O transporte rodoviário interestadual de passageiros nas articulações entre Londrina/SP e São Paulo/SP: aspectos históricos, normativos e operacionais

Bruno Cândido dos Santos

bruno.santos@usp.br

Resumo

O avanço da cafeicultura rumo ao norte do estado do Paraná a partir do início do século XX resultou na fundação de novos centros urbanos ao longo das áreas ocupadas. Essas novas cidades possuíram desde sua fundação particularidades entre si e se articularam com a capital paulista de formas variadas. Nesse contexto, algumas articulações emergiram com maior proeminência, sobretudo pela relevância regional que determinadas centralidades na nascente rede urbana do norte paranaense adquiriram – exemplo dessa dinâmica é Londrina, que surge em 1929 e desde então possui conexões constantes com São Paulo. Neste artigo será debatida a participação do transporte rodoviário interestadual de passageiros nas articulações entre Londrina/PR e São Paulo/SP em três itens: o primeiro efetuará uma abordagem histórica acerca das conexões entre as duas cidades; o segundo elencará atributos normativos do transporte rodoviário de passageiros; e, finalmente, o terceiro elucidará aspectos operacionais dessa circulação de pessoas que demonstram uma faceta importante das articulações entre as centralidades londrinense e paulistana.

* * *

PALAVRAS-CHAVE: circulação de passageiros, transporte rodoviário interestadual, rede urbana, norte do Paraná, Londrina.

Introdução

No século XIX, a produção do café tinha no estado de São Paulo sua principal área, que, por sua vez, se comportava 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]). Deu-se, portanto, a integração de uma parcela do território nacional em decorrência da atividade cafeeira, já que em São Paulo se verificou 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 cuestiforme. 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 ruma 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 – planificada e gestada na capital paulista – se inicia ao final da década de 1920 e perdura nas 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 intra-regionais 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; 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, este artigo versará sobre as articulações entre as centralidades de Londrina e São Paulo associadas ao transporte rodoviário de passageiros. Serão tratados aspectos relativos à circulação coletiva de pessoas entre tais centros, como a quantidade e distribuição das linhas interestaduais[1], assim como a demanda de usuários no trecho, sempre atentando para a divisão territorial do trabalho como motor para explicar a dinâmica do transporte.

Os primórdios das articulações entre Londrina e São Paulo

Datam do início do século XX as primeiras articulações entre Londrina e São Paulo, em decorrência da procura de novas terras para a produção de café, principal produto da pauta exportadora brasileira de então. Foram criadas empresas colonizadoras que lotearam parte considerável das terras do interior paulista e do norte paranaense. Uma dessas foi 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.

1 Este artigo é desdobramento do trabalho de graduação individual intitulado "As articulações entre Londrina e São Paulo: uma análise a partir do transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros", defendido em dezembro de 2015 no Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (DG/FFLCH-USP). Sendo assim, todos os dados atinentes à circulação de passageiros foram coletados até o segundo semestre de 2015.

Nesse contexto, Londrina fora gestada para ser uma capital regional da companhia. Segundo Lima (2001, 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, p. 46) 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.

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. 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 sitiantes 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 modal ferroviário, é sensível, pois os caminhões e os ônibus efetuavam as ligações entre as estações ferroviárias e os pequenos povoados e as longínquas fazendas.

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); espanhois (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. 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 infraestrutura 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 infraestrutura. Uma parcela gigantesca da produção

> continuava a ser direcionada ao estado de São Paulo [...] (FRESCA, 2007, p. 235).

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 possibilitou 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). Esse 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 transporte no território, Santos (1980, p. 99) 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.

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; CUNHA, 2002).

Santos e Silveira (2012 [2001]) trazem uma reflexão acerca da base territorial das atividades e empresas no tocante à produção, ao consumo e à circulação. Os autores alertam para as demandas de cada uma destas, que

configuram 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 à 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, nas décadas de 1940 a 1960, grande parte das filiais instaladas em Londrina é paulista. São firmas de variados ramos de atividades, como gêneros alimentícios, tecidos, eletrodomésticos, 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. Essas 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).

Grande parte das mercadorias de gêneros alimentícios era 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 modal rodoviário. Santos (1980, p. 98) 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 […]. (Grifo nosso)

Essas 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 centralidade que concentra serviços públicos que são acessados pelos moradores das áreas rurais, como hospitais e escolas (MONBEIG, 1984).

Reestruturação produtiva do campo e o reforço da centralidade de Londrina na rede urbana do norte paranaense: a participação do transporte rodoviário de passageiros neste processo

Na década de 1970, o governo do estado do Paraná realizou 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 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[2]. 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.

2 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.

É nessa dinâmica migratória, que perpetrara grande parte do território nacional, que o transporte rodoviário de passageiros vivenciou uma de suas épocas de maior expansão. As ligações dos 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. Eram 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. 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 buscara 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 transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil: aspectos normativos

São milhões de passageiros em movimento anualmente, em linhas com atributos próprios, como distância, número de paradas, cidades atendidas, serviços oferecidos aos passageiros, entre outros aspectos. Segundo Wolkowitsch (1973, p. 163) "o transporte de passageiros tem os imperativos que lhe são próprios: exigência de regularidade, controle mais rígido da qualidade dos motoristas e dos equipamentos, publicação dos horários e das tarifas" (tradução nossa)[3]. Estes são atributos do transporte coletivo de passageiros, gerido no Brasil por instâncias públicas municipais, estaduais e federais, cada qual com atribuições distintas.

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. São 17.933 ônibus habilitados para estes serviços, e no serviço fretado são 25.637 veículos que transportaram mais de 11 milhões de passageiros. Segundo os dados oriundos do Sistema de

3 Citação original: "*le transport des voyageurs a des impératifs qui lui sont propres: exigences de régularité, controle plus strict dês qualités des chauffers ET du matériel, publicité des horaires et des tarifs*".

Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP), são 57.691.546 passageiros para o rodoviário de longa distância (BRASIL, 2015a)[4].

O transporte rodoviário de passageiros passou por algumas mudanças neste primeiro período do atual século, sobretudo nos âmbitos normativo e operacional. 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 autorizatárias são responsáveis pela operação do sistema.

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).

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 (SANTOS, 2015).

A resolução 4.770, de 25 de junho de 2015, dispõe as novas regras para a operação dos serviços interestaduais de passageiros, pois regulamenta "a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização, conforme o disposto nesta Resolução" (BRASIL, 2015b).

As autorizações têm 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 cinco anos e idade máxima dos veículos de dez; frequência mínima dos mercados de uma viagem semanal por

4 O transporte rodoviário interestadual de passageiros é dividido em serviço rodoviário e semiurbano. O primeiro é operado com veículos de uso rodoviário, com apenas uma porta para embarque e desembarque, nos quais é proibido o transporte de passageiros em pé. Já o segundo é operado com veículos coletivos de uso urbano, com duas ou mais portas para embarque e desembarque de passageiros. A cobrança da tarifa neste serviço é feita no interior dos veículos, que podem transportar passageiros em pé. As linhas do serviço semiurbano possuem extensão máxima permitida de 75 quilômetros.

sentido[5]; cadastramento dos motoristas devidamente capacitados conforme normas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), entre outros (BRASIL, 2015b). Essa regulamentação propiciou, sobretudo aos grandes grupos do setor, a transferência de linhas entre as empresas, conferindo maior flexibilidade à operação.

Os fluxos de passageiros na atualidade: as conexões rodoviárias no eixo Londrina-São Paulo e seus aspectos operacionais

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 habitantes[6]. 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 usuários[7]. A partir dessa 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.

São 17 linhas que contém 7 municípios como origem no estado paranaense, com predomínio de Londrina, e 3 municípios como destino, em que predomina a capital paulista. As quatro empresas são paranaenses, sendo que as companhias Brasil Sul, Garcia e Princesa do Ivaí pertencem ao grupo Garcia-Brasil Sul, ao passo

5 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).

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

7 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.

que a Expresso Kaiowa é integrante do Grupo Comporte, do qual participam as empresas paranaenses Expresso Maringá; Transportes Coletivos Grande Londrina, entre outras (quadro 1).

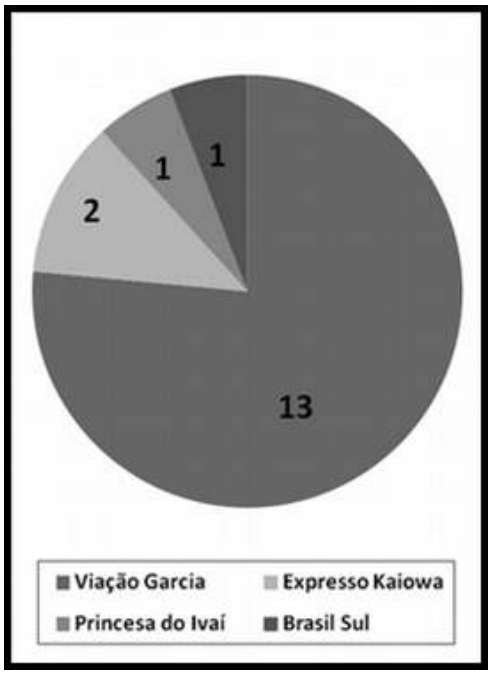
Quadro 1. Brasil: linhas que contemplam a seção Londrina-São Paulo

Prefixo	Descrição da linha	Empresa	T.V.	Pr.
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	-

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização SANTOS, B. C., 2015. Observações: T.V.: tipos de veículo – [C] convencional com sanitário; [E] executivo; [L] leito | Pr.: promoção – [TP] tarifa promocional.

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. Das 17 linhas, doze são operadas pela Viação Garcia. Somando-se as linhas atendidas pelo grupo Garcia-Brasil Sul, a concentração aumenta, já que treze das dezessete pertencem ao grupo em questão (gráfico 1).

Gráfico 1. Brasil: distribuição das linhas que contemplam a seção Londrina-São Paulo por empresa

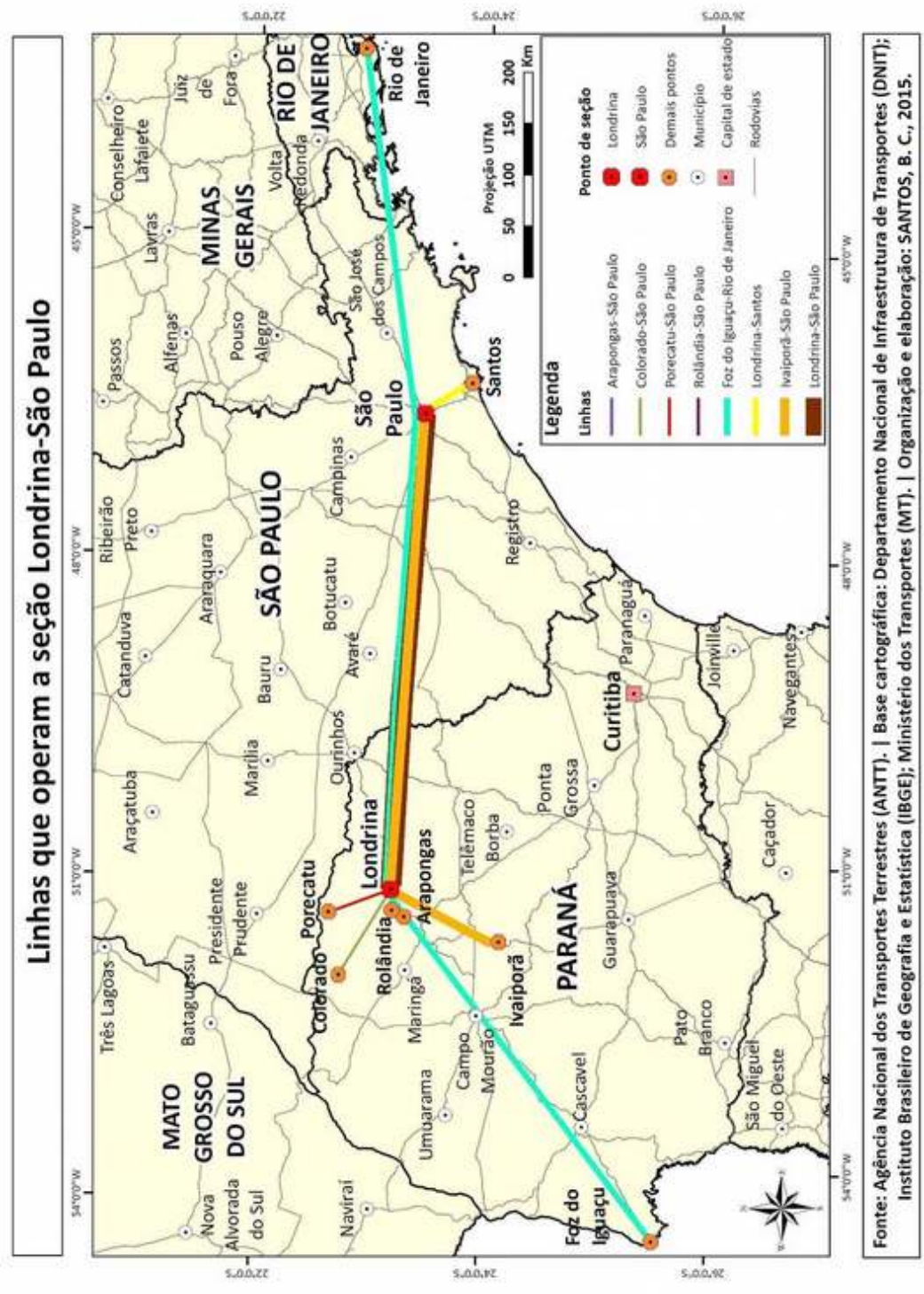


Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2015.

Vale ressaltar a quantidade expressiva de linhas operadas pela londrinense Viação Garcia, que desde os primórdios das articulações entre Londrina e São Paulo foi a principal empresa no trecho (Gráfico 1). Trata-se de uma das principais ligações efetuadas pela companhia, que também conecta Londrina com a capital paranaense – realidade similar em termos de horários diários, serviços e ligações se vislumbra nas ligações oriundas de Maringá, que também se interconecta com São Paulo e Curitiba majoritariamente pela Viação Garcia. Com 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 (Mapa 1).

Mapa 1. Brasil: Linhas que contemplam o eixo rodoviário Londrina-São Paulo

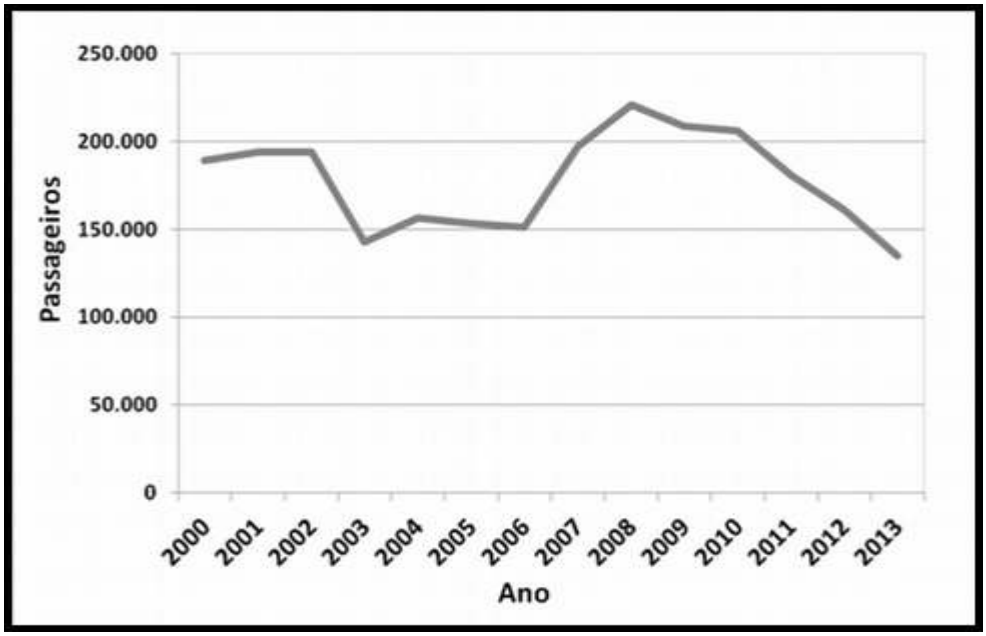


Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2015.

A intensidade dos deslocamentos é evidente entre as centralidades de Londrina e São Paulo (mapa 1). Com 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. Essa demanda, totalizados os dados de ida e volta, sempre esteve acima dos 130.000 passageiros a cada ano (gráfico 2).

Gráfico 2. Brasil: Quantidade de passageiros na ligação Londrina-São Paulo no período 2000-2013



Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização: SANTOS, B.C., 2015.

A demanda teve uma forte queda no ano de 2003, retomando o crescimento de 2006 a 2008. Contudo, esses valores registraram uma queda a partir de 2009 (gráfico 2). Segundo Sandro Neves[8], "a demanda pode ter diminuído no terminal por conta das linhas metropolitanas e das novas rodoviárias nas cidades vizinhas". 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 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)[9].

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

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)[10]. 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)[11].

Considerações finais

O transporte rodoviário interestadual de passageiros foi responsável por engendrar um conjunto importante de fluxos de pessoas entre a capital paulista e a centralidade londrinense desde os primórdios do processo de consolidação da atividade cafeicultora no norte do Paraná. Esses fluxos se ampliaram em volume e variedade, pois outras cidades se inseriram no processo – municípios da região Metropolitana de São Paulo como Osasco, Santo André e São Bernardo do Campo, e próximos à Londrina, como Arapongas, Cambé e Rolândia, atualmente também emitem e recebem fluxos de passageiros que derivam do eixo principal "Londrina-São Paulo".

Vale ressaltar a pluralidade de trajetos que atendem a ligação entre Londrina e São Paulo, pois embora haja concentração de linhas entre as empresas, o leque de centralidades atendidas para além da conexão principal é relativamente amplo no norte paranaense e no estado de São Paulo. Outro aspecto operacional relevante é o fato de que empresas como a Expresso Kaiowa, que contém rotas mais longas, se interessam pela operação entre Londrina e São Paulo, pois solicitaram à Agência Nacional de Transportes Terrestres a inserção do trecho que contempla a ligação em voga.

Em suma, trata-se da segunda ligação rodoviária mais relevante entre a capital paulista e um município paranaense – a primeira é entre São Paulo e Curitiba, duas capitais de estado, o que fica elucidado pelo processo histórico que

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

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

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

engendrou tais articulações e se reflete na atualidade pela quantidade expressiva de passageiros que circula anualmente **nesse** trecho.

Referências

BRAGUETO, C. R. *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*. 2007. 265f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

BRAGUETO, C. R.; CUNHA, F. C. A. *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, 2015a. Agência Nacional dos Transportes Terrestres. *Dados de demanda do Sistema de Controle de Dados dos 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.

BRASIL, 2015b. Agência Nacional dos Transportes Terrestres. *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.

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

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

LIMA, R. M. *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.

MONBEIG, P. (1977). *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.* 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1984.

MÜLLER, N. L. 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, Y. *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.

PRANDINI, N. Aspectos da Geografia Urbana de Londrina. In FRESCA, Tânia M.; CARVALHO, M. S. *Geografia e Norte do Paraná:* um resgate histórico, v. 2. Londrina: Humanidades, 2007. pp. 87-113.

RIBEIRO, W. S. *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.

SANTOS, B. C. *As articulações entre Londrina e São Paulo:* uma análise a partir do transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros. 2015. 171 f. Monografia (Trabalho de graduação individual) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

SANTOS, M. (1993). *A urbanização brasileira.* 5.ed. São Paulo: Edusp, 2013.

___. *A urbanização desigual:* a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. Petrópolis: Vozes, 1980.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. (2001). *O Brasil:* território e sociedade no início do século XXI. 3.ed. Rio de Janeiro: Record, 2012.

TAVARES, J. H. *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, 2001.

WOLKOWITSCH, M. *Géographie des transports.* Paris: Librairie Armand Collin, 1973.

Sobre o autor

Bruno Cândido dos Santos: mestrando em Geografia Humana, bacharel e licenciado em Geografia pela Universidade de São Paulo. Atua principalmente nos temas transporte coletivo rodoviário de passageiros, circulação regional, rede urbana e rodoviária, dinâmicas urbano-regionais, oligopolização e cidades médias.

* * *

ABSTRACT

The interstate road transport of passengers in the articulations between Londrina/PR e São Paulo/SP: historical, normative and operational aspects

The advance of coffee plantations to the north of the state of Paraná from the beginning of the twentieth century resulted in the founding of new urban centers along the occupied areas. Since their foundation, these new cities have particularities among themselves and have been articulated with the capital of São Paulo in various ways. Some articulations emerged with greater prominence, mainly due to the regional relevance that certain centralities in the nascent urban network of the north of Paraná have acquired. An example of these dynamics is Londrina, which arises in 1929 and since then sustains constant connections with São Paulo. This paper will discuss the participation of interstate road transport of passengers in the articulations between Londrina/PR and São Paulo/SP in three items: the first will make a historical approach to the connections between the two cities; the second will list normative attributes of passenger road transport; and finally the third will elucidate operational aspects of this movement of persons that demonstrate an important facet of the articulations between the *londrinense* and *paulistana* centralities.

KEYWORDS: circulation of passengers, interstate road transport, urban network, north of Paraná, Londrina.

RESUMEN

El transporte por carretera interestatal de pasajeros en las articulaciones entre Londrina/SP y São Paulo/SP: aspectos históricos, normativos y operacionales

El avance de la actividad cafetera hacia el norte del estado de Paraná a partir de principios del siglo XX resultó en la fundación de nuevos centros urbanos a lo largo de las áreas ocupadas. Estas nuevas ciudades poseyeron desde su fundación particularidades entre sí y se articular con la capital paulista de formas variadas. En este contexto algunas articulaciones surgieron con mayor prominencia, sobre todo por la relevancia regional que determinadas centrales en la naciente red urbana del norte paranaense adquirieron – ejemplo de esa dinámica es Londrina, que surge en 1929 y desde entonces contiene conexiones constantes con São Paulo. En este artículo se debatirá la participación del transporte por carretera interestatal de pasajeros en las articulaciones entre Londrina/PR y São Paulo/SP en tres ítems: el primero efectuará un abordaje histórico acerca de las conexiones entre las dos ciudades; el segundo definirá los atributos normativos del transporte por carretera de pasajeros y finalmente el tercero elucidará aspectos operacionales de esta circulación de personas que demuestran una faceta importante de las articulaciones entre las centralidades londrinense y paulistana.

PALABRAS CLAVE: circulación de pasajeros, transporte por carretera interestatal, red urbana, norte del Paraná, Londrina.