodoviário interestadual, são operados por dois grupos empresariais, o que ilustra o oligopólio configurado por estas companhias ao longo das últimas décadas. Isso acarreta em um controle das tarifas em ambas as modalidades de serviço, já que não há concorrência entre as

companhias. Por exemplo, no transporte urbano municipal londrinense, as empresas Londrisul e Grande Londrina possuem áreas distintas de operação, de modo que não há a sobreposição de trajetos, o que assegura a lucratividade para ambas as companhias. Este oligopólio é nocivo, pois além do controle tarifário, as melhorias na qualidade dos serviços prestados são ínfimas. Alguns veículos do serviço metropolitano contém mais de sete anos de uso, e, nos horários de pico, as linhas municipais de Londrina registram superlotação nos coletivos e nos terminais.

Já a metrópole paulistana é polinucleada (ULIAN, 2008), dotada de diversas subcentralidades, o que configura uma rede urbana metropolitana mais segmentada e variada, com subcentros de diversos portes e com distintas participações na intermodalidade da metrópole. Nesse contexto, os municípios de Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul se destacam no transporte interestadual de passageiros, pois atendem a uma gama variada de linhas interestaduais em seus terminais rodoviários. Trata-se de uma rede suplementar aos terminais da capital paulista (Barra Funda e Tietê), que funciona como alternativa sobretudo nos períodos de maior demanda, tanto no que tange ao transporte interestadual quanto ao intermunicipal do estado paulista

As perspectivas da circulação interestadual de passageiros no “eixo Londrina-São Paulo”: alternativas e possibilidades no atual cenário do trecho

Como visto ao longo deste trabalho, o mercado de transporte rodoviário interestadual de passageiros passa por mudanças no âmbito normativo. As autorizações conferiram maior flexibilidade de setor, portanto, algumas linhas mudaram de empresa. Isto, inclusive, ocorreu no grupo Garcia-Brasil Sul, em que a Viação Ouro Branco teve suas linhas repassadas para a Viação Garcia e para a Princesa do Ivaí, de modo que a companhia não opera nenhuma linha interestadual. Esta reestruturação do setor faz com que novas empresas possam surgir, o que aumenta a concorrência acarretando em certos casos a melhoria dos serviços prestados. A idade média da frota exigida pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres é de cinco anos, o que faz com que as empresas tenham que renovar seus veículos com maior frequência. Isto pode auxiliar as empresas com frotas menores, já que contém uma menor quantidade de veículos para vender e repor. Contudo, os grupos empresariais, por possuírem maior capacidade de obter

empréstimos, são os mais capacitados para efetuar grandes compras junto às encarregadoras. E, diante destas mudanças, esses conglomerados são os mais robustos para se adequarem ao novo cenário do setor. A tendência à oligopolização no setor, portanto, se acentua.

No entanto, tais mudanças ainda não são suficientes para os passageiros. Grande parte dos terminais rodoviários carecem de infraestrutura adequada para os usuários. À exceção dos terminais de Londrina e do Tietê, na capital paulista, grande parte dos terminais visitados (seja durante os trabalhos de campo para as iniciações científicas em 2013 e 2014, seja durante as visitas para esta pesquisa em 2015) carece de estruturas básicas, como banheiros limpos, guichês sinalizados, pontos de apoio para motoristas e ônibus, sinalização adequada. Ou seja, em diferentes situações, tanto a população do entorno londrinense quanto da metrópole paulistana, prefere os terminais rodoviários centrais, tendo em vista que estes oferecem uma maior gama de horários e serviços.

Em suma, cabe questionar se estas mudanças no regime de autorizações das linhas interestaduais serão suficientes para ao menos elevar, em certa medida, a utilização de outros terminais rodoviários fora das capitais e dos centros regionais. Por ora, poucas linhas foram criadas e, sobretudo nos eixos consolidados, como é o caso do “eixo Londrina-São Paulo”, a perspectiva de mudanças, nesta conjuntura, se restringirá ao conjunto de empresas que já tem uma atuação consolidada no setor, de modo que novas companhias dificilmente encontrem espaço para expandir sua operação, pois o oligopólio no setor foi constituído e é reforçado ao longo das últimas décadas.

REFERÊNCIAS¹⁰⁴

ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda de. **Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros.** In: Revista Formação (online). Presidente Prudente: 2000, volume 1, número 3, pp. 145-156.

ALVES JÚNIOR, Manoel Pio. **A re-inserção de Londrina na rede urbana norte paranaense no início do século XXI.** 2006. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2006, 119 p.

ANDRADE, Manuel Correia [1967]. **Espaço, polarização e desenvolvimento.** São Paulo: Ed. Atlas, 1977.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE ÔNIBUS (FABUS). **Mapas modelos: período 2001-2014.** Disponível em: <<http://www.fabus.com.br/producao.htm>>. Acesso em: 06/11/2015.

BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. **O problema das “frentes pioneiras” no estado do Paraná.** In: Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: 1953, volume 3, número 3, pp. 335-384.

BRAGUETO, Claudio Roberto. **A Inserção da microrregião geográfica de Londrina na divisão territorial do trabalho.** 1996. 323 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1996.

_____. **O aglomerado urbano industrial de Londrina: sua constituição e dinâmica industrial.** Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

BRAGUETO e CUNHA, Fábio César Alves da. **A Divisão Territorial do Trabalho e o Processo de Industrialização da Microrregião Geográfica de Londrina.** In Geografia (Londrina). Londrina: volume 11, número 1, 2002, pp. 31-43.

BRASIL. Agência Nacional dos Transportes Terrestres. **Anuário Estatístico do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros.** Brasília: 2002-2009.

_____. **Dados de demanda do Sistema de Controle de Dados dos**

¹⁰⁴ De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 6023.

Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). 2005-. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/36773/Dados_de_linhas_e_demandas.html>. Acesso em 01.ago.2015.

_____. **Projeto da Rede Nacional de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (ProPass Brasil) – apresentação.** Disponível em: <<http://propass.antt.gov.br/index.php/content/view/730/Apresentacao.html>>. Acesso em: 09.nov.2013.

_____. **Resolução número 4.770, de 25 de junho de 2015.** Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/40115/Resolucao_n__4770.html>. Acesso em: 01.nov.2015.

_____. **Transporte de Passageiros: apresentação.** Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/42739/Apresentacao.html>>. Acesso em 01.nov.2015.

BRASIL. **Lei federal número 10.233.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm> Acesso em: 09.nov.2013.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). **Anuário Estatístico dos Transportes.** Brasília: 1970-.

_____. Departamento de Transportes Rodoviários. **Anuário Estatístico do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros.** Brasília: 1999-2001.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (METRÔ). **Informações sobre a demanda.** Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/demanda.aspx>>. Acesso em: 01.dez.2015.

_____. **Informações sobre o sistema.** Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/estrutura-fisica.aspx>>. Acesso em: 01.dez.2015.

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS (CPTM). **A Companhia.** Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/a-companhia.aspx>>. Acesso em: 01.dez.2015.

CONTEL, Fábio Betioli. **Os sistemas de movimento do território brasileiro.** In SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** 3.ed. Rio de Janeiro: Record, 2001, pp.357-372.

CORRÊA, R. L. **Metrópoles, corporações e espaço: uma introdução ao caso brasileiro.** In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C. E CORRÊA, R. L. (orgs.) *Questões atuais da reorganização do território.* Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1996.

DRUCIAKI, Vinícius Polzin. **As (des) articulações de Guarapuava com Londrina e Maringá: uma análise a partir da rede de transporte rodoviário de passageiros.** 2009. 231f. Dissertação (mestrado). Universidade Estadual de Maringá, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. 2009.

_____. **Transporte público nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá sob a ótica da mobilidade espacial.** 2014. 205f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro, 2014.

FRESCA, Tânia Maria. **A estruturação da rede urbana do norte do Paraná.** In: FRESCA, Tânia M.; CARVALHO, Márcia S. de. *Geografia e Norte do Paraná: um resgate histórico*, v. 2. Londrina: Humanidades, 2007. pp. 201- 250.

_____. **Deslocamentos pendulares na região metropolitana de Londrina-PR: uma aproximação.** In: *Geo UERJ.* Rio de Janeiro: 2012, volume 1, número 23, pp. 167-191.

_____. **Rede urbana e divisão territorial do trabalho.** In: *Geografia (Londrina).* Londrina: volume 19, número 2, 2010, pp. 115-128.

_____. **Transformações da rede urbana do norte do Paraná: estudo comparativo de três centros.** 2000. 456f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2000.

FUNDAÇÃO SEADE. **Informações sobre os municípios paulistas.** Disponível em: <<http://www.seade.gov.br/>>. Acesso em: 29.nov.2015.

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Território e Circulação: Transporte rodoviário de carga no Brasil.** 2013. 443 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Divisão regional do Brasil em**

mesorregiões e microrregiões geográficas (volume I). Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

_____. **Portal Cidades.** Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 19.nov.2015.

_____. **Reflexões sobre os Deslocamentos Populacionais no Brasil.** Luiz Antonio Pinto de Oliveira; Antônio Tadeu Ribeiro de Oliveira (orgs.). Rio de Janeiro: IBGE, 2011, número 1.

_____. **Regiões de influências das cidades – 2007.** Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

KOHLHEPP, Gerd. **Mudanças estruturais na agropecuária e mobilidade da produção rural no norte do Paraná (Brasil).** In: Revista Brasileira de Geografia do IBGE. Rio de Janeiro: 1991, volume 53, número 2. pp. 79-94.

KOMATSU, Alberto. Grupo JCA quer ser a “Multiplus” dos ônibus. **Jornal Valor Econômico.** Disponível em: <<http://www.valor.com.br/empresas/2577512/grupo-jca-quer-ser-multiplus-dos-onibus#ixzz2ghQ9uplb>>. Acesso em: 06.nov.2015.

LENCIONI, Sandra. **A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas.** In: *Revista Paranaense de Desenvolvimento.* Curitiba, 2011, número 120, pp.133-148.

LIMA, Rosely Maria de. **A modernidade no Norte do Paraná: a implantação de Londrina, 1929-1951.** 2001. 225f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001.

LONDRINA. **Terminal Rodoviário de Londrina: Histórico.** Disponível em: <<http://www.trl.com.br/index.php/o-terminal/historico>>. Acesso em: 02.nov.2015.

MONBEIG, Pierre. **A zona pioneira do Norte-Paraná.** In: *Boletim Geográfico do IBGE.* Rio de Janeiro: 1945, volume 3, número 25, pp. 11-17.

_____. (1977). **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.** 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1984.

MÜLLER, Nice Lecocq. **Contribuição ao estudo do Norte do Paraná.** In: FRESCA, Tânia M.; CARVALHO, Márcia S. de. *Geografia e Norte do Paraná: um resgate histórico*, v. 2. Londrina: Humanidades, 2007. pp. 19-70.

NAKAGAWARA, Yoshiya. **As funções regionais de Londrina e sua área de influência.** 1972. 307 f. Tese (Doutorado Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, 1972.

OLIVEIRA, Edilson Luis de. **Divisão do trabalho e circuitos da economia urbana em Londrina – PR.** 2009. 338 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009.

OLIVEIRA, Edílson Luís de; FRESCA, Tânia Maria. **Modernização e complexidade do circuito superior nas economias urbanas de Londrina e Maringá-PR.** In: GEOUSP – Espaço e Tempo. São Paulo: 2014, v. 18, n. 3, pp. 496-511.

PARANÁ. **Lei complementar número 81, de 17 de junho de 1998.** Disponível em: <<http://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=8483&codItemAto=698836#716018>>. Acesso em 14.nov.2015.

PARANÁ. Departamento de Estradas de Rodagem. **Anuário Estatístico do Sistema de Transporte Coletivo Regular Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná.** Curitiba, 2013.

_____. **Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros.** Disponível em: <<http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=308>>. Acesso em 14.nov.2015.

PRANDINI, Neyde. **Aspectos da Geografia Urbana de Londrina.** In FRESCA, Tânia M.; CARVALHO, Márcia S. de. *Geografia e Norte do Paraná: um resgate histórico*, v. 2. Londrina: Humanidades, 2007. pp. 87-113

RAFFESTIN, Claude (1980). **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO, William da Silva. **Para além das cidades, centralidades e estruturação urbana: Londrina e Maringá.** 2006. 265 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente, UNESP, Presidente Prudente, 2006.

SAAB, Thiago Bueno. **As micro e pequenas empresas e a dinâmica industrial**

londrinense (1992-2011). 2014. 130 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2014.

SANTOS, Milton (1993). **A urbanização brasileira**. 5.ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SANTOS, Milton. **A urbanização desigual: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos**. Petrópolis: Vozes, 1980.

_____. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura (2001). **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 3.ed. Rio de Janeiro: Record, 2012.

SILVA, Moacir Malheiros Fernandes. **Geografia dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Circulação, transportes, logística e a dinâmica capitalista: alguns apontamentos sobre as recentes reestruturações no Brasil**. In: ARROYO, Mónica e CRUZ, Rita de Cássia Ariza. **Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume Geografia, 2015. pp. 51-73.

TAVARES, José Humberto. **Aglomeração urbana de Londrina: integração territorial e intensificação de fluxos**. 2001. 243 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente.

ULIAN, Flávia. **Sistemas de transportes terrestres de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na Região Metropolitana de São Paulo**. 2008, 320f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo.

VIAÇÃO GARCIA. **Histórico da empresa**. Disponível em: <<http://www.viacaogarcia.com.br/institucional/default.asp>>. Acesso em: 06/02/2015. Acesso em: 06/02/2015.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Modelo de questionário aplicado no Camelódromo de Londrina

Questionário - pesquisa sobre circulação de mercadorias e pessoas entre São Paulo e Londrina

Nome (não obrigatório)

Ocupação (não obrigatório)

1) Em qual cidade as lojas dos camelódromos costumam adquirir com maior frequência suas mercadorias?

2) Com que frequência (semanal, mensal, anual) e como vão até São Paulo (ônibus fretado, carro, ônibus de linha rodoviária - ex.: Viação Garcia)?

3) A quem atendem na região e se vendem pra cidades fora do Paraná (ex.: Ourinhos, Assis, etc.)

APÊNDICE B – Entrevistas realizadas no trabalho de campo no município de Londrina

Londrina, 09 de setembro de 2015.

Entrevista na Universidade Estadual de Londrina.

Entrevistado: Professor Doutor Edlison Luís de Oliveira.

Cargo: Professor doutor do departamento de Geografia da Universidade Estadual de Londrina

A entrevista ocorreu no departamento de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, às 08:40 do dia 09 de setembro de 2015.

Questões

- 1) Qual a importância de Londrina para as interações espaciais entre o Norte Paranaense e a capital paulista?
- 2) Qual a importância do transporte rodoviário de passageiros para as ligações entre Londrina e outras localidades do Centro-Sul do Brasil (Curitiba; Campinas; Porto Alegre; Rio de Janeiro; entre outras)?
- 3) O dinamismo do circuito inferior da economia urbana londrinense contém interações espaciais com São Paulo, ou seja, há uma circulação de produtos e serviços típicos deste circuito entre essas duas centralidades?

APÊNDICE B – Entrevistas realizadas no trabalho de campo no município de Londrina

Londrina, 08 de setembro de 2015.

Entrevista no terminal rodoviário de Londrina

Entrevistado: Sandro Roberto B. Neves.

Cargo: superintendente do terminal rodoviário de Londrina

A entrevista ocorreu no Terminal Rodoviário de Londrina às 11:00 do dia 08 de setembro de 2015.

Questões

- 1) Qual o destino mais relevante para fora do estado do Paraná?
- 2) Houve aumento ou diminuição do movimento de passageiros nos últimos anos?
- 3) Quais são os destinos mais procurados no estado do Paraná?
- 4) A demanda é maior para São Paulo ou Curitiba?
- 5) Ocorreram mudanças no cenário do transporte de passageiros em virtude do marco regulatório de 2008 (fim das concessões de 25 anos)?