

Bruno Candido dos Santos

Mestrando em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo.

Bacharel e licenciado em Geografia pela Universidade de São Paulo

bruno.santos@usp.br

---

# Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros: o município de Londrina/PR como um nó para essa circulação

## Resumo

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. Com o avanço da urbanização brasileira e a ampliação da demanda de passageiros o transporte rodoviário acompanha tais processos, pois exerce função social central ao efetuar ligações diversas entre pontos distintos no território nacional e reflete em última instância as dinâmicas da rede urbana e as interações espaciais ocorridas nela. Diante de tais prerrogativas, o município de Londrina, localizado no norte do estado do Paraná, funciona como um nó da rede do transporte rodoviário interestadual de passageiros, pois se trata da segunda cidade mais populosa do estado do Paraná. São dezenas de linhas interestaduais que atingem estados nas macrorregiões Norte, Centro-Oeste, Sudeste e Sul, com maior participação das duas últimas.

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

## Abstract

TERRITORIAL DIVISION OF LABOR AND INTERSTATE ROAD TRANSPORT OF PASSENGERS:  
THE MUNICIPALITY OF LONDRINA/PR AS A NODE FOR THIS CIRCULATION

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. With the advancement of Brazilian urbanization and the expansion of the passengers demand the road passenger transport follows these processes, as it exerts a central social function by making diverse connections between distinct points in the national territory and ultimately reflects the dynamics of the urban network and the spatial interactions occurring in it. In view of such prerogatives, the municipality of Londrina, located in the northern part of the Paraná state, functions as a node of the interstate road transport of passengers, because it is the second most populous city in the state of Paraná. There are dozens of interstate lines that reach states in the North, Central-West, Southeast and South macro-regions, with greater participation of the latter two.

**Key-words:** Territorial Division of Labor, Movement of Passengers, Interstate Road Transport, Londrina.

## 1. Introdução

O transporte rodoviário interestadual de passageiros é uma atividade econômica de central importância para o território brasileiro, pois atende a um amplo conjunto de pontos distribuídos pelo país e desempenha importante função social ao garantir variadas ligações entre lugares distintos. Essa atividade econômica elucida uma das facetas da divisão territorial do trabalho. Trata-se de uma circulação inscrita em grande parte dos estados da federação, dinamizando porções do território nacional e integrando centralidades distintas na rede urbana brasileira. Segundo Santos e Silveira (2012 [2001], p. 21), “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”.

Em consonância com o crescimento populacional brasileiro há a urbanização do território nacional. Ocorre o reforço do papel regional e intermediário das cidades médias, assim como uma expansão do setor produtivo. Nesta conjuntura, grande parte dos deslocamentos humanos de média e longa distâncias, sobretudo os interestaduais, é feito de ônibus. Nota-se a importância da centralidade londrinense enquanto ponto nodal para a circulação rodoviária interestadual de passageiros. São dezenas de linhas para diversas localidades em vários estados brasileiros. Ressalta-se que Londrina é a segunda cidade mais populosa do estado do Paraná – segundo

dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), são 548.249 habitantes (a capital paranaense Curitiba conta com 1.879.355 habitantes)<sup>1</sup>.

Conforme Monbeig (1984 [1977], p. 350), “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”. A centralidade paranaense se configura desde os primórdios de sua fundação como importante nó para o transporte rodoviário de passageiros em diversos âmbitos – intermunicipal e interestadual, em linhas com distâncias e trajetos variados.

Diante de tais prerrogativas este artigo debaterá a participação de Londrina enquanto nó do transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil. Para tanto, a discussão se iniciará com a apresentação da gênese e da consolidação da centralidade de Londrina, considerando a importância da circulação rodoviária neste processo, de modo a apontar algumas informações acerca do desenvolvimento do transporte rodoviário de passageiros desde a fundação da cidade.

Posteriormente, será efetuada uma breve apresentação do transporte rodoviário interestadual de passageiros em seus aspectos normativos e operacionais, para que, por fim, seja debatido o atual panorama da circulação interestadual de passageiros que tem em Londrina um importante centro receptor e emissor de demanda, além do fato de o município funcionar como importante ponto de passagem para dezenas de linhas interestaduais que atendem a várias regiões brasileiras.

Ressalta-se que os dados e informações acerca das empresas apresentadas neste artigo são oriundos do trabalho de graduação individual (trabalho de conclusão de curso) desenvolvido no segundo semestre de 2015 no Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP), intitulado “As articulações entre Londrina e São Paulo: uma análise a partir do transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros”.

Os dados fornecidos pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) bem como os coletados no sítio eletrônico da Agência são do quarto trimestre de 2015, ou seja, algumas mudanças ocorreram no âmbito operacional das empresas de transporte de passageiros, como a transferência

de linhas entre companhias, o encerramento das atividades de algumas dessas, entre outras modificações.

Realizou-se um trabalho de campo para os municípios paranaenses de Londrina, Cambé, Iporã e Rolândia entre os dias 5 e 12 de setembro de 2015. Neste período foram coletadas informações, através de entrevistas e aplicação de questionários, entre outras atividades pertinentes à pesquisa.

## **2. Gênese e consolidação da centralidade de Londrina e a importância da circulação rodoviária neste processo**

Londrina foi fundada em 1929 e elevada à categoria de município em 10 de dezembro de 1934. Segundo Bernardes (1953, p. 363), “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”. A cidade tem mais de 80 anos de existência e é uma das mais relevantes no contexto regional do norte paranaense.

A Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP) foi a empresa colonizadora, de capital inglês, 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 (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) ressalta a importância de Londrina, então capital regional para a companhia, no contexto da colonização e do avanço dos lotes pelo norte do Paraná.

O transporte rodoviário de cargas e passageiros foi de central importância para efetuar as ligações locais e intrarregionais desde os primórdios da colonização do norte paranaense. E, em consonância com o modo ferroviário, o rodoviário é sensível, pois os caminhões e os ônibus efetuavam as ligações entre as estações ferroviárias e os pequenos povoados e as longínquas fazendas (SANTOS, 2015).

Segundo Contel (2012 [2001], p. 371): “a mudança do padrão de circulação no território (...) provocou a aceleração dos ritmos de vida e uma

necessidade de maior fluidez na movimentação de pessoas e mercadorias". 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 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. No ano de 1934 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 (SANTOS, 2015).

Santos e Silveira (2012 [2001]) refletem acerca da base territorial das atividades e empresas concernente à produção, ao consumo e à circulação. Os autores alertam para a demanda de cada uma destas, o que configura uma ou variadas divisões territoriais do trabalho. Em 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, nos serviços, na indústria, nos transportes terrestres, nos fluxos de informações, entre outros, 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 também entre a capital paulista e a centralidade regional londrinense.

Santos (1980) atenta para a importância dos transportes na modificação do espaço e na integração regional, assim como na redefinição de distintas áreas em porções do território. Segundo o autor (1980, p. 98), “os transportes chegaram a transformar a economia de regiões inteiras”.

Londrina e o norte paranaense conheceram 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.

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; FRESCA, 2014, p. 504).

Sobre o final da década de 1960, Nakagawara traz alguns dados relevantes para a compreensão do cenário no trecho estudado. Segundo a autora (1972, p. 256), “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”.

Os investimentos por parte das companhias do segmento rodoviário fez com que boa parte dos passageiros utilizasse os ônibus para se deslocar tanto para São Paulo quanto para Curitiba. Segundo Nakagawara (1972, p. 256), “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”.

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.

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.

A chegada e o avanço do processo de industrialização no interior do território brasileiro foram movimentos que perpassaram por áreas até então vinculadas eminentemente aos setores de produção agropecuária e extrativo. Alguns projetos do Estado brasileiro visaram, sobretudo na

década de 1970, a 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.

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 (maquinário e insumos) e do consumo consuntivo da população urbana e do entorno (OLIVEIRA, 2009). Além da expansão dos consumos citados, há a expansão e a 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).

Em 1980, a população de Londrina era de 301.696 habitantes. No ano de 1991, quando 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 habitantes<sup>2</sup>. 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, já que as centralidades regionais atraem contingentes populacionais relevantes devido à sua pujança econômica e à oferta de oportunidades.

Huertas (2013), em tese de doutorado intitulada “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 Araçongas, 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).

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).

### **3. O transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil: aspectos normativos e operacionais**

O transporte coletivo rodoviário de passageiros no Brasil é um dos elementos mais relevantes para a compreensão da circulação no território, pois elucidada uma das possíveis formas de interações espaciais entre dois ou mais lugares. Estas interações formam um conjunto amplo e complexo de deslocamentos de mercadorias, capital, informação e pessoas sobre o espaço geográfico, e variam em intensidade, frequência, distância e direção, se realizando em diversas velocidades e meios (CORRÊA, 2006 [1997]).



Portanto, o transporte rodoviário de passageiros contém e é contido por diversas interações espaciais, com características operacionais e normativas próprias. Todavia, algumas redes ainda são responsáveis por conectar e atender centros menores. É o caso do transporte rodoviário de passageiros, que atua na dinâmica das ligações entre centros maiores e realiza a circulação entre centros menores. Portanto, o transporte rodoviário possui atuação marcante em cidades próximas entre si, sobretudo naquelas não atendidas pelo transporte ferroviário ou por ligações aéreas (SILVA, 2005).

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)<sup>3</sup>. Estes são atributos do transporte coletivo de passageiros, que são geridos 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 e 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 Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP), são 57.691.546 passageiros para o rodoviário de longa distância (BRASIL, 2015a)<sup>4</sup>.

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 pela 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 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 cinco anos e idade máxima dos veículos de dez; frequência mínima dos mercados de uma viagem semanal por sentido<sup>5</sup>; cadastramento dos motoristas devidamente capacitados conforme as normas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), entre outros (BRASIL, 2015b).

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, foi utilizado pelo grupo londrinense Garcia-Brasil Sul, que reúne as empresas Brasil Sul, Garcia, Londrisul Transportes Coletivos,

Ouro Branco e Princesa do Ivaí, com a operação centralizada na garagem central da Viação Garcia em Londrina.

#### **4. O terminal rodoviário de Londrina como um fixo especializado**

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 – estava localizado na praça Willie Davids, na esquina das ruas Maranhão e Minas Gerais, e foi construído pela Companhia de Terras Norte do Paraná, que, como visto anteriormente, 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, 2011).

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 (Mathias Heim e Celso Garcia Cid). A região da praça já se configurava como o coração de Londrina, pois ali se encontravam a prefeitura e a Associação Comercial do município. 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, 2011).

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. Diante da crescente demanda e da quantidade insuficiente de plataformas (7) para as operações de embarque e desembarque, projetou-se a quinta rodoviária da cidade por Oscar Niemeyer. Algumas

alterações foram realizadas pelo prefeito de Londrina (à época, Wilson Moreira) e o terminal foi inaugurado em 1988 na Avenida Dez de Dezembro (LONDRINA, 2011).

Atualmente, o terminal rodoviário José Garcia Villar conta com 32 lojas, sete espaços comerciais, em uma área total de cerca de 57.000 metros quadrados, bem como 38 módulos de bilheterias (guichês para comercialização de passagens) e 55 plataformas para ônibus. Dessas, 12 são destinadas para os veículos de turismo (LONDRINA, 2011), e uma plataforma 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. 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.

As plataformas para os veículos rodoviários são num patamar elevado com relação ao nível da rua, configurando um mezanino. 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 (duas linhas) e Garcia, todas pertencentes ao mesmo grupo.

A localização facilita o acesso para os ônibus rodoviários, já que fica a menos de 8 minutos do acesso para a BR-369, que, no sentido oeste, interliga Londrina aos municípios paranaenses de Maringá; Campo Mourão; Cascavel, e, no sentido leste, aos municípios de Cornélio Procópio; Bandeirantes; bem como ao município paulista de Ourinhos, logo após a divisa entre Paraná e São Paulo. O terminal também está 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 capital paranaense Curitiba.

Operam no terminal 18 empresas: Viação Garcia Ltda.; Viação Ouro Branco Ltda.<sup>6</sup>, Empresa Princesa do Ivaí Ltda., Brasil Sul Linhas Rodoviárias Ltda. (essas quatro possuem o maior guichê da rodoviária, assim como a maior quantidade de 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.<sup>7</sup>; Viação Motta Ltda. e Vert Levare<sup>8</sup>.

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, foi constatada apenas a linha entre Salvador e Assunção (Paraguai), operada pela Gontijo. Ou seja, não se verificou 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 da região paranaense do Norte Pioneiro – Jacarezinho, Santo Antônio da Platina etc. A Nordeste não atualizou, até o momento da realização do trabalho de campo, 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 londrinense<sup>9</sup>.

A Nacional Expresso e a Rotas do Triângulo, com suas linhas oriundas de Foz do Iguaçu e Maringá, atendem à sua área de predomínio que se concentra no eixo Uberaba-Uberlândia-Goiânia-Brasília, compreendendo a região do Triângulo Mineiro e do sul goiano<sup>10</sup>. Já a Viação Motta atua em algumas das principais cidades do Mato 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-Curitiba<sup>11</sup>. Já a Helios atende a Londrina por intermédio da linha<sup>12</sup> que opera no trecho entre Carazinho (RS) e Tucumã (PA).

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 Guerino Seiscento dinamiza a centralidade de Londrina com o interior paulista, desde Campinas a Ribeirão Preto, englobando 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.

## **5. O transporte rodoviário interestadual de passageiros em Londrina: linhas e empresas**

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. Segundo Druciaki (2009, p. 148) "Londrina também é um importante nó na rede de transporte interestadual de passageiros, com destinos para vários estados do Brasil". A cidade possui ligações com todas as capitais da macrorregião Sul, Sudeste (com exceção de Vitória/ES), Campo Grande/MS e Cuiabá/MT no Centro-Oeste, bem como com Porto Velho/RO na região Norte – a capital federal também está conectada com Londrina via transporte rodoviário interestadual.

A frequência de linhas é maior para o estado de São Paulo, sobretudo em centralidades do interior paulista como Presidente Prudente, Bauru, Ribeirão Preto e Araçatuba. No total são 87 linhas interestaduais (mapa 1) que operam em Londrina e 4 linhas internacionais, que se destinam às cidades de Assunção (Paraguai) e Buenos Aires (Argentina)<sup>13</sup>.

Do conjunto de linhas, 47 são operadas pela Viação Garcia, ou seja, mais da metade das ligações. A Brasil Sul opera 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 londrinense na área polarizada por Londrina.

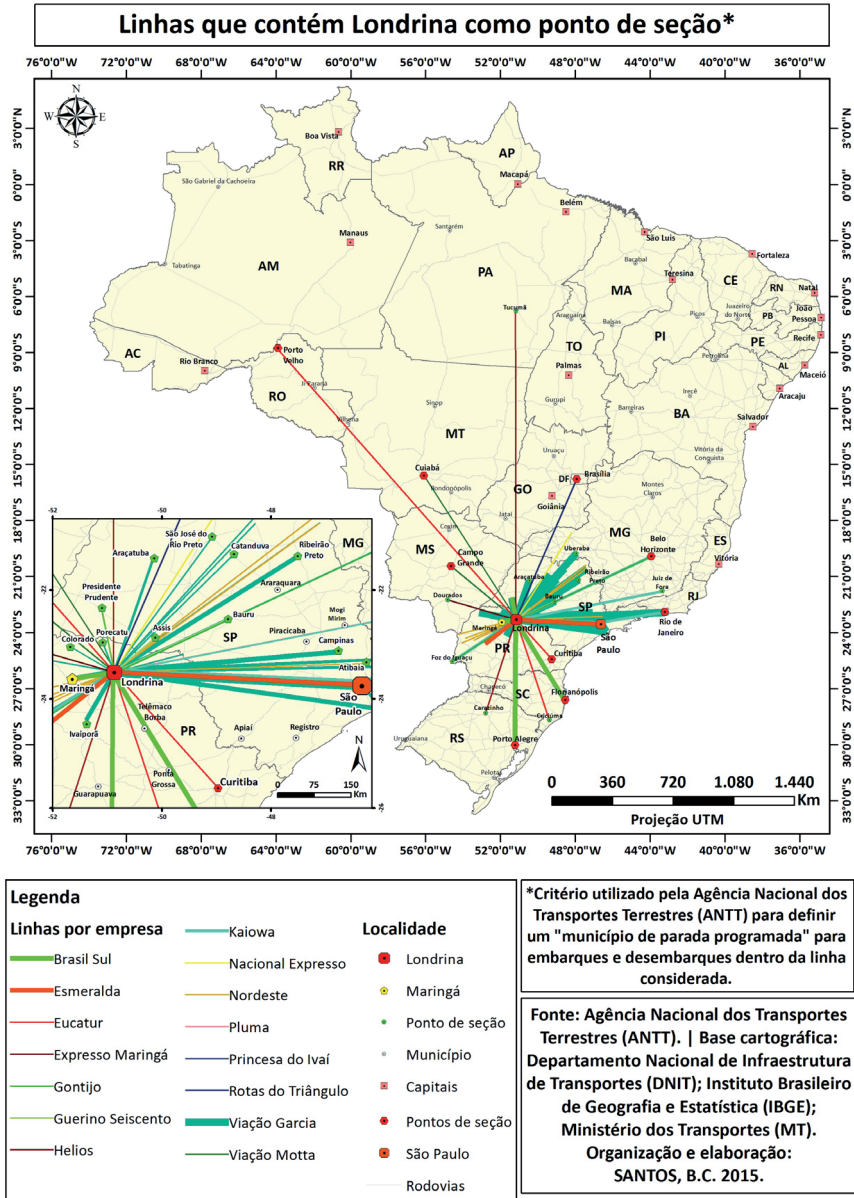
São 15 empresas que operam linhas interestaduais em Londrina (gráfico 1): Garcia, Brasil Sul e Esmeralda são de Londrina/PR; Kaiowa é de Foz do Iguaçu/PR; Princesa do Ivaí é de Jandaia do Sul/PR; EUCATUR é de Cascavel/PR; Expresso Maringá é de Maringá/PR; Nordeste é de Campo Mourão/PR e Pluma é de Curitiba/PR.

Das 15 empresas, nove são paranaenses (gráfico 1). Guerino Seiscento (Tupã) e Motta (Presidente Prudente) são as duas paulistas; a Helios é gaúcha de Carazinho; Gontijo (Patos de Minas), Nacional Expresso e Rotas (Uberlândia) são mineiras. Além dessas empresas que operam linhas interestaduais, duas companhias operam as linhas internacionais entre Rio de Janeiro e Buenos Aires. Uma é a gaúcha JBL Turismo Ltda. ME, que 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.

O cenário de cidades que são origens para linhas que operam em Londrina é relativamente plural. Além da centralidade londrinense ser origem para a maior quantidade das linhas que nela operam, outras 27 cidades são origens para linhas que operam em Londrina. Predominam cidades paranaenses de porte médio, como Campo Mourão, Foz do Iguaçu e Maringá, além da ocorrência de algumas capitais de estado como Campo Grande/MS, Belo Horizonte/MG e Curitiba/PR (gráfico 2).

**Mapa 1**

BRASIL: LINHAS INTERESTADUAIS QUE CONTÊM O MUNICÍPIO DE LONDRINA COMO PONTO DE SEÇÃO

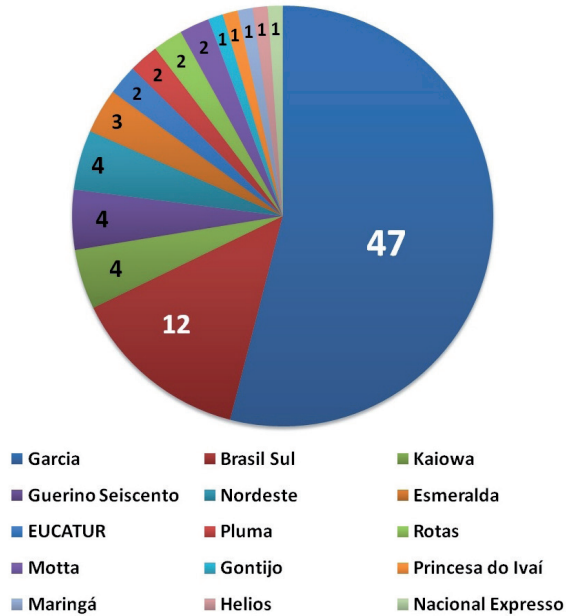


Elaboração e organização: SANTOS, B.C., 2015.



**Gráfico 1**

BRASIL: DISTRIBUIÇÃO DAS LINHAS INTERESTADUAIS PRESENTES EM LONDRINA POR EMPRESA



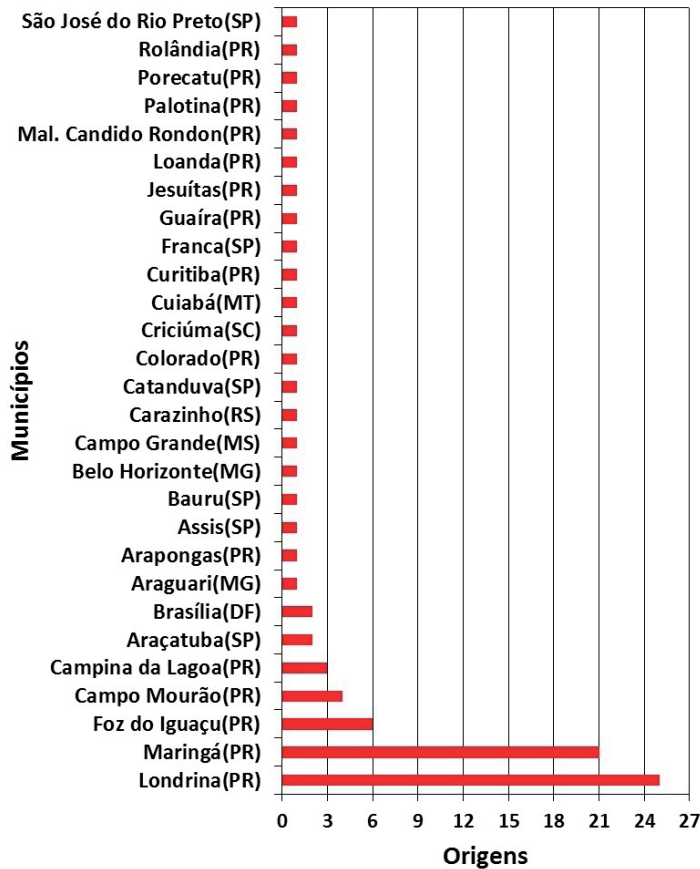
Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização: SANTOS, B.C., 2015.

Das 87 linhas interestaduais que operam em Londrina, 25 partem da cidade, ao passo que 21 linhas são oriundas de Maringá (gráfico 2). Isso elucidava 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.

Além de Londrina, outras 24 cidades são destinos para as linhas que operam na cidade. Predominam destinos no estado de São Paulo, como Bauru, Franca, São José dos Campos, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, entre outras. Figuram também capitais de estado como Porto Alegre/RS, Belo Horizonte/MG, Porto Velho/RO, Rio de Janeiro/RJ e Florianópolis/SC (gráfico 3)

**Gráfico 2**

BRASIL: ORIGENS DAS LINHAS INTERESTADUAIS QUE OPERAM EM LONDRINA



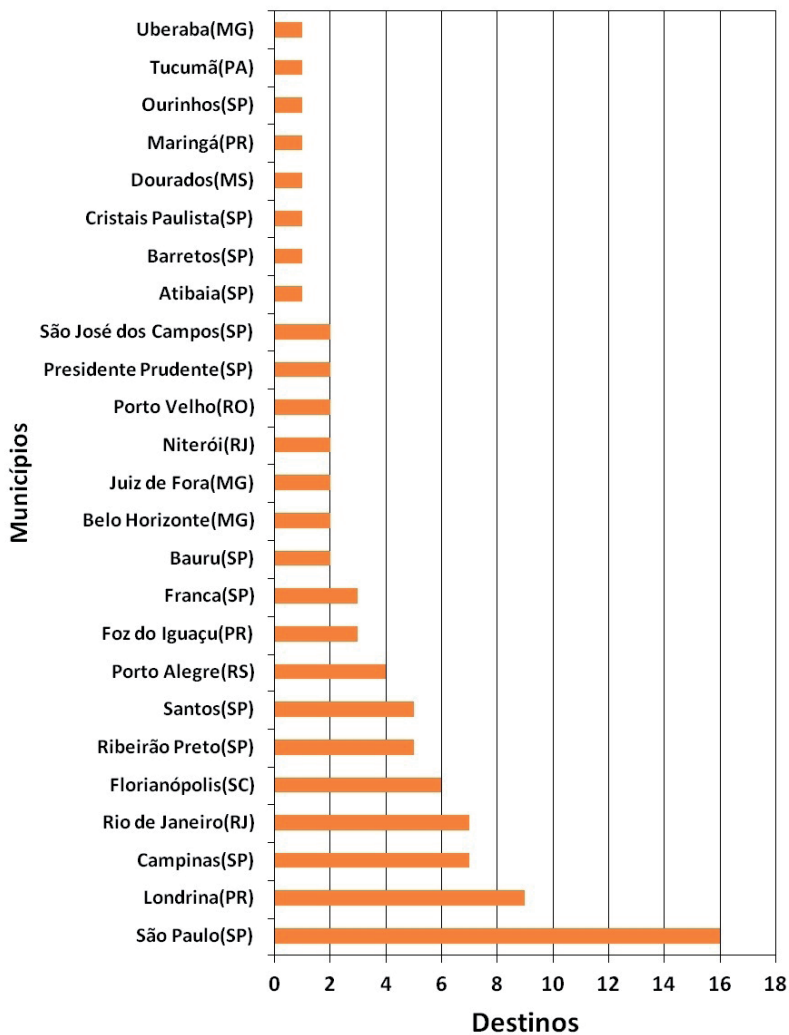
Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Elaboração e organização: SANTOS, B.C., 2015.

São Paulo é destino para 16 linhas que operam em Londrina, embora esta centralidade seja origem para seis linhas com destino à capital paulista. A preponderância da capital paulista indica a relevância da metrópole nacional para o transporte rodoviário interestadual de passageiros (gráfico 3). Diferentemente do gráfico 2, no qual 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 1 elucida as cinco maiores demandas nas ligações entre Londrina e outras cidades no tocante ao transporte rodoviário interestadual para o ano de 2013.

**Gráfico 3**

BRASIL: DESTINOS DAS LINHAS INTERESTADUAIS QUE OPERAM EM LONDRINA



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

**Tabela 1**

BRASIL: CINCO MAIORES DEMANDAS DE PASSAGEIROS NAS LIGAÇÕES INTERESTADUAIS ORIUNDAS DE LONDRINA NO ANO DE 2013

ORDEM DA LIGAÇÃO	LIGAÇÃO	PASSAGEIROS
1 <sup>a</sup>	LONDRINA – SÃO PAULO	134.951
2 <sup>a</sup>	LONDRINA – CAMPINAS	70.555
3 <sup>a</sup>	LONDRINA – ASSIS	42.305
4 <sup>a</sup>	LONDRINA – PRESIDENTE PRUDENTE	36.593
5 <sup>a</sup>	LONDRINA – RIBEIRÃO PRETO	30.358
-	<b>TOTAL DAS LIGAÇÕES CONSIDERADAS</b>	314.762

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

Nota-se que as cinco ligações com maior demanda englobam 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 a 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.

O fluxo para a capital paulista é o único que supera a centena de milhar na 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 Roberto B. Neves, superintendente do Terminal Rodoviário de Londrina, em entrevista concedida no dia 08 de setembro de 2015, “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 região”. 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.

## 6. Considerações finais

O transporte rodoviário interestadual de passageiros efetua um conjunto importante de ligações de longa distância, com linhas que entrecruzam diversos estados da federação e atendem em seus percursos a um conjunto plural de centros urbanos. Assim como em outras atividades econômicas, no transporte rodoviário algumas centralidades se destacam, em virtude de sua pujança na rede urbana.

Nesse contexto, Londrina se insere como uma das mais importantes cidades do Paraná e da macrorregião Sul, pois efetua ligações diversas que atingem extensas porções do território brasileiro, o que reforça o papel central do transporte rodoviário interestadual de passageiros que é o de efetivar as conexões entre variadas cidades pelo país.

A relevância londrinense na rede urbana do norte do Paraná também pode ser indicada pelo transporte rodoviário interestadual de passageiros, já que várias cidades desta rede urbana não são atendidas por linhas que operam em Londrina – os passageiros de cidades próximas precisam em certas situações se deslocar até o terminal rodoviário londrinense para encontrar um número maior de destinos e horários atendidos.

## NOTAS

- <sup>1</sup> 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.
- <sup>2</sup> 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.
- <sup>3</sup> Citação original: *“le transport des voyageurs a des impératifs qui lui sont propres: exigences de régularité, controle plus strict des qualités des chauffers et du matériel, publicité des horaires et des tarifs”*.
- <sup>4</sup> O transporte rodoviário interestadual de passageiros é dividido em serviço rodoviário e semi-urbano. 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 semi-urbano possuem extensão máxima permitida de 75 quilômetros.
- <sup>5</sup> 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 (BRASIL, 2015b).

- <sup>6</sup> Ressalta-se o fato de a Viação Ouro Branco Ltda. estar em operação no momento de realização do trabalho de campo, no dia 8 de setembro de 2015. Alguns meses após a publicação do trabalho de conclusão de curso, as linhas da Ouro Branco foram transferidas em definitivo para a Viação Garcia Ltda., que já operava com veículos “a serviço” da Ouro Branco.
- <sup>7</sup> Princesa do Norte e Viação Jóia não possuem linhas interestaduais operantes em Londrina.
- <sup>8</sup> Na consulta realizada no sítio eletrônico da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) não consta nenhuma empresa com a denominação “Vert Levaré”. Isso ocorre porque as linhas pertencentes a esta empresa estão cadastradas pela Viação Esmeralda de Transportes.
- <sup>9</sup> Linha: “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.
- <sup>10</sup> 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)”.
- <sup>11</sup> Linha: “09-0784-00: Curitiba (PR)-Porto Velho (RO)”.
- <sup>12</sup> Linha: “10-1797-00: Carazinho (RS)-Tucumã (PA)”.
- <sup>13</sup> 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.

## Referências

- BERNARDES, L. M. C. O problema das “frentes pioneiras” no estado do Paraná. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 3, p. 335-384, 1953.
- BRAGUETO, C. R. **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.
- 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](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](http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/40115/Resolucao_n__4770.html)>. Acesso em 01.nov.2015.

CONTEL, F. B. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2012 [2001]. p. 357-372.

CORREA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORREA, R. L. (Org.). **Explorações Geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006 [1997]. p. 279-318.

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, Maringá, 2009.

FRESCA, T. M. **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.

HUERTAS, D. M. **Território e Circulação**: Transporte rodoviário de carga no Brasil. 2013. 443 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

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.

LONDRINA. **Terminal Rodoviário de Londrina**: Histórico. 2011. Disponível em: <<http://www.trl.com.br/index.php/o-terminal/historico>>. Acesso em 02. nov.2015.

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

NAKAGAWARA, Y. **As funções regionais de Londrina e sua área de influência**. 1972. 307 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, 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, E. L.; FRESCA, T. M. Modernização e complexidade do circuito superior nas economias urbanas de Londrina e Maringá-PR. **GEOSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, v. 18, n. 3, p. 496-511, 2014.

RIBEIRO, W. da S. **Para além das cidades, centralidades e estruturação urbana**: Londrina e Maringá. 2006. 265 f. Tese (Doutorado em Geografia) - 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. **A urbanização desigual**: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. Petrópolis: Vozes, 1980.

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

SILVA, A. F. **Tendências sobre o número de passageiros transportados em ônibus interestaduais no Brasil**. 2005. 148f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2005.

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

Recebido em: 01/02/2018

Aceito em: 20/02/2018