

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ-UEM
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA,**

VINÍCIUS POLZIN DRUCIAKI

**AS (DES) ARTICULAÇÕES DE GUARAPUAVA COM MARINGÁ E
LONDRINA: UMA ANÁLISE A PARTIR DA REDE DE TRANSPORTE
RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS**

MARINGÁ-PR

2009

VINÍCIUS POLZIN DRUCIAKI

**AS (DES) ARTICULAÇÕES DE GUARAPUAVA COM MARINGÁ E
LONDRINA: UMA ANÁLISE A PARTIR DA REDE DE TRANSPORTE
RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS**

Dissertação apresentada como requisito para a obtenção da conclusão do curso de mestrado em Análise Regional e Ambiental, do Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá.

Orientador:

Professor Doutor César Miranda Mendes

MARINGÁ-PR

2009

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação
(CIP)
(Biblioteca Central - UEM, Maringá – PR., Brasil)

D794d Druciaki, Vinícius Polzin
As(des)articulações de Guarapuava com Maringá e Londrina: uma análise a partir da rede de transporte rodoviário de passageiros / Vinícius Polzin Druciaki. -- Maringá : [s.n.], 2009. 230 f. : il. color.

Orientador : Prof. Dr. César Miranda Mendes.
Dissertação (mestrado) - Programa de Pós-graduação em Geografia. Universidade Estadual de Maringá, 2009.

1. Rede urbana paranaense. 2. Rede de transporte. 3. Transporte rodoviário de passageiro. 4. Interações espaciais - Guarapuava (Pr). 5. Interações espaciais - Maringá (Pr). 6. Interações espaciais - Londrina (Pr). I. Universidade Estadual de Maringá. Programa de Pós-Graduação em Geografia. II. Título.

CDD 21.ed.388.1

TERMO DE APROVAÇÃO

VINÍCIUS POLZIN DRUCIAKI

“AS (DES) ARTICULAÇÕES DE GUARAPUAVA COM MARINGÁ E LONDRINA:
UMA ANÁLISE A PARTIR DA REDE DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE
PASSAGEIROS”

Dissertação de Mestrado apresentada a Universidade Estadual de
Maringá, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em
Geografia, área de concentração: Análise Regional e Ambiental

Aprovada em **30 de abril de 2009**

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. César Miranda Mendes
Orientador-presidente
Universidade Estadual de Maringá

Prof^a. Dr^a. Márcia da Silva
Membro convidado
Universidade Estadual do Centro-Oeste-Guarapuava

Prof^a. Dr^a. Cicilian Luiza Löwen Sahr
Membro convidado
Universidade Estadual de Ponta Grossa

Aos meus pais:

*Que nunca deixaram de se esforçarem pela minha
felicidade, e, através de seu jeito finito de ser Deus,
me revelavam Deus, com seu jeito infinito de ser pai
e mãe.*

AGRADECIMENTOS

A Deus que me amparou, que me fortaleceu, e me deu sabedoria durante toda a minha vida, sobretudo durante o mestrado na realização deste trabalho, e que também me ensinou durante este tempo a conciliar dois fatores primordiais para a aplicação da minha formação junto a sociedade: a Fé e a Razão;

À Nossa Senhora, mãe querida que sempre abriu caminho e providenciou tudo que precisei, porque me ama;

Aos meus pais, Celço e Rosana, que nunca deixaram de batalhar, incentivar e de se empenhar para que eu pudesse estar prosseguindo em minha profissão de forma satisfatória;

Ao professor César Miranda Mendes, pelo empenho e dedicação no papel de orientador, que nunca mediu esforços para que este trabalho fosse concluído com êxito, e também pela sua preocupação para que eu tivesse uma boa formação e aprendizado durante esses dois anos de mestrado;

À Capes, pelo apoio financeiro através da bolsa de estudos concedida durante os 24 meses do mestrado;

À professora Márcia da Silva por todo o cuidado e por todo o esforço evidenciado em seu trabalho, que vem desde a graduação, e pelo fato de ter sido banca em minha qualificação, bem como na defesa desta dissertação;

À professora Tânia Maria Fresca da UEL, pela atenção que teve na minha qualificação, compondo a banca e sugerindo alguns tópicos essenciais para o desenrolar do trabalho;

À minha namorada Claudia Bessani, por estar ao meu lado durante a realização da dissertação, e pelo seu carinho e compreensão;

Aos amigos de todo o Ministério Universidades Renovadas (MUR), da Renovação Carismática Católica, por serem minha família e por serem canais do amor de Deus na minha vida;

Ao Lucas por ter me ajudado em alguns cálculos;

À Érica, amiga querida que não mediu esforços para fazer a revisão ortográfica desta dissertação;

Ao BIEL (Guarulhos), por ter feito o abstract, e principalmente por ser sinal de Deus em minha vida;

Ao Ricardo e Daniel, pelo companheirismo expressado no mestrado, pelo apoio, e por ter aprendido a olhar a Geografia com uma outra visão;

Ao Alan e ao Professor Claudivan (UEM), pelo apoio e pelo companheirismo tanto na ciência bem como na caminhada;

Aos amigos Andy, André (Irmão), Aninha, Alessandra, Mônica, João, Juliana, Cadu, Tupi, Chineke e Gordinho (Guarapuava), Marcelinho (São José dos Campos), Rafa e Andressa (Curitiba), Pepe e Taína (Apucarana), Nati, Anderson, e Erica (Paranavaí), Keyla (Londrina).

A todos os meus amigos em todo o Brasil que Deus me deu, espalhados principalmente pelos Estados de: PR, RS, SP, RJ, AL, TO, MA, PA, e também na República Dominicana;

Aos meus avós João e Eunice;

Ao meu irmão Felipe;

Aos professores do PGE-UEM que ministraram as disciplinas das quais eu fiz;

Às empresas de transporte rodoviário de passageiros pela colaboração com a disponibilidade de dados e informações fornecendo os dados, principalmente a Empresa Princesa dos Campos e a Viação Garcia LTDA;

Ao DER/PR pela disponibilidade no fornecimento de dados e informações sempre que precisei;

À SEDU - Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Paraná;

A todos os que contribuíram em formas de entrevista e fornecimento de informações;

Para finalizar: a todo o Programa de Pós Graduação em Geografia-PGE da UEM, e a todos aqueles que contribuíram de uma forma ou de outra para a minha formação.

“Sempre que me bate o desânimo, a desesperança e o temor, procuro me desvencilhar destes sentimentos, lembrando que, lá no final, está um sonho muito maior que o meu. Está o sonho de Deus.” (Ivna Sá dos Santos).

SUMÁRIO

LISTA DE ILUSTRAÇÕES	12
Quadros	12
Figuras.....	13
Mapas	14
Gráficos	15
LISTA DE SIGLAS	17
RESUMO	19
ABSTRACT	20
INTRODUÇÃO.....	21
CAPITULO I - REDES: BASES CONCEITUAIS E TEORICAS	27
1. As redes e a organização espacial.	28
1.1 Rede urbana.....	33
1.2 Redes técnicas	39
1.3 Redes de transporte e Geografia.....	42
1.4 A estruturação de uma rede de transporte.....	43
CAPITULO II - DA OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO À FORMAÇÃO DA REDE URBANA PARANAENSE.....	52
2 Ocupação do território paranaense e a formação da rede de cidades.....	53
2.1 Início da ocupação e da formação da rede urbana do sul do Paraná.	54
2.1.1 O Sudoeste/Oeste Paranaense	63
2.2 A rede de cidades e a ocupação do Norte Paranaense.....	64
2.3 A atual rede urbana paranaense.....	70

2.4	A rede urbana de Londrina e Maringá.....	74
2.5	O subsistema urbano de Guarapuava.....	80
2.6	Algumas considerações sobre a rede urbana paranaense	83
CAPÍTULO III - ASPECTOS ESTRUTURAIS E REGULATÓRIOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS-TRP INTERMUNICIPAL: O ESTADO E OS AGENTES ECONOMICOS		85
3	A importância do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros	86
3.1	O TRP intermunicipal como serviço público.....	87
3.1.1	Execução do serviço público	88
3.1.2	Concessão, permissão e autorização.....	89
3.2	Histórico das concessões de TRP no estado do Paraná	90
3.3	O Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná – DER	95
3.3.1	Das atribuições do DER	95
3.3.2	A estrutura organizacional do DER-PR.....	96
3.3.3	Classificação dos transportes de passageiros segundo os órgãos reguladores.....	99
3.4	O rodoviarismo no estado do Paraná.....	103
3.4.1	O Anel de integração.....	105
3.5	As empresas de TRP intermunicipal no Paraná	109
CAPÍTULO IV: OS AGENTES ECONÔMICOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS INTERMUNICIPAL E A GEOGRAFIA DA CIRCULAÇÃO: GUARAPUAVA, LONDRINA E MARINGÁ.		119
4	A configuração do TRP intermunicipal nas cidades da pesquisa.....	120
4.1	Os agentes econômicos e as cidades abordadas	121
4.1.1	Empresa Viação Garcia LTDA	123
4.1.2	Empresa Princesa dos Campos S/A.....	128
4.1.3	Expresso Maringá LTDA	132
4.1.4	Expresso Nordeste LTDA	136
4.2	Agentes econômicos e as linhas nas cidades estudadas.....	138
4.2.1	Guarapuava.....	139
4.2.2	Maringá	143
4.2.3	Londrina	147

4.3	A mobilidade de passageiros: Guarapuava, Maringá e Londrina	151
4.4	O processo de monopolização do TRP e os fluxos	157
CAPÍTULO V - AS ARTICULAÇÕES E DESARTICULAÇÕES DA REDE DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS INTERMUNICIPAL: GUARAPUAVA, MARINGÁ E LONDRINA		161
5	Interações espaciais	162
5.1	Interações espaciais e centralidades	164
5.2	A natureza das interações espaciais de Guarapuava com Londrina e Maringá 168	
5.3	Qualidade e eficiência do serviço de TRP	173
5.3.1	Outros fatores para a avaliação da eficiência do TRP	178
5.4	Fatores que aproximam e fatores que repudiam a articulação de Guarapuava com Maringá-Londrina.....	183
5.4.1	Curitiba, Ponta Grossa, e a centralidade sobre Guarapuava.....	184
5.4.2	Guarapuava, Maringá e Londrina: o que as afastam?.....	186
5.5	Afinal, existe uma rede de TRP Guarapuava-Maringá-Londrina?.....	200
CONSIDERAÇÕES FINAIS		203
6	Considerações finais sobre a temática investigada.....	204
REFERÊNCIAS.....		208
APÊNDICE		218
ANEXOS		223

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadros

Quadro 1: Relação das empresas e suas linhas rodoviárias no Paraná. -----	111
Quadro 2: Relação de empresas que não estão atuando em linhas rodoviárias no Paraná. -----	114
Quadro 3: Relação das empresas que atuam nas linhas metropolitanas. -----	117
Quadro 4: Movimento de passageiros em Guarapuava. -----	152
Quadro 5: Movimento de passageiros em Maringá -----	152
Quadro 6: Movimento de passageiros em Londrina -----	153
Quadro 7: Parâmetros para avaliação da eficiência do TRP. -----	174

Figuras

Figura 1: Exemplificação da proposta de Rodrigue, Comtois <i>and</i> Slack (2006): Redes de transportes e estruturas do transporte.	45
Figura 2: Transporte da erva mate feito por carroças no início do século XX.....	58
Figura 3: Planta inicial da cidade de Londrina, fundada pela CTNP em 1929.....	67
Figura 4: Foto da região central de Londrina e sua morfologia urbana refletindo através do processo de verticalização a concentração de capital.....	77
Figura 5: Foto da sede da UNICENTRO em Guarapuava-PR.....	82
Figura 6: Cerimônia de entrega do contrato da concessão da linha Ivaiporã - Curitiba a Viação Garcia LTDA.....	93
Figura 7: Publicidade feita pela Viação Garcia LTDA da nova linha adquirida.	94
Figura 8: Interior de um veículo de característica metropolitana.	101
Figura 9: Construção da Rodovia do Café (BR 376).....	104
Figura 10: Paraná - Croqui do “Anel de Integração” e suas respectivas concessionárias.	107
Figura 11: Praça de Pedágio da Rodovias Cataratas S.A, em Nova Laranjeiras, na BR 277.	108
Figura 12: Posto Soledade II em Imbaú-PR.....	127
Figura 13: Garagem da VGL em Maringá	127
Figura 14: Foto da década de 1930 da linha Guarapuava - Ponta Grossa.	128
Figura 15: Veículo da Expresso Maringá em serviço.....	135
Figura 16: Ônibus da Expresso Nordeste em Londrina, realizando a linha Londrina-Ivaiporã. ...	138
Figura 17: Plataforma de embarque do terminal rodoviário de Guarapuava.	142
Figura 18: Plataforma de embarque do terminal rodoviário de Maringá.....	146
Figura 19: Plataforma de embarque do terminal rodoviário de Londrina.	150
Figura 20: Mapa das espacialidades do Paraná de acordo com a relevância, concentração e densidade econômica.	182
Figura 21: Linhas de ações do PRDE e intervenções macrorregionais.	189

Mapas

Mapa 1: Mapa de localização de Guarapuava, Maringá e Londrina no Paraná e no Brasil.	22
Mapa 2: Rosário de cidades tropeiras e a rota boiadeira.	56
Mapa 3: Evolução dos municípios da rede urbana sul-paranaense.....	62
Mapa 4: Evolução da gênese dos núcleos urbanos do norte do Paraná. Fonte: Fresca, (2004).....	69
Mapa 5: Mapa da configuração da rede urbana paranaense a partir de Curitiba.	73
Mapa 6: Mapa da região de Influência de Londrina e Maringá.....	76
Mapa 7: Mapa da Região de influência de Guarapuava.....	81
Mapa 8: Subdivisão Regional do DER-PR e superintendências regionais.	98
Mapa 9: Espacialização das empresas que atuam nas linhas rodoviárias intermunicipais no PR..	113
Mapa 10: Logotipos e área de atuação das quatro maiores empresas de TRP paranaenses.....	122
Mapa 11: Mapa da área de atuação da Empresa Viação Garcia LTDA.	125
Mapa 12: Área de atuação da Empresa Princesa dos Campos.	131
Mapa 13: área de atuação da Empresa Expresso Maringá LTDA.	134
Mapa 14: de atuação da Empresa Expresso Nordeste LTDA.....	137
Mapa 15: Trechos percorridos pela Expresso Nordeste, de Guarapuava para: Londrina e Maringá.	180
Mapa 16: Síntese da área de atuação das quatro maiores empresas de TRP do Paraná.	191
Mapa 17: Sobreposição das áreas de atuações das quatro maiores empresas de TRP no Paraná..	194
Mapa 18: Sobreposição das áreas de atuações das quatro maiores empresas de TRP no Paraná..	195
Mapa 19: Sobreposição das áreas de atuações das quatro maiores empresas de TRP no Paraná..	196
Mapa 20: Sobreposição das áreas de atuações das quatro maiores empresas de TRP no Paraná..	197
Mapa 21: Sobreposição das áreas de atuações das quatro maiores empresas de TRP no Paraná..	198

Gráficos

Gráfico 1: Divisão da administração das rodovias paranaenses.....	105
Gráfico 2: Concentração de linhas que passam por Guarapuava.	140
Gráfico 3: Concentração de linhas que passam por Maringá.....	143
Gráfico 4:concentração de linhas que passam por Londrina.	148
Gráfico 5: fluxo de passageiros Londrina - Guarapuava, de 2002 à 2007.....	155
Gráfico 6: Fluxo de passageiros Londrina - Guarapuava, de 2002 a 2007.....	156
Gráfico 7: Frequência dos motivos dos deslocamentos em Maringá.	165
Gráfico 8: Frequência dos motivos de deslocamentos - Londrina.	166
Gráfico 9: Frequência dos motivos de deslocamentos – Guarapuava.	167
Gráfico 10: Frequência dos motivos de deslocamentos: Londrina-Guarapuava.	170
Gráfico 11: Frequência dos motivos de deslocamentos: Guarapuava-Londrina.....	170
Gráfico 12: Frequência dos motivos de deslocamentos: Maringá-Guarapuava.....	172
Gráfico 13: frequência dos motivos de deslocamentos: Guarapuava-Maringá.....	172
Gráfico 14: Eficiência do TRP na linha Guarapuava-Londrina.	175
Gráfico 15: Eficiência do TRP na linha Londrina-Guarapuava.....	175
Gráfico 16: Eficiência do TRP na linha Guarapuava - Maringá.....	176
Gráfico 17: Eficiência do TRP na linha Maringá-Guarapuava.....	176
Gráfico 18: Fluxo de saída de Guarapuava no eixo leste-oeste paranaense.	185

Tabelas

Tabela 1: Frequência dos principais horários e destinos em Guarapuava – semanal.....	141
Tabela 2: Frequência dos principais horários e destinos em Maringá – semanal.	144
Tabela 3: frequência dos principais horários e destinos em Londrina– semana.....	149

LISTA DE SIGLAS

AMUSEP	Associação de Municípios do Setentrião do Paraná
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
APL's	Arranjos Produtivos Locais
ARTESP	Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transportes do estado de São Paulo.
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
CMNP	Companhia de Melhoramentos Norte do Paraná
CODEPAR	Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná
COMEL	Companhia Metropolitana de Londrina
CTNP	Companhia de Terras Norte do Paraná
DER/PR	Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná
DNER	Departamento Nacional de Estradas e Rodagens
DTT	Divisão territorial do trabalho
EMTU	Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos S.A
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPARDES	Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
MERCOSUL	Mercado comum do sul
NRE	Núcleo Regional de Educação
ONG's	Organizações não-governamentais
PDU	Plano de Desenvolvimento Urbano
PRDE	Plano Regional de Desenvolvimento Estratégico
REGIC	Região e Influência das Cidades
RMM	Região Metropolitana de Maringá
SETR	Secretaria do Estado dos Transportes do Paraná
SEDU	Secretaria de Desenvolvimento Urbano
SNV	Sistema Nacional de Viação
TCU	Transporte coletivo urbano
TRP	Transporte Rodoviário de Passageiros
UCP	Universidade do Centro do Paraná

UEL	Universidade Estadual de Londrina
UEM	Universidade Estadual de Maringá
UNICENTRO	Universidade Estadual do Centro Oeste
VGL	Viação Garcia LTDA

RESUMO

O transporte é um elemento de fundamental importância para o desenvolvimento das cidades, bem como para a integração das mesmas. Nesse sentido, o transporte rodoviário de passageiros constitui uma das várias formas de se integrar um espaço, permitindo o deslocamento de pessoas sobre uma rede de cidades. Este tipo de serviço tem uma função pública e é regulamentado pelo Estado para promover a coesão territorial. Na realidade do estado do Paraná, alguns espaços e cidades se articulam, porém com vários empecilhos que tornam a ligação algo inacessível àqueles que dependem da locomoção neles, como é o caso da articulação entre Guarapuava com Maringá/Londrina. Assim sendo, são vários os fatores que se inserem no âmbito desta problemática, como, por exemplo, as distintas fases e processos de ocupação do espaço paranaense, o que permitiu que as cidades desenvolvessem diferentes redes urbanas, de modo que não viessem a se articular, ao menos de forma mais fluida. Outros fatores estão associados a: falta de propostas que fomentasse a fluidez em uma ligação sul-norte; fatores socioeconômicos; distintas centralidades que cada cidade exerce; eficiência do transporte rodoviário de passageiros; frequência muito baixa de horários que ligam estas cidades e; a forma como as empresas atuam no espaço entre essas cidades de modo geral. Olhando a problemática em questão, foi necessário usar como categorias de análise a rede urbana e a rede de transporte, as quais permitiram constatar que há uma necessidade de uso do transporte rodoviário de passageiros para se relacionar entre Guarapuava com Maringá/Londrina. Mesmo que essas ligações tenham uma baixa procura, existem possibilidades de estimular uma maior interação entre essas cidades, o que não somente atenderia as necessidades da população, mas tornaria o espaço paranaense mais coeso com uma rede menos fragmentada.

Palavras Chave: Rede urbana. Rede de transporte. Articulação. Guarapuava. Maringá. Londrina.

ABSTRACT

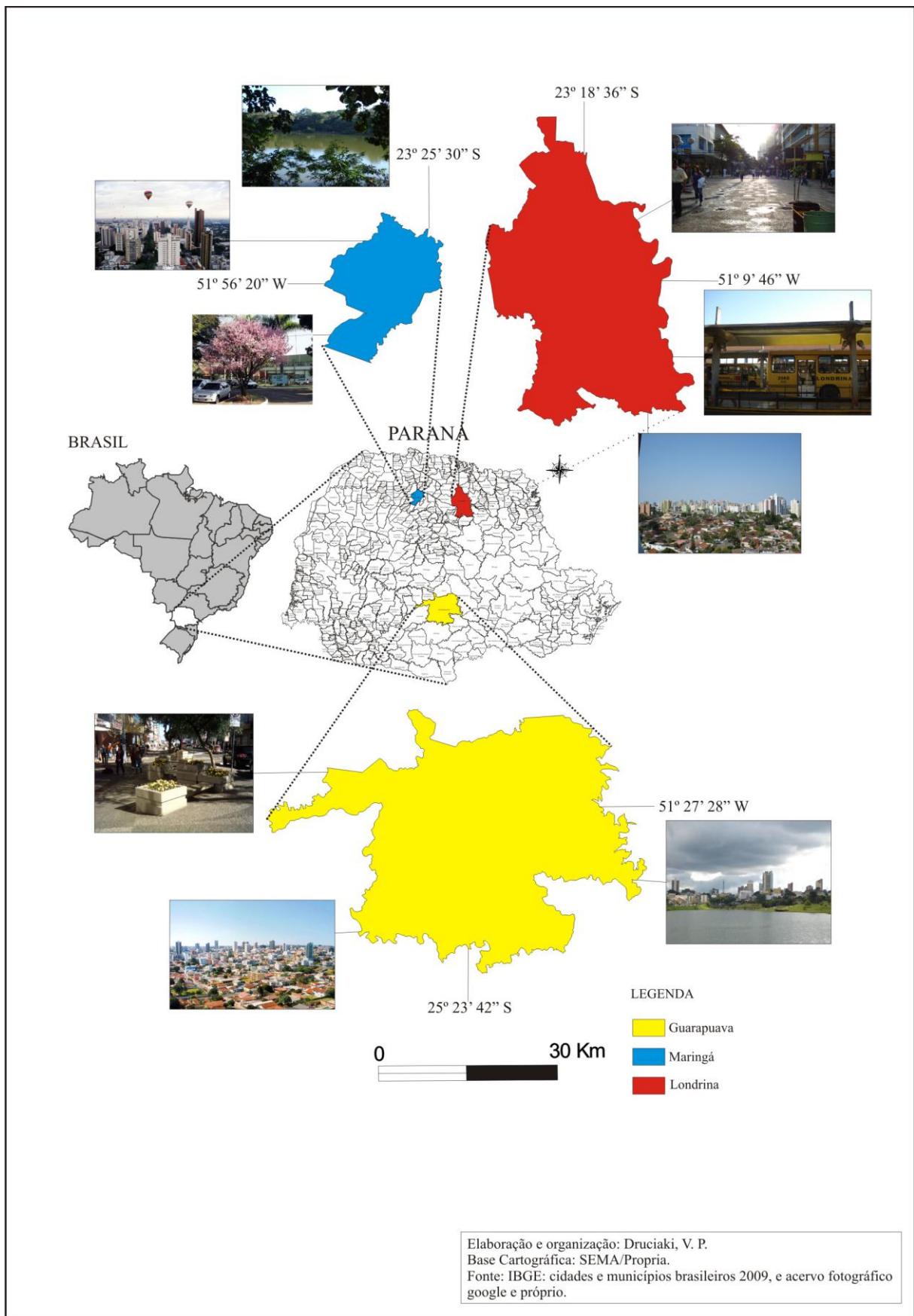
Transportation is a fundamental importance element in order to give the city development as well as the integration of themselves. In this view, the passengers land transportation constitutes one of the so many ways of being integrated in a space which allows the coming and going from so many people around a great number of cities. This kind of service has a public function, and it is regulated by the State for promoting the territorial cohesion. In the State of Parana's reality, there are some spaces which are integrated, but they show some obstacles on the accessibility and there are some places where it is needed to be easier to arrive there, as in the articulation between Guarapuava/Maringá and Londrina. For that reason, there are many factors which are inserted in the environment of this problem, for example: the different phases and the occupation process on the space of the state of Paraná, that is what allowed the cities to develop different urban nets, in a way that it could be articulated and at least in a more fluid way. The other factors are associated with: the lack of purposes that can fundament a north and south fluid integration, socioeconomic factors, and different centralities that each city does, efficiency in the passengers urban transportation, a very low frequency in the hour that connect the cities, and also the way which the companies generally act among the cities. Facing the present problem, it was necessary to use analytical categories the urban and the transportation nets which have allowed to claim that there is a necessity of using the passengers urban transportation to relate between Guarapuava and Maringá/Londrina. Even if these relations have a low demand, there are possibilities of stimulating a bigger connection among these cities, and they will not only answer to the population necessities, but it would make the space of Paraná a more cohesion place with a less fragmented net.

Keywords: Urban net of articulation-transportation. Guarapuava. Maringá. Londrina

INTRODUÇÃO

Nessa dissertação, iremos abordar questões relacionadas a pouca articulação existente a partir de Guarapuava, com relação à Maringá e Londrina, sob o viés da rede de transporte rodoviário de passageiros intermunicipal. O motivo que nos levou a optar por esta temática, bem como a problemática que a acompanha, surgiu de uma experiência vivida no cotidiano e perceptível através do senso comum. Trata-se da constante dificuldade encontrada para se deslocar de Guarapuava até alguma dessas cidades, ou seja, Maringá e Londrina, através das poucas linhas de ônibus ofertadas nessas ligações. Essa inquietação foi ganhando consistência na medida em que foram surgindo questionamentos em torno dos possíveis motivos que levaram ao conjunto de empecilhos que se encontram embutidos no problema chave. Esses motivos vão além da resposta óbvia encontrada por parte das empresas, que alegam ser apenas a falta de demanda o principal entrave para que se haja maior frequência das ligações entre essas cidades.

Primeiramente, segundo o IBGE (2007), a cidade de Guarapuava possui uma população de aproximadamente 164.567 habitantes, sendo a estimativa de 2007, e localiza-se na região centro-sul paranaense, situando-se a 264 km de Curitiba. Maringá, segundo o IBGE (2007), apresenta uma população aproximada de 325.968 habitantes, localizando-se na região norte central paranaense, à 450 km de Curitiba. Londrina, por sua vez, também compõe a região norte central paranaense, com uma população estimada em quase 500.000 habitantes, no ano de 2007, localizada a 369 km da capital do estado. Já a distância de Guarapuava em relação às cidades de Maringá e Londrina é de 300 e 320 km, respectivamente. A localização das cidades objetos de estudos podem ser visto no Mapa 1.



Mapa 1: Mapa de localização de Guarapuava, Maringá e Londrina no Paraná e no Brasil.

Nossa pesquisa foi realizada sob a abordagem da rede urbana e da rede de transporte, tomando como variável principal o transporte rodoviário de passageiros intermunicipal, o qual denominaremos neste trabalho de **transporte rodoviário de passageiros** (TRP). Nesse sentido, o eixo metodológico baseou-se no arcabouço teórico sobre as redes e as respectivas categorias de análise adotadas, que foram a rede urbana e a rede de transporte. Juntamente a isso, fizeram parte da metodologia os procedimentos empíricos para a realização das diversas pesquisas *in loco* nos seguintes lugares:

- Órgãos públicos: Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná - DER/PR, Secretaria de Desenvolvimento Urbano – SEDU, Instituto Paranaense de Desenvolvimento Social – IPARDES;
- Órgãos Privados: Empresa Princesa dos Campos S/A, Viação Garcia LTDA, Expresso Nordeste e Expresso Maringá.
- Terminais rodoviários: nas cidades de Guarapuava, Londrina e Maringá.

Além das pesquisas realizadas nos locais mencionados, muitas informações foram adquiridas ao longo da pesquisa desses órgãos através da solicitação de documentos e seus respectivos acervos disponíveis em sítios da internet e bibliografias, os quais aparecerão citados ao longo da dissertação.

Sendo assim, partimos da premissa de que a rede é constituída por um horizonte complexo de elementos articulados entre si, pois nisso consistem as condições básicas para que se haja dinamismo e movimento no espaço. Condições como a necessidade de relacionamento entre os lugares, troca de fluxos de informação e de fluxos de outras naturezas, desenham e redesenham os papéis dos pontos de uma rede, condicionando a inserção ou a exclusão destes através de um fator primordial: a sua função na rede. Nisso, os diferentes papéis das cidades estimulam ou não as interações espaciais (CORRÊA, 1997), que se trata da natureza dos fluxos gerados na rede. Já a rede de transporte entra no campo das interações espaciais na medida em que é um elemento que estrutura o espaço.

Entendemos como redes de transporte todo o sistema de transporte e circulação que há no espaço, o qual é constituído de infra-estrutura viária e de um sistema operacional vigente sobre as vias de circulação, as quais permitem a integração entre os espaços através de diversos tipos de serviços prestados. Em nosso caso, o tipo

de transporte que se estrutura em rede é o serviço de transporte intermunicipal de passageiros, que serviu como variável para discutir o trabalho.

Para compreender a configuração de um sistema de transporte ou de uma rede, independente do espaço em questão, deve-se considerar não somente a questão da organização dos objetos técnicos, as rodovias, ônibus, terminais e sistema logístico, por exemplo, mas também o papel que tudo isso desempenha e significa no espaço. De modo prático, significa entender a forma como tais objetos têm permitido ou não a integração, e o que leva ou não a existir uma fluidez.¹ Portanto, se não relacionarmos os aspectos técnicos aos socioeconômicos e sua ocorrência no espaço, não existe a possibilidade de compreender a problemática em questão sob uma abordagem geográfica. É apoiado nisso que o andamento do trabalho aconteceu, de forma que, buscar o entendimento da rede urbana tanto em sua forma teórica, bem como prática, foi de fundamental importância para compreender o comportamento da rede de transporte, no nosso caso a de passageiros entre Guarapuava e Maringá/Londrina.

Nesse sentido, a dissertação que se segue foi estruturada de forma que um capítulo complementasse o outro, sempre os amalgamando, pois, mesmo que cada um tenha assuntos específicos a serem tratados, todos estão ligados à problemática principal da pesquisa. Entrelaçar o teórico ao empírico é de fundamental importância a qualquer pesquisa científica. Sendo assim, a dissertação apresenta cinco capítulos.

No primeiro capítulo, será apresentado todo arcabouço teórico, onde se discute e se resgatam conceitos a cerca da rede urbana, técnica e de transporte. Tentou-se evidenciar as principais transformações dos conceitos, relacionando à proposta central da pesquisa. O segundo capítulo irá apresentar um retrospecto histórico da formação da ocupação e da rede urbana paranaense, o qual foi de fundamental importância para entender a atual rede urbana que temos no Paraná. Ainda neste capítulo, será mostrada a atual situação da rede urbana paranaense, elencando as cidades diretamente envolvidas na pesquisa, ou seja, Guarapuava, Maringá e Londrina. Essa abordagem foi feita a partir da área de influência dessas cidades, baseado no estudo Região de Influência das

¹ Termo usado por Santos e Silveira (2001) para explicar a dispersão dos sistemas de engenharia que tem como intuito produzir movimentos pelo território. Existem dois tipos de fluidez: a fluidez efetiva, que é entendida como a densidade viária, e a fluidez virtual, que por sua vez é entendida como a densidade infoviária. Portanto, toda vez que nos referirmos ao termo fluidez nesta dissertação, será para evidenciar de forma específica a fluidez efetiva. Cabe salientar aqui também, que optamos em usar este termo apenas para expressar a intensidade das interações espaciais geradas através do fluxo de passageiros entre as cidades da pesquisa, e não como sendo um termo proposto para compreender o espaço a partir do território usado, como propõem os autores.

Cidades-REGIC 2007, publicado em 2008, desenvolvido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE. Trata-se do estudo mais atual que se encontra disponível e foi de fundamental importância para compreender, juntamente com os fatores históricos, as distintas articulações que as cidades da pesquisa foram tomando ao longo do tempo.

Já no terceiro capítulo, buscamos nos ater especificamente à questão da estruturação do sistema de transporte de passageiros em âmbito paranaense. Trata-se de um capítulo em que é apresentado como o Estado é participante ativo na configuração da atual rede, pois este regula, permite e fiscaliza o desempenho deste tipo de serviço no espaço.

A abordagem feita em uma escala paranaense, em um primeiro momento, é importante para que se possa transpor a problemática das cidades específicas da pesquisa a um contexto maior da qual elas se inserem, seja de forma direta ou indireta. O mesmo acontece na medida em que apresentaremos a relação de todas as empresas de transporte rodoviário de passageiros intermunicipal, para posteriormente evidenciar as quatro maiores deste segmento no Paraná. O motivo pelo qual foram escolhidas essas empresas para a pesquisa é devido ao fato de elas representarem a esfera privada no tema da pesquisa, ao interferirem de forma crucial, assim como o Estado, na atual configuração contida na problemática da pesquisa. Nisso, é possível observar e comparar as enormes diferenças das empresas escolhidas em relação às demais, que em sua maioria são de pequeno porte. Quanto a essas empresas, muitas delas já se extinguíram devido ao processo de aquisição e monopolização feito pelos grandes detentores do capital neste segmento. Tal fato vem ganhando força desde as décadas de 1970, e 1980, períodos estes em que todas as empresas expandiram suas linhas, sobretudo aquelas em direção a outros estados da federação. A conjuntura econômica da época, cujo carro chefe foi impulsionado pela reestruturação produtiva proveniente da modernização do campo, contribuiu para este processo, que somado a outros fatores, levaram ao crescimento das empresas. O processo de monopolização acontece até hoje, seguindo uma tendência onde empresas pequenas aos poucos estão sendo excluídas da competitividade do setor.

Indo para o quarto capítulo, mostraremos os aspectos que dizem respeito à atuação dos quatro agentes privados deste segmento no âmbito paranaense, bem como em nossa pesquisa. Juntamente a isso, serão mostrados os fluxos gerados pelas empresas entre as cidades, e alguns dados referentes à circulação de passageiros nos

terminais rodoviários de Guarapuava, Maringá/Londrina. Das quatro maiores empresas, apenas uma se relaciona de forma direta entre as cidades da pesquisa que é a Expresso Nordeste LTDA, sediada em Campo Mourão-PR. No entanto, a menção das quatro maiores se dá na medida em que estas contribuem para a integração do espaço paranaense, seja através dos serviços de encomendas², ou na forma de transportar passageiros. Soma-se a isso, o fato de que algumas já tentaram se inserir na área de atuação uma da outra. Nota-se aqui, ao menos onde os fluxos são menos intenso, o que é o caso das cidades contidas na pesquisa, que a lógica da atuação da empresa no trecho em questão perpassa o simples objetivo de promover a locomoção de pessoas, adotando o transporte de encomendas realizado no próprio veículo de passageiros como razão importante para a existência de uma linha. Em outras palavras, mesmo que as empresas não admittissem isso, ficou claro que uma vez que o fluxo de passageiros é baixo entre as cidades da pesquisa, o transporte de encomendas e mercadorias é a justificativa da existência dessas poucas linhas atuantes.

E finalizando a parte que diz respeito aos capítulos, o quinto e ultimo irá mostrar os elementos que foram reunidos em todos os demais capítulos, relacionando com os motivos que levaram ou não as necessidades de relacionamento entre uma cidade e outra. Trata-se da compreensão das interações espaciais realizadas pelo transporte de passageiros, abordando os motivos, as frequências de viagens, a centralidade de cada cidade e também a análise da eficiência do serviço prestado. Tentou-se então, com tais informações, relacioná-las, mostrando se de fato existe ou não uma rede de transporte de passageiros entre Guarapuava e Maringá/Londrina, fato este que contribuirá em estudos posteriores. Tal estudo proporcionará o entendimento da pouca articulação de toda parte sul com a parte norte paranaense. Juntamente a isso, serão apontados os fatores que causam ou não uma articulação entre essas cidades, relacionando-os com os conteúdos abordados nos capítulos anteriores.

Em suma, a reunião de todos os fragmentos necessários para o entendimento da problemática proposta nessa dissertação serão apresentados na forma de capítulos no trabalho que se segue, mostrando assim, através dos resultados da pesquisa, os frutos obtidos mediante vários esforços que envolveram leituras, levantamentos *in loco* e reflexões, bem como a participação de várias pessoas, órgãos públicos e empresas.

² Embora o serviço de transporte de encomendas seja algo importante e digno de ser analisado, não é nosso objeto de estudo. Portanto, este tipo de serviço será apenas mencionado em algumas partes do quarto capítulo.

CAPITULO I - REDES: BASES CONCEITUAIS E TEORICAS

1. As redes e a organização espacial.

O estudo das redes é algo conhecido no âmbito da Geografia bem como nas outras ciências. A noção imediata a cerca deste termo implica diretamente na noção de que há vários pontos dispostos sobre um determinado espaço e que são articulados por linhas, que interligados trazem a idéia de um espaço reticulado. As concepções em torno do termo rede são inúmeras, o que exige um resgate conceitual do mesmo, sobretudo na Geografia, apontando a evolução do conceito bem como seu uso atual. Isso se torna necessário na medida em que é de fundamental importância esclarecermos e apontarmos uma categoria analítica para o nosso trabalho, a qual servirá de arcabouço teórico-metodológico. Neste caso, este arcabouço teórico tem como objetivo trazer ferramentas para a compreensão da organização do espaço em rede, sobretudo o espaço paranaense.

Com essas ferramentas, pretende-se compreender ao longo da dissertação, as relações criadas a partir de Maringá, Londrina e Guarapuava, e suas repercussões na organização do espaço que, por sua vez, tem como principal característica a pouca articulação de Guarapuava com as duas cidades do norte paranaense.

O espaço possui várias redes, sendo que cada uma delas serve de ferramenta para a compreensão da organização do mesmo, como por exemplo, a rede urbana, as redes sociais, redes transnacionais-econômico-política e sobretudo as redes técnicas (DIAS, 2005). Cada uma delas, apesar de estarem relacionadas muitas vezes, configuram-se no espaço em diferentes níveis escalares, constituindo um complexo campo de estudo em que tais categorias de análise são desafiadas a se redefinirem constantemente, porque a lógica das redes participa de várias escalas de organização espacial, criando constantes arranjos espaciais e institucionais (DIAS, 2005). Mas para que essa concepção viesse a tona, o conceito passou e ainda passa por um constante processo evolutivo no que concerne a sua concepção, bem como seu papel para entender as questões espaciais.

As primeiras discussões formuladas sobre as redes não são recentes, como afirma Dias (1995), sendo que o termo é uma concepção genérica atribuída a diversas realidades e ciências. Vê-se muito o termo “rede” sendo usado para citar e exemplificar as variáveis componentes de um sistema e como este se articula e se organiza. Na atualidade, a terminologia rede é muito empregada em diversas situações, como por exemplo: organizar um conjunto de objetos, sistemas, pessoas que se articulam com diversos fins e objetivos, sendo comum deparamos diante de expressões como: rede de

transporte, rede das ONG's, redes de comércio, rede de supermercados, redes de drenagem, redes de poder, redes técnicas, rede de telecomunicações, rede de relacionamentos, dentre tantas outras tipologias que podem se associar ao termo. Segundo Santos (1999), isso demonstra a abrangência do conceito. No entanto, o autor chama a atenção para a banalização que o termo vem adquirindo, podendo, com isso, ser distorcido o verdadeiro sentido do conceito.

A voga que a palavra e a idéia de rede estão encontrando, tanto nas ciências exatas e sociais, como na vida pratica, paga o preço devido à popularidade. A polissemia do vocábulo tudo invade, afrouxa o seu sentido e, pode, por isso, prestar-se a imprecisões e ambigüidades, quando o termo é usado para definir situações. Dá-se o mesmo com a geografia. (SANTOS, 1999, p. 208)

Além da noção mais simples que se tem de rede, onde é um entrelaçado de fios e nós, a noção do sentido dessa palavra já foi comparada ao corpo humano, em sua totalidade. Esta analogia consiste no pressuposto de que o corpo na sua totalidade organiza os fluxos (tecidos), através de algo que os comanda, o cérebro.

A grande ruptura que introduziu um conceito novo de rede “aconteceu na segunda metade do século XVIII, se caracterizando pela “saída” do corpo” (DIAS, 2005, p. 15). Tal mudança surgiu com as representações geométricas do território que surgiram através dos engenheiros cartógrafos, cujo objetivo era, através dessa visão geométrica, organizar o espaço afim de matematizá-lo, e conseqüentemente construir o mapa.

Desde então, a rede não é mais somente observada sobre o corpo humano – como malha ou tecido -, ou no seu interior. Ela pode ser objetivada como matriz técnica – infra-estrutura rodoviária, estrada de ferro, telegrafia, modificando a relação com o espaço e com o tempo. Se até aquele momento a história da rede esteve ligada a uma referência ao organismo, a seguir ela estará também ligada à técnica (DIAS, 2005, p. 15).

Contudo, foi na filosofia de Saint Simon por volta da primeira metade do século XIX que o termo rede ganha um status de conceito no âmbito das ciências sociais. O pensamento de Claude Henri de Saint Simon, socialista utópico, fundamentava-se em um estado racional, organizado por cientistas e industriais. Saint Simon não elaborou qualquer menção sobre o conceito de redes propriamente dito, porém deixou fortes

contribuições para que posteriormente seguidores de sua escola viessem a formular propostas que culminariam em uma noção mais definida das mesmas (FRANÇA, 2004). Quando Dias (2005) faz uma releitura sobre Dias (1995), nos coloca que o conceito *sansimonista* parte do princípio do território (organismo), sendo constituído através das redes que são observadas sobre o corpo para assegurar a circulação de todos os fluxos, o que levaria ao enriquecimento do país, levando à melhoria das condições de vida e incluindo dessa forma a população mais pobre.

Nesse sentido, o fator comunicação foi de fundamental importância para a mudança de paradigmas a cerca do conceito rede, pois circular prescinde comunicar e relacionar, sejam fluxos de materiais, informação ou pessoas. Segundo Musso (2001), foi com os seguidores de Saint Simon que o conceito rede teve maior propagação denotando um sentido de que elas (as redes) seriam as produtoras das relações sociais. Segundo Dias (1995), uma das primeiras utilizações do conceito de acordo com este paradigma foi feita pelo economista e engenheiro Michel Chevalier em 1832, adepto de Saint Simon, para explicar a relação entre as comunicações e o crédito.

As indústrias se compõem de centros de produção unidos entre eles por um laço relativamente material, ou seja, pelas vias de transportes, e por um laço relativamente espiritual, ou seja, pelos bancos... Existem relações tão estreitas entre a rede de bancos e a rede de linhas de transportes, que um dos dois estando traçado, com a figura mais conveniente á exploração do globo, o outro se encontra paralelamente determinado nos seus elementos essenciais (RIBEILL, 1988, p. 53, apud DIAS, 1995. Grifo nosso).

O autor nos mostra a estreita relação entre fatores que configuram um território em plena ascensão do sistema capitalista, mencionando já a existência de vários centros de produções que compõem as indústrias, sendo estas interligadas por algo que propicie conexão e comunicação, neste caso, às vias de transportes. Dessa maneira, tem-se a concepção de que as vias são linhas ligando pontos, integrando³ um território. Neste, sentido, por exemplo, faz-se importante o papel do sistema bancário para a articulação do capital que, por sua vez, permeia e condiciona toda a lógica de uma rede de caráter econômico-social. Os estudos sobre redes pautaram-se principalmente nos princípios de conexão e comunicação, pois ambos são ferramentas que dão sentido as mesmas. Tais fatores subsidiaram as principais indagações sobre a falta de articulação nos territórios e

³ Sobre o conceito de integração, cf. p 40.

o mau aproveitamento das vias como um fator unificador entre as localidades (DIAS, 1995).

No âmbito da ciência geográfica, as primeiras formulações sobre as redes tiveram a necessidade de explicar o que influenciava a distribuição das cidades sobre o espaço. Nesse sentido, começam-se os estudos sobre rede urbana, com raízes na economia, a exemplo da proposta das localidades centrais, de Walter Christaller, chamada de Teoria dos Lugares Centrais. Essa idéia influenciou grande parte dos geógrafos estudiosos da rede urbana, com relevante expressão na primeira fase da chamada nova geografia⁴. Segundo Ipea et al (2000), a proposta de Christaller teve forte influência da teoria de Thünnen (1966), em que a distância do mercado seria o principal fator de organização do território.

Nesta discussão, não poderíamos deixar de destacar a importante contribuição da obra de Monbeig⁵ sobre a formação da rede ferroviária no interior paulista, tendo como principais atores os fazendeiros plantadores de café, os quais são mencionados como agentes modificadores do espaço. França (2004) salienta que a tese de Monbeig foi elaborada num período muito próximo ao da Teoria dos Lugares Centrais de Christaller, mas que, no entanto, a tese de Monbeig tornou-se mais relevante por relacionar a formulação do pensamento sobre as redes, porque aborda o aspecto qualitativo ao processo de formação histórica dos lugares estudados.

Na tentativa de resgatar um resgate conceitual sobre as redes, Ueda (2005) nos apresenta a definição encontrada em quatro dicionários de geografia, sendo eles: *Dictionnaire de Géographie* (GEORGE, 1974); *Dictionary of Human Geography* (JOHNSTON, GREGORY e SMITH, 2000), *Dictionnaire de Géographie Humaine* (CHARVET, 2000) e *Diccionario de Geografia Urbana, Urbanismo y Ordenación del Terrotorio* (ZOIDO et al, 2000). Sendo assim, no primeiro dicionário discorre sobre a

⁴ Segundo as idéias de Moraes (1987), o termo “nova geografia” é usado para periodizar a fase em que houve um movimento de renovação da Geografia. A partir dos anos de 1950, sobretudo, tem-se a necessidade de repensar muitos conceitos geográficos que eram calcados nas correntes da Geografia Tradicional. Os motivos que levaram a crise paradigmática das escolas tradicionalistas foram muitos: a nova conjuntura econômica que o mundo estava vivendo, novas tecnologias, novos papéis que o capitalismo adquirira de forma monopolista, surgindo a necessidade de novos tipos de planejamentos e estudos sobre o espaço. Nesse sentido, a Nova Geografia é definida em duas vertentes: a Geografia pragmática ou quantitativa que se refere à primeira fase enunciada no texto, e a Geografia Crítica, outra fase enunciada, que surge a partir da década de 1970.

⁵ MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984. Esta obra foi escrita entre os anos de 1937 e 1949.

noção de que as redes eram sumamente geográficas por estarem inseridas e organizadas no espaço, levantando duas questões – a de que as redes eram uma projeção concreta de linhas e sua relação com o espaço, como, por exemplo, as redes férreas e hidrográficas, e, no outro caso, considerou-se a polarização dos pontos de atração e difusão, culminando na noção de rede urbana (UEDA, 2005).

No segundo dicionário, o termo é sugestivo para significar qualquer tipo de estrutura linear, sobretudo as infra-estruturas. Tem-se já a concepção de termos como nós (enlaces e terminais) e os nexos (rodovias e serviços regulares de transportes). Também alertava para a questão que “[...] qualquer explicação, para ser completa, deve fazer referência ao contexto histórico e relacionar com os que têm o poder de tomar decisões” (UEDA, 2005, p. 163). No terceiro dicionário, propõe-se que o termo rede pode utilizar-se de três formas: para explicar a rede urbana, para a rede de transportes e comunicações e para as redes territoriais. E no quarto dicionário, observa-se a preocupação de identificar os diferentes tipos de redes analisando sua organização no espaço geográfico e analisando separadamente termos como rede arterial, rede ferroviária, rede viária e rede urbana.

Diante do exposto, percebe-se desde a gênese do conceito, a técnica⁶ também sempre esteve ligada às questões sobre a disposição das cidades no espaço em forma de rede, e que é um elemento que influenciou muito na construção conceitual das redes. dessa maneira, é importante assimilarmos ao nosso trabalho o entendimento sobre a técnica e sua relação com a rede, uma vez que nossa pesquisa os objetos técnicos fazem parte também da nossa problemática.

Assim sendo, iremos abordar questões a cerca das redes técnicas, rede urbana e em seguida algumas implicações sobre rede de transportes na Geografia, que, por sua vez, se insere no âmbito das redes técnicas, bem como em nossa variável de estudo, que é o TRP.

⁶ Termo empregado por Santos (1999).

1.1 Rede urbana

A temática sobre rede urbana tem cada vez mais atraído a atenção para estudos e reflexões acerca desta categoria de análise espacial. As mais importantes referem-se à “diferenciação das cidades em termos de funções, dimensões básicas de variação, relações entre tamanho demográfico e desenvolvimento, hierarquia urbana e relações entre cidade e região” (CORRÊA, 2006, p. 17). As mudanças tecnológicas com a conseqüente inserção das novas redes técnicas atingiram diretamente a realidade das cidades, pois são nelas que as nodosidades das redes se estabelecem e criam através dos fluxos comandados ou não por essas cidades, relações de diversas naturezas, interligando nós ou excluindo-os de acordo com a estrutura espacial que se cria.

Assim sendo, a análise da rede urbana segundo Dias (1995), exige uma abordagem que apresente as suas relações com a urbanização, com a divisão territorial do trabalho (D.T.T) e com a diferenciação crescente das cidades, fato este que se expressa através das constantes trocas de funções que as cidades adquirem. Fresca (2007, p. 202) coloca que “a rede urbana é uma condição e reflexo da divisão territorial do trabalho”, pois é através das funções articuladas que se torna possível a D.T.T.

Tomando por base os estudos feitos por Roberto Lobato Corrêa, a rede urbana pode ser definida como “um conjunto de centros funcionalmente articulados” (CORRÊA, 1989, p.8), ou “um produto social cujo papel através de interações espaciais articula a sociedade no espaço garantindo a sua existência e reprodução” (CORRÊA, 1997, p. 93). Por exemplo, a cidade de Guarapuava é um centro regional com cerca de 165.000 habitantes e que desempenha funções administrativas e de prestação de serviços que polarizam uma determinada área. Essa área é constituída por cidades que são inferiores tanto em tamanho, bem como em seus papéis desempenhados. Guarapuava, por sua vez, é subordinada a Curitiba em vários aspectos. Tem-se assim uma estrutura hierárquica de cidades no espaço que ao se articularem formam uma rede de cidades.

No entanto, cabe salientar que Guarapuava, em certos fatores, se subordina a Curitiba, mas isso não a impede de se vincular em outra rede da qual Curitiba não seja a cidade que comanda. Um exemplo disso pode ser a inserção numa rede de relações econômicas voltadas para o exterior ou outra região, e também todo o tipo de

relacionamento criado a partir da internet, pois esta transgride os limites visivelmente existentes e propicia novos.

De fato, parte-se da premissa de que a abordagem do papel que um centro urbano desempenha é de fundamental importância para se estudar uma rede urbana e como esta rede se configura no espaço. Desde sua gênese, os estudos a cerca das redes urbanas tinham a necessidade de buscar fatores que explicassem a distribuição espacial das cidades e no que implicava o estabelecimento de uma hierarquia de um centro sobre os demais. Partindo sempre da idéia de que as cidades se configuravam de forma hierárquica, os critérios para tal menção basearam-se inicialmente naqueles em que o mercado é o mecanismo definidor através da distribuição de bens e serviços.

Recorrendo novamente as contribuições formuladas por Christaller (1966), notamos que sua teoria das localidades centrais é calcada na construção de um modelo que explica a dinâmica e o comportamento dos centros urbanos. Tal proposta mostra que cada localidade central, independente do grau de relevância na hierarquia urbana, apresenta uma influência em seu entorno que é exercida através da disponibilidade e oferta de bens e serviços. Foi uma proposta de fundamental importância na medida em que não somente o mercado estrutura a rede, mas também os transportes. Dessa forma, a rede urbana se forma a partir da capacidade de distribuição de bens e serviços que cada localidade central possui, estabelecendo assim a hierarquia. Percebe-se que a proposição de Christaller estabelece um sistema rígido de configuração espacial entre as cidades a partir dos princípios adotados. A partir da distribuição de bens e serviços das localidades centrais para as suas respectivas hinterlândias é que se verifica a hierarquia entre elas, onde envolvem o número, o tamanho das localidades, suas área de influência e a distância entre elas (CORRÊA, 2006). O autor ainda coloca: “expressões como metrópole regional, capital regional, centro de zona e centro local, utilizadas nos estudos em pauta, refletem a natureza hierárquica dos centros da rede urbana (CORRÊA, 2006, p. 22)”.

Os estudos de Christaller representam a forma clássica de abordagem da rede urbana, e, com o surgimento da Geografia Crítica⁷, os estudos desta natureza passam a ter outras indagações, as quais começaram a buscar nas questões a cerca da produção do espaço urbano, na sua relação homem-natureza de forma dialética, apontamentos que explicassem sob um outro viés como se estrutura uma rede urbana, pois:

⁷ Cf. pg. 28, nota de rodapé número 5.

Os geógrafos passaram então, a analisar as relações existentes entre uma grande cidade, os centros urbanos de menor porte e as zonas rurais, para demonstrar que, tanto no tempo como no espaço, as relações entre cidade e região são, historicamente e geograficamente, muito diferenciadas. (IPEA, et al, 2002, p. 28).

George (1964) tentou definir um modo de organização territorial baseado nas relações que as aglomerações têm entre si, e suas respectivas áreas de influência. As suas proposições foram sintetizadas por Corrêa (1989), as quais se resumem aos seguintes tópicos:

- Atração regional sobre a população feita pelo centro urbano, como por exemplo, os movimentos migratórios e pendulares;
- Comercialização pela cidade de produtos rurais;
- Drenagem da renda fundiária pela cidade;
- Expansão do fenômeno metropolitano e;
- A intensidade da circulação e a distribuição dos produtos e dos serviços determinam, em parte, o nível de integração regional.

As abordagens expostas parecem ser complementares à teoria das localidades centrais. Essa teoria teve uma abordagem muito válida e que abriu caminho para outras virem se adequar aos novos arranjos da rede urbana.

Olhando a rede urbana sob a realidade da lógica capitalista, esta privilegia algumas cidades em detrimento de outras, o que conseqüentemente influi na hierarquia de cidades. O capital exerce fluidez e circula na rede, fato este que dá sentido a ela. A metrópole drena a maior parte desse excedente, haja vista que é o topo hierárquico, lugar que é receptáculo da acumulação e das decisões, de onde se dispersa e se converge capital, informação e mercadorias. Excedente de capital, bem como sua reprodução são condições de reprodução da sociedade. Logo, a rede urbana expressa uma dimensão espacial da sociedade, como mostra Corrêa (1989, p. 51):

Assim, a rede urbana enquanto uma dimensão espacial da sociedade, por intermédio da qual a criação, apropriação e circulação do valor excedente se realizam, implica no reinvestimento deste excedente acumulado em novas atividades produtivas, quer sejam urbanas e/ou rurais para que se amplie a reprodução do capital e novos excedentes sejam gerados.

Sendo assim, o reinvestimento do excedente pressupõe a existência de fluxos diversos, pois a lógica capitalista tem distintas capacidades de apropriar-se do excedente (FRESCA, 2004).

A rede urbana deve ser compreendida como sendo a organização do conjunto das cidades e suas áreas de influência a partir dos fluxos. Logo, serão estes que irão propiciar a acumulação e a reprodução do capital. Sob esse olhar, deve-se compreender a rede urbana não mais calcada no esquema tradicional onde a hierarquia é rigidamente caracterizada pela sucessão dos lugares maiores sobre os médios e desses sobre os pequenos. As características básicas e tradicionais de uma rede urbana foram mudando em virtude das novas características que a mesma tomou e vem tomando, pois “hoje, cada cidade é diferente da outra, não importa seu tamanho, pois entre as metrópoles também há diferenças” (SANTOS, 1993, p. 53).

No intenso processo de urbanização brasileira ocorrido a partir da década de 1970, foram ocasionadas mudanças de papéis das cidades, e concomitantemente ocorreu uma mudança nas relações campo-cidade. Tais relações mudaram de conteúdo e de forma na medida em que a técnica e a ciência foram introduzidas no espaço sob a égide da modernização dos objetos e de sua função de “integrar” os espaços.

As repercussões deste fenômeno implicaram em várias mudanças no estado do Paraná no que diz respeito aos papéis que as cidades foram tomando. Isso aconteceu devido à integração que as principais cidades foram tendo com a construção de rodovias, bem como a inserção de objetos técnicos que propiciaram a articulação entre os centros. Juntamente a isso, a reestruturação econômica e produtiva levou ao fortalecimento de algumas cidades enquanto pólos regionais a exemplo do estado do Paraná, como Cascavel, Guarapuava, Pato Branco, Francisco Beltrão, Maringá, Londrina e Ponta Grossa. Também levou ao enfraquecimento de outras que não acompanharam as mudanças econômicas, tanto em perda populacional bem como em representatividade econômica, sendo alguns dos exemplos as cidades da região central e do noroeste do paranaense.

Sendo assim, é interessante levantar uma relevante questão: como que as regiões⁸ se estruturam na atual rede urbana? Segundo Moreira (1997), o enfoque para

⁸ A categoria analítica região não é o principal enfoque do trabalho como um todo. No entanto, a menção feita desta categoria com a de rede é importante na medida em que a rede articula uma região. No entanto, o enfoque dado às redes tem por objetivo compreender o espaço enquanto uma relação aberta e não circunscrito a uma delimitação regional, homogênea e com limites pré-estabelecidos.

os estudos de regiões, na Geografia, ganhou destaque há pouco tempo e ainda estão em questão, salientando a forma de como interpretar o espaço, uma vez que, segundo ele, a região é um “olhar sobre o espaço lento”, e as redes são “o olhar sobre o espaço móvel e integrado” (MOREIRA, 1997, p. 1-2). Comparando essas abordagens, percebemos que o autor nos coloca a importância de olhar a região não mais como algo isolado, com características peculiares inalteráveis, mas sim como dinâmica, organizada pelas sociedades sob a lógica do atual estágio do capitalismo, o que significa que outros modos de produção, a exemplo do socialista, a princípio, não poderiam ser analisados através deste viés.

Com tudo isso, a maioria das cidades passaram a compor os circuitos espaciais de produção (SANTOS, 1997), os quais permitem novas configurações no espaço. Uma pequena cidade, por exemplo, que continua mantendo relações com a cidade mais próxima que lhe exerce centralidade no que tange a prestação de bens e serviços, também mantém, ao mesmo tempo, relações diretamente com a metrópole. Foram os objetos técnicos que propiciaram isso através dos transportes, que flexibilizou a rigidez do sistema ferroviário⁹, da comunicação e, recentemente, através dos fluxos financeiros. Dessa forma, podemos dizer que “o mundo encontra-se organizado em subespaços articulados dentro de uma lógica global” (SANTOS, 1997, p. 49).

Diante disso, concordamos também com as constatações de Santos (1997) onde o autor supracitado traz a tona a noção de totalidade e de particularidade. De um lado, o lugar se insere nos novos circuitos de produção, e este desempenha um papel na rede urbana que muitas vezes é fruto do “comando” da totalidade, pois a mundialização muda a natureza das relações entre as cidades (MOURA e WERNECK, 2001). Por outro lado, a cidade é um local de características próprias, ou seja, um lugar, onde as normas acontecem de formas distintas, embora a normatização imposta pela totalidade apresente conteúdos iguais para os lugares.

Corrêa (1997), por sua vez, nos diz que cada centro está inserido em pelo menos duas redes, a de distribuição de bens e serviços e uma outra que seria mais irregular, ou

⁹ Cabe salientar que embora o sistema rodoviário propicie uma certa flexibilização na articulação do território, este sistema é muito importante para o fluxo de mercadorias e pessoas num território, haja vista que as técnicas modernas propiciaram a esta modalidade de transporte gerar uma relevante fluidez no território. No entanto tal realidade acontece quase que somente em países desenvolvidos, sendo que, no Brasil, a opção pelo rodoviarismo a partir da década de 1960 propiciou o sucateamento do sistema ferroviário, tornando-o obsoleto e descontinuo tratando-se do território nacional e até mesmo nos estaduais.

seja, onde desempenha um papel singular para completar outros centros. Já a reflexão de Santos (1997, p. 58) ajuda-nos a compreender a relação entre a totalidade e o lugar.

[...] nenhum lugar pode acolher nem todas nem as mesmas variáveis, nem os mesmos elementos nem as mesmas combinações. Por isso cada lugar é singular, e uma situação não é semelhante a qualquer outra. Cada lugar combina de maneira particular variáveis que podem, muitas vezes, ser comuns a vários lugares. O acontecer global dá-se seletivamente, de modo ímpar, ainda que sempre comandado pela totalidade.

Ao estudar a rede urbana da região sul brasileira e como são formados os sistemas urbanos, Moura e Werneck (2001, p. 27) constataram que:

[...] é no lugar que os fragmentos da rede ganham sua dimensão social concreta, evidenciando que a realidade é, ao mesmo tempo global e local nas redes”. [...] é a demanda de bens e serviços por parte da população que, conforme a frequência com que se realiza, torna os lugares distintos entre si.

As categorias propostas por Santos (1985), tais como forma, função, estrutura e processo, ajudam a compreender a totalidade do espaço urbano, e servem também para entender a rede urbana, pois, a partir da compreensão de cada cidade, tem-se os subsídios necessários para entender o papel e a posição de cada uma na rede. A forma diz respeito a como o aspecto é visível, ou seja, a forma materializada produzida no espaço. A função refere-se ao papel que essas formas construídas representam e desempenham na organização do espaço. Já a estrutura significa a natureza social e econômica de uma sociedade em um dado tempo, a qual compõe uma estrutura, e o processo seria toda essa estrutura em constante movimento.

Dessa forma, “[...] é possível entender a rede urbana como uma forma espacial, através da qual funções se realizam emanadas de processos sociais que assumem características específicas na estrutura capitalista” (FRESCA, 2004, p. 26. grifo nosso). Torna-se necessário compreender a cidade com todos esses fatores, para que não se corra o risco de se fazer uma análise superficial da cidade.

Harvey (1973) traz a idéia de que as cidades são formas criadas e produzidas para a mobilização, extração e concentração geográfica de quantidades significativas do produto excedente socialmente definido, sendo estas responsáveis pela drenagem de valores de outras áreas. Essas áreas envolvem o rural e o urbano, pois a cidade drena a

renda fundiária, e, conseqüentemente, dependendo do papel da cidade no âmbito da rede urbana e no contexto regional, uma cidade drena o excedente da outra.

Em suma, torna-se cada vez mais necessário a discussão de novas abordagens a cerca da rede urbana, pois as constantes transformações no espaço têm acontecido com mais freqüência e com mais rapidez, o que desafia uma proposição que traga respostas a todas as implicações que a rede urbana tem. Outro fato é que cada vez mais crescem as sinergias entre cidades de mesmo porte, por exemplo, em que dependendo da realidade desempenham relações mais significativas do que a relação do modelo centro-periferia.

1.2 Redes técnicas

Primeiramente, cabe aqui fazermos uma distinção entre “técnica” e “tecnologia”. Tal diferenciação se torna necessário na medida em que as noções são empregadas muitas vezes de forma banal ou confusa, ao ponto muitas vezes de dar o mesmo significado para ambas. Segundo Lima da Silveira (2003), a técnica seria uma maneira de explicitar as regras do modo de ação prática do como fazer, e a tecnologia, por sua vez, representa uma espécie de teorização das técnicas, no sentido de constituir um procedimento lógico que possibilita compreender a ordem e a racionalidade presente em uma ou na articulação de mais técnicas.

Sobre a técnica, Santos (1999) destacou que é o modo de relação mais importante entre o homem e a natureza, dizendo que “as técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz, e, ao mesmo tempo cria espaço” (SANTOS, 1999, p. 250). Nesse sentido, o autor coloca a idéia de que a rede é material, mas, sobretudo, social e abstrata, porque os objetos materiais espalham-se no espaço propiciando a circulação de idéias, mercadorias, informação e pessoas, uma vez que a circulação é fruto de relações sociais independente da natureza que forem.

Recorrendo novamente a Santos (1999), este faz uma periodização da formação das redes, sempre tomando a técnica como principal formador dessas. Assim, são apresentados três momentos distintos: o pré-mecânico, o mecânico e o período atual. Tais períodos correspondem à evolução das relações que vieram a formar as redes e as suas respectivas readequações ao longo do tempo. Temos uma relevante aceleração no modo das relações entre os espaços se levarmos em conta o curto período de tempo

em que estas se intensificaram. No primeiro período, o pré-mecânico, a informação se dava lentamente, e as relações ocorriam de forma isolada. No mecânico, tem-se a necessidade de ampliar territórios e de expandir várias formas de relações, em especial as de cunho econômico, e as redes passaram a se apresentar de forma mais abrangente, embora ainda limitadas em termos de conexão. Por fim, o que o autor denomina de período atual é um novo modo de integração e de articulação dos espaços, oriundo do que se conhece por meio técnico-científico-informacional. Esse elemento “propiciou a conexão dos lugares dados por atores longínquos que permitem a repercussão de suas representatividades sobre outros espaços, sendo esses ora distantes, ora próximos, em termos de escala geográfica” (SANTOS, 1999, p.211).

Sobretudo com a realidade do meio técnico-científico-informacional, Santos (1999, p. 212) propõem a noção de que “existem no espaço os tempos lentos e os tempos curtos”. Esta menção refere-se ao nosso entendimento, à lógica territorial da rede, que ao selecionar os objetos técnicos no território, inclui e exclui concomitantemente espaços, porque a seletividade que as redes impõem são inerentes à lógica capitalista, o que conseqüentemente traz consigo o discurso paradoxal da globalização no sentido em que tal fenômeno homogeneiza o espaço através das redes.

O que se pode perceber diante do fato é que o ponto principal talvez seja o de que os agentes¹⁰ que propiciam a consolidação dessas redes em muitos casos visam o “progresso” e o “desenvolvimento”, pois, por estar intrinsecamente ligado à atual lógica capitalista de produção o próprio sistema que rege tais condições causará exclusão sócio-espacial. Podemos confirmar as idéias colocadas em questão com a afirmação de Santos (1999, p. 213-214) de que: “não existe homogeneidade das redes”, e que “nem tudo é rede”, portanto, “[...] onde as redes existem, elas não são uniformes”.

Tratando-se das redes no âmbito da categoria de análise território, Offner e Pumain (1996, p. 15. Tradução livre.), nos deixam claro a ambigüidade da realidade do conceito dizendo que “ora a rede é fator de coesão, ela solidariza, ela homogeneiza”, e “[...] ora ela transgride os territórios, opondo às malhas institucionais suas lógicas funcionais”. Na realidade paranaense, isso é algo comum, como pode ser observado em Maringá e Londrina, por exemplo. Institucionalmente, ambas as cidades estão contidas na mesorregião Norte Central Paranaense, divisão esta que foi criada pelo IBGE em

¹⁰ Baseado em Corrêa (1981), o termo “agentes” refere-se àqueles que participam do processo de decisão e produção do espaço com diversos níveis de atuações e papéis, como, por exemplo, os detentores dos meios de produção o Estado.

1989. No entanto, cada uma dessas cidades se opõe a esse recorte institucional mantendo suas áreas de influências sobre outras mesorregiões. Ao mesmo tempo, várias cidades que compõem essa mesorregião não são totalmente articuladas com Maringá e Londrina, como, por exemplo, as cidades da região central do Paraná. E um dos reflexos dessa afirmação encontra-se na acessibilidade e na articulação do sistema de transporte, sobretudo o de passageiros. Sem dúvida, a questão econômica condiciona uma maior fluidez no espaço, o que conseqüentemente independente da distância, pois existe uma maior acessibilidade entre duas cidades que mantenham intensas trocas, do que entre duas que não possuam vínculos intensos.

O que é importante abordar também, no que diz respeito às coesões e transgressões dos territórios, é que a revolução tecnológica propiciou a criação de espaços de transação, os quais são caracterizados por serem nós na rede do fluxo informacional, sobretudo o de capital financeiro. Dessa forma, alguns lugares tornaram-se receptáculos de relações econômicas e de poder oriundo do capital moderno, inserindo-se dessa forma no que Santos (2004) denomina de circuito superior da economia. Essa realidade nos dias de hoje atinge quase todas as cidades, porém cada uma com um papel distinto. Acontece no território um embate de forças em que o poder econômico se sobressai em relação ao político local. Com a atual divisão territorial/internacional do trabalho veiculada através das redes técnicas, os espaços do “fazer” se submetem às leis do mercado em detrimento das político-administrativas. Nesse sentido, a atual divisão territorial e internacional do trabalho é um reflexo das inovações técnicas impregnadas no espaço, fazendo com que existam “os lugares do fazer e os lugares do mandar” (SANTOS, 2001, p. 264).

Como fruto desse processo, tem-se no espaço a fluidez que se articula em rede sobre o mesmo. O fluxo de uma rede é quem dá sentido a ela, pois a fluidez é uma condição para que uma rede se forme e se concretize. A fluidez seria um “empreendimento conjunto do poder público e do setor privado” (SANTOS, 1999, p. 220). E fluidez pressupõe circular, porque hoje em dia a circulação é algo mais importante do que somente a capacidade de produzir, visto que vive-se nos processos sociais o imperativo da fluidez (ibid, 1999).

Com a produção do meio técnico-científico-informacional, os círculos de cooperação instalam-se em um nível superior de complexidade e numa escala geográfica de ação bem mais ampla. Hoje não basta produzir. É indispensável pôr a produção em

movimento, pois agora é a circulação que preside a produção (SANTOS, 1999, p. 219).

Dessa forma, pode-se dizer que as redes possibilitam a criação ou o fortalecimento de interdependências políticas e econômicas entre os lugares através da fluidez. As redes, por sua vez, são capazes de desequilibrar uma economia local, por exemplo, na medida em que as redes técnicas se fazem presentes nas cidades, sobretudo com a inserção de empresas multinacionais que estejam inseridas numa rede de grande escala, ao mesmo tempo em que permitem uma nova configuração econômica, acabam com as velhas.

O imperativo da fluidez demanda um fator para que a circulação possa acontecer, que é o fator integração. O termo integração está presente em vários tipos de organização que ocorrem dentro do espaço, e logo traz à tona a idéia de coesão de dois ou mais lugares. Para Santos (1999), a integração pode ser considerada como um processo de unificação do espaço da decisão com todas as conseqüências ao nível de mercado e produtos intermediários. Ou seja, integrar não pressupõe apenas uma simples conexão como muitas vezes são o caso, mas toda a conjuntura que envolve a interação espacial e, principalmente, um fator que é essencial e na maioria das vezes deficiente nos sistemas de integração: a acessibilidade, que será visto adiante nesse capítulo.

As redes técnicas têm um vasto campo de discussão e surgem juntamente com as transformações que ocorrem/ocorreram no espaço. Sendo assim, iremos mostrar a seguir um tipo de rede técnica que, por sua vez, já constitui um amplo leque de discussões, que são as redes de transportes, que é a variável escolhida para ser o eixo principal da temática do trabalho. Para isso, foi necessário entender como a técnica se insere no espaço criado pelas redes, e agora de forma específica iremos abordar como o transporte, sobretudo o de passageiros, se estrutura em rede no espaço.

1.3 Redes de transporte e Geografia.

Os meios de transportes desempenharam e desempenham um papel primordial para o desenvolvimento das cidades, pois eles propiciam mobilidade e acessibilidade entre os lugares, constituindo uma das várias outras formas de interações espaciais existentes. Em qualquer realidade, nota-se que a necessidade de se deslocar, seja em pequenas ou em grandes distâncias, é condição básica para que qualquer tipo de

interação espacial de pessoas ou mercadorias entre dois ou mais lugares possa acontecer. Sendo assim, as rotas de transporte sempre tiveram grande influência na localização das cidades, pois a facilidade de comunicação é fator determinante na qualidade de vida e no progresso dos aglomerados humanos (FERRAZ, 2004).

Primeiramente, as redes de transportes se inserem no âmbito da Geografia dos Transportes, uma disciplina que teve sua ramificação provinda da Geografia Econômica por volta da segunda metade do século XX. Os transportes sempre foram fatores primordiais para o desenvolvimento e a circulação da economia, sendo um fator muitas vezes determinante para a localização das atividades econômicas no espaço geográfico, pois distâncias pressupõem custos (HOOVER, 1948). Com o avanço das técnicas, a fluidez aumentou de forma significativa, sendo que a partir da década de 1960 foi necessária uma análise que contemplasse especificamente a questão do transporte no espaço, surgindo então muitos modelos quantitativos¹¹.

A partir da década de 1970, o enfoque da Geografia dos Transportes insere-se prioritariamente nos estudos de desenvolvimento regional sob a égide da gênese da globalização, ficando dessa forma ao lado da Geografia Econômica na tentativa de explicar a nova dinâmica econômica no espaço (RODRIGUE, COMTOIS *and* SLACK¹², 2006). Contudo, somente a partir da década de 1990, a Geografia dos Transportes vem tendo uma atenção renovada, especialmente porque vem considerando fatores como mobilidade, produção e distribuição e suas relações no complexo campo geográfico, reconhecendo, assim, que o transporte é um sistema que considera as relações entre seus elementos constituintes e seu papel como estruturador do espaço.

1.4 A estruturação de uma rede de transporte

Mostraremos aqui como se estrutura no espaço uma rede de transporte, sob uma abordagem geográfica. Nesse sentido, recorreremos à Geografia e às ciências afins que também auxiliam no entendimento, a exemplo da Sociologia e a Engenharia de Transporte.

¹¹ Um exemplo são os modelos como a teoria de Christaller (1966), das localidades centrais, onde o princípio de mercado estava diretamente ligado também ao do transporte. Cf. pág. 28.

¹² RODRIGUE, J. P.; COMTOIS, C. *and* SLACK, B. *The Geography of Transport Systems*. Disponível em: < <http://people.hofstra.edu/geotrans>>.

Ao se tratar de uma rede de transporte, seja ela rodoviária, aérea, ferroviária ou aquaviária, atuando no segmento de cargas, mercadorias ou passageiros, é importante colocar que o que dá sentido à rede é a sua circulação, ou seja, sua fluidez como foi visto anteriormente sobre as redes técnicas. A fluidez, por sua vez, acontece por causa dos objetos técnicos dispersos pelo espaço que o estruturam, como vias, terminais e pontos de apoio, mas sobretudo acontece devido às implicações econômicas que motivam a movimentação por essas vias, que, por sua vez, criam necessidades de relacionamento entre os lugares ou não. Nesse caso, tanto o transporte de cargas, bem como o de passageiros, acontece de forma inexpressiva, sendo que a pequena parcela da população que precisa se locomover entre esses lugares fique sem o acesso para a satisfação de suas necessidades, tornando descontínua a rede.

Segundo Rodrigue, Comtois *and* Slack (2006) uma rede é constituída com os seguintes elementos: **nós, redes e demanda** (Figura 1). Os nós são considerados como pontos nos quais são possíveis conectar os lugares, ou local onde é possível se inserir no contexto das redes de transportes. É geralmente o/os ponto/s em que se dispersa ou que converge a fluidez.

Na rede de transporte, deve-se considerar a organização de todos os elementos que a constitui, tais como terminais, vias e veículos, tomando como exemplo uma rede de transporte de ônibus. No caso do transporte rodoviário de passageiros, deve-se levar em questão a qualidade das vias, dos ônibus, a qualidade do serviço prestado, a disponibilidade de linhas e horários, a facilidade para baldeações ou conexões e a tarifação. Todos esses elementos formam e estruturam a rede, sendo que se um desses não apresenta condições satisfatórias de uso, contribui para que a rede se torne descontínua. Deve-se considerar também o elemento demanda que é de fundamental importância, pois não se trata apenas de mensurar a fluidez, mas considera-se o serviço prestado e de que forma atende às reais necessidades do movimento gerado no espaço. Esses elementos são usados para tentar explicar as relações espaciais que são criadas pelos sistemas de transportes.

Ainda na questão de estrutura das redes de transportes, Rodrigue, Comtois *and* Slack (2006) apresentam alguns componentes de um sistema de transporte e, conseqüentemente, de uma rede do mesmo, como: nó, ligação, fluxo, centro/interface, cevador (um nó que está unido a um centro, contribuindo para a organização dos fluxos ao longo de um corredor) e corredor (sucessão de nós e ligações que apóiam fluxos que

geralmente estão concentrados ao longo de um eixo de comunicação, cujo sentido tem uma orientação linear).

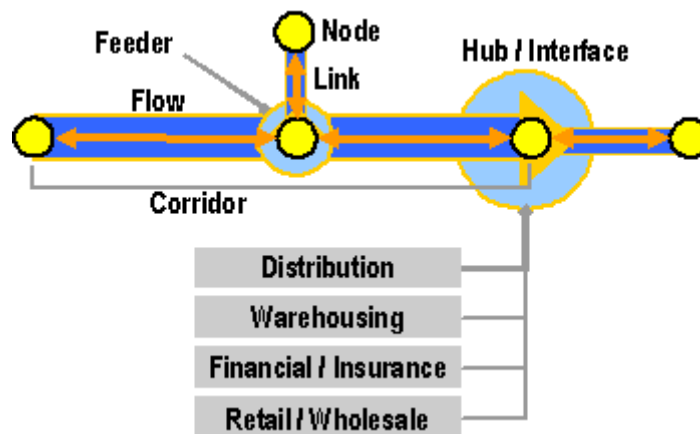


Figura 1: Exemplificação da proposta de Rodrigue, Comtois *and* Slack (2006): Redes de transportes e estruturas do transporte.

Fonte: <http://people.hofstra.edu/geotrans>. Acesso em: 15/04/2008.

O exemplo exposto na figura acima, mostra um sistema onde os fluxos são direcionados e atraídos sempre para um centro maior (cevador), que, por sua vez, dispersa o fluxo e a informação para os outros nós.

O mesmo autor usa esses exemplos para demonstrar os atuais modelos de sistemas de transportes, sobretudo os terrestres, e seus atuais problemas de circulação dentro das redes em virtude do aumento da demanda que exercem estas circulações. Nesse sentido, um dos desafios mais prementes da atualidade em diversos países é o de construir um sistema de transporte “ideal” ou próximo a isso, e que se adeque às atuais transformações (redefinições populacional e econômica, por exemplo) pelas quais o mundo vem passando. Outro desafio colocado pelo autor, e também uma preocupação, consiste em como obter recursos financeiros para a efetivação e a manutenção de um sistema, tentando assim, prever futuros impactos no espaço que os novos modelos propõem (RODRIGUE, COMTOIS *and* SLACK, 2006).

Na Geografia, Pons e Bey (1991) colocam a idéia de que as redes de transportes constituem o sistema arterial da organização regional, ou seja, sua estrutura que, por sua vez, possibilita a circulação dos fluxos tanto de pessoas e mercadorias como de informações. Quando se trata do termo “rede de transportes”, vem à tona a noção de um conjunto de objetos que integrados entre si formam um sistema de transportes seja na cidade, ou em outra escala. Essa concepção em muitos casos aborda somente o lado

técnico da engenharia, o que exclui os outros atributos que incluem e formam a rede, sobretudo aqueles que animam a mesma, como a fluidez

Grotta (2005) em sua tese de doutorado traz a importância de usar as redes de transportes sob um viés geográfico para propor uma rede de transporte que possa ser mais coesa e acessível. Ao estudar a questão do transporte coletivo urbano da região do ABCD paulista¹³ na grande São Paulo, discute um fator primordial que a idéia de rede traz e que muitas vezes trata-se apenas dum discurso daqueles que produzem o espaço e detêm os meios de produção: trata-se do conceito **integração**. Este conceito implica em três elementos básicos para sua constituição e vigência: nós, ligações e conexidade. Na medida em que se têm os três elementos, ocorre a integração.

Estudos como o de Grotta (2005) podem avaliar a capacidade da integração, tomando como objeto de estudo o transporte coletivo urbano (TCU). O estudo em questão baseou-se na forma como um sistema de transporte se estrutura em rede no espaço. Por exemplo: uma rede pode ser “totalmente integrada”, a exemplo de cidades grandes onde há a presença de terminais multimodais, em que a integração acontece em mais de um tipo de sistema de transporte, ou onde há um tipo somente vigorando, mas que se estrutura de forma a atender todos os espaços (tratando-se de uma rede numa cidade); a rede pode ser parcialmente integrada, o que acontece em grandes e médias cidades, caracterizando-se em um nível intermediário de integração entre a rede totalmente integrada e a rede não-integrada. Sobre a rede não-integrada, diz respeito àquela em que de fato a integração tarifada, ou física, não acontece de modo a gerar uma equidade sócio-espacial. E é nesta realidade que muitas vezes o sistema de transporte se apresenta na forma de rede, quando de fato não apresenta todos os atributos para que haja coesão e integração.

Recorrendo aos estudos de Vasconcellos (2001), encontram-se algumas considerações a cerca dos transportes na cidade, como este se estrutura e funciona. O autor, embora tenha um enfoque sociológico sobre a questão, vem em auxílio às indagações que a própria geografia busca, pois, ao analisar a configuração dos sistemas de transportes sob o viés da sociologia, se aborda a questão espacial. Vasconcellos (2001), baseado nos estudos de Dear e Scott (1981) e de Harvey (1982), faz uma análise sobre a mediação feita pelo espaço de circulação com relação aos espaços de produção e reprodução. Nesse sentido, tem-se a necessidade de basear a análise numa distinção

¹³ O ABCD paulista é composto pelos municípios de: Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e Diadema.

funcional entre as estruturas de produção, circulação e reprodução, sendo que tal separação para análise serve somente para compreender a problemática do transporte, que é muito presente em vários lugares, pois são estruturas que estão inter-relacionadas.

A **estrutura de produção** (e distribuição) refere-se à parte do ambiente construído,¹⁴ em que a maior parte do processo ocorre, por exemplo, a indústria, o comércio e os serviços, e as empresas públicas. A **estrutura de reprodução** é a parte do ambiente construído onde ocorre principalmente a reprodução biológica, social e cultural das classes sociais e das pessoas, sendo de forma mais notória a residência e espaços de convívio como a escola. E a **estrutura de circulação** diz respeito à parte do ambiente construído que permite a circulação física de pessoas e de mercadorias como vias públicas, calçadas, vias férreas e terminais de passageiros e cargas. Trata-se do suporte físico da circulação propriamente dita, seja a pé ou por meio de veículos, os quais são chamados de **meios de circulação**. Dessa forma, a combinação entre a estrutura e os meios de circulação, constitui o **sistema de circulação** (VASCONCELLOS, 2001). A circulação liga fisicamente todas as atividades que ocorrem dentro do ambiente físico, que é o espaço onde as atividades se processam. Então, a combinação entre o sistema de circulação e o ambiente construído constitui o **ambiente de circulação**.

Tratando-se novamente de um sistema de transporte público urbano, quando se faz um planejamento num ambiente de circulação, o mesmo é visto sob maneiras distintas conforme a área que o estuda. Sob um ponto de vista técnico da engenharia urbana e transportes, limita-se aos cálculos gerais sobre a quantidade e custos, bem como as condições dos veículos. Sob um ponto de vista social, a análise abrange fatores além dos técnicos, contudo limita-se a contabilidade dos impactos sociais que um sistema pode vir a atingir, como, por exemplo, uma contabilidade quantitativa de acordo com o gênero da pessoa e faixa etária. Olhando essas questões sob um viés sociológico, este vem a complementar as análises numéricas simples com a análise dos padrões de viagem em função das condições sociais, políticas, econômicas e institucionais. Do ponto de vista geográfico, todas essas questões contribuem para que se possa compreender de que maneira acontecem no espaço. Trata-se não somente de relatar em quais espaços acontece, mas de usar esses dados para entender como o espaço se

¹⁴Harvey (1982), apud Vasconcellos, (2001, p.33) refere-se à cidade como sendo um ambiente construído: “o ambiente construído é um vasto sistema de recursos criados pelo homem, compreendendo valores de uso escrutados no meio físico e que podem ser utilizados para produção, troca e consumo”

articula, como é estruturado, pois através de um elemento estruturador do espaço como o transporte, pode-se entender o porquê de muitas áreas serem segregadas dentro de uma cidade.

Nesse sentido, existem dois termos que se confundem em muitas análises, sobretudo no senso comum, que são a mobilidade e a acessibilidade. Mobilidade pressupõe apenas a habilidade de movimentar-se em decorrência de condições físicas e econômicas, também podendo ser entendida como o movimento somente e não a forma como o mesmo acontece. Já a acessibilidade seria um conceito mais amplo que a mobilidade e pressupõem a satisfação das necessidades, ou seja, aquilo que permite o acesso aos destinos pré-estabelecidos.

Podemos dizer que é no sentido da acessibilidade que a análise geográfica vem ao encontro, porque a preocupação em compreender os transportes através das redes tem como intuito observar como os espaços estão coesos ou fragmentados no território. Na medida em que uma área não é atendida na prestação de serviços, essa fica segregada, o que conseqüentemente pode causar uma segregação social. Podemos concordar diante disso que embora o tipo de classe social influencie muito na ausência de atendimento dos espaços, pode-se dizer que não é um fator determinante, pois teriam espaços numa cidade, por exemplo, que determinada classe social teria condições de usufruir deste meio de transporte (VASCONCELLOS, 2001) . No entanto, não lhe é oferecido conforme suas necessidades, atingindo diretamente a qualidade de vida de um trabalhador, por exemplo, onde se gasta muito tempo com trajeto a pé até o ponto de ônibus mais perto.

A falta de acessibilidade contribui ainda mais para o crescimento de transportes clandestinos, sendo mais notório em grandes cidades, onde a população se vê obrigada a usufruir desse outro sistema que lhe é imposto. No âmbito da temática da pesquisa, o fator acessibilidade se encaixa no campo da rede entre cidades, e que são razoavelmente distantes uma das outras. De Guarapuava á Maringá são 290 km. Neste caso, o indício mais visível da ausência de uma acessibilidade satisfatória no TRP é a pouca articulação de uma cidade com a outra. Isso se dá porque existe pouca intensidade de relações entre essas cidades, o que é um reflexo nítido de que existem vários subsistemas da rede urbana paranaense que se articulam pouco, ou não se articulam dentro do estado. Um aspecto importante ligado a esta problemática diz respeito aos fatores históricos de ocupação e formação do território, como será detalhado no capítulo 2.

Segundo Grotta (2005), a acessibilidade deve se adequar ao meio de produção vigente e, conseqüentemente, à configuração do espaço onde se insere. E, nesse sentido, torna-se impossível uma análise consistente sem que seja centrado no binômio espaço-tempo. Diante disso, consideram-se os seguintes elementos: a via, e seus elementos técnicos que dão sentido a ela, como a força motriz; o terminal; e a unidade de transporte.

A via é o elemento de transporte geográfico por excelência por ser atemporal. Ao ocupar o espaço materializado, se torna “parte integrante e ativa da paisagem, agente dentro das configurações espaciais que vão se desenvolvendo” (GROTTA, 2005, p. 233). A via pode ser delimitada ou não. Muitas rotas aquaviárias, por exemplo, não possuem uma delimitação clara a não ser aquelas em que cuja referência de delimitação são as margens dos rios. Já no transporte aéreo não há uma delimitação física, sendo que ocorre o inverso no sistema ferroviário, rodoviário e dutoviário que são completamente delimitadas, sendo que o tipo de via será o principal critério para a classificação do tipo dos meios de transportes. Xavier (2005) aponta que a construção das rodovias no território brasileiro teve uma importante participação no que se refere à constituição de um sistema que, por sua vez, propiciou as relações e as interações nos subespaços regionais, formando um mercado nacional unificado.

As unidades de transportes, por sua vez, são caracterizadas pelos veículos, e nisso tem-se a concepção de temporalidade. Será através dos veículos, impulsionados pela força motriz que é a energia propulsora dos veículos, que o fator tempo entra em vigor, e são também objetos geográficos não somente pela sua materialidade física, mas pela sua função. Deslocar pessoas é imanente às relações econômicas e sociais em um centro urbano, pois “a especificidade das cidades, sua setorização, sua divisão em áreas funcionais distintas, exigem a locomoção de seus habitantes” (GROTTA, 2005, p. 237).

Com certeza a qualidade das vias influencia de forma relevante na questão temporal, e conseqüentemente na acessibilidade. No entanto, pode-se dizer que a funcionalidade do transporte ainda depende mais das unidades de transportes do que das vias propriamente ditas para que haja uma boa execução do serviço. O terminal é o elemento espacial que aproxima as vias das unidades de transporte, ou seja, pode-se dizer que é o elemento que aproxima o tempo ao espaço através do deslocamento dos veículos. Considera-se terminal não somente o terminal central onde há de forma expressiva a conexão, mas também pontos de ônibus espalhados pelas vias, pois

estes conectam de certa forma as vias às unidades de transportes, sendo pontos de ruptura ou seccionamento da rede.

Diante do que expusemos a cerca das redes de transporte no âmbito geográfico, cabe salientar que não encontramos uma metodologia que fosse especificamente aplicada à rede de transportes rodoviário de passageiros entre as cidades contidas na pesquisa, Guarapuava, Maringá e Londrina. No entanto, o resgate teórico conceitual a cerca das redes contribuíram para uma fundamentação que veio em resposta às indagações da temática nessa dissertação de mestrado. Muitas proposições sobre redes de transportes usadas no âmbito urbano podem se encaixar no contexto regional ou das redes, evidentemente diferenciando a escala e a dinâmica socioeconômica, ou seja, a interação espacial desempenhada entre os nós da rede. Assim, demonstra-se que os transportes, ao longo do tempo, foram articulados em forma de redes que se configuram de diversas maneiras no espaço, desde as mais simples até as mais complexas.

Podemos dizer que o transporte é um reflexo da realidade da interação entre duas cidades ou mais, mas também um condicionante. Como será mostrado no capítulo seguinte, o Paraná teve um processo de ocupação e formação muito distinto em suas partes. Desde o começo as cidades de uma forma ou de outra, se estruturavam em rede, logicamente que descontínuas. E o transporte sempre foi um elemento que propiciou o surgimento das redes de cidades, desde as mais antigas com os caminhos das tropas e no transporte realizado por tração animal, até as linhas ferroviárias e rodovias. Assim, as rotas de transportes sempre foram condicionantes até mesmo para o surgimento dos aglomerados urbanos.

Um fator interessante, também, é que um sistema de transporte, juntamente com as redes de energia e comunicação, garantem a soberania do território, pois assim este fica integrado. Tanto a infra-estrutura, como os meios de locomoção são considerados estratégicos para a vida da sociedade.

Calcado nessa ampla base teórica, iremos mostrar como se formou e como se estruturou a rede urbana paranaense, a qual ainda carrega fortes influências do início do processo de ocupação. Esse fato é expressado na relação que existe entre as cidades por fatores econômicos, políticos e culturais, sendo algo perceptível na realidade atual. Um dos principais aspectos que contribui para a configuração de uma rede de transporte de passageiros, por exemplo, é a centralidade que cada cidade exerce.

Como será visto a seguir, cada cidade que possui um importante papel forma uma ampla área de influência, que são as cidades que dependem desta para algo.

Desenhada a rede de cidades, a rede de transporte se estrutura acompanhando a disposição das cidades. Da mesma forma, existem cidades polarizadoras que competem entre si e que se relacionam de forma intensa criando sinergias, como é o caso de Maringá e Londrina.

A rede de transporte também irá se estruturar entre as cidades polarizadoras, mas a forma como acontece possui diversas características, podendo ser eficientes ou ineficientes, contínuas ou descontínuas e acessíveis ou sem acessibilidade. Isso acontece com Guarapuava em relação à Maringá e Londrina, o que constitui o objeto central desta pesquisa.

Existem as condicionantes oriundas do processo histórico de formação do espaço juntamente com as atuais dinâmicas econômicas, ao passo que também existem as condicionantes que provêm da forma como os agentes constituem a trama da rede de transportes, como o Estado, as empresas de transportes, e o usuário de modo geral.

Em suma, a abordagem, não somente sobre a rede de transporte, mas a técnica e urbana contribuirá ao longo do trabalho para que, juntamente com os dados empíricos, se conheça os motivos que tornam a conexão de Guarapuava e sua região com Maringá e Londrina algo pouco expressivo.

**CAPITULO II - DA OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO À FORMAÇÃO DA
REDE URBANA PARANAENSE**

2 Ocupação do território paranaense e a formação da rede de cidades

Ao olhar o estado do Paraná, nota-se que uma das características mais evidentes que ele apresenta é a sua ampla heterogeneidade, sendo representado por vários aspectos que vão daqueles de natureza física com todos os seus atributos, até aqueles de natureza humana. A heterogeneidade é algo inerente à realidade de um território, mesmo que este seja unificado e constituído com características e interesses em comum, a exemplo do Brasil, que, dada a sua historicidade de ocupação e sua vasta extensão territorial, torna-se um dos exemplos mais notórios tratando-se de diversidade.

Dessa forma, o interesse em começarmos este capítulo nos reportando a historicidade da formação da rede de cidades no estado do Paraná, consiste na busca de subsídios que ao longo do tempo foram contribuindo para a configuração da atual rede urbana paranaense, ou seja, como foi o processo de expansão territorial e sua coesão/articulação, “pois a ocupação do território que constitui o estado do Paraná se deu inicialmente por um processo lento e bastante descontínuo” (PADIS, 2006 p. 47). Através disso, será possível compreendermos a espacialização no território paranaense dos principais núcleos urbanos que posteriormente tornaram-se cidades. Juntamente com as cidades, devemos levar em conta as estradas, que são um elemento que propicia a integração no território, surgem ao passo em que as ocupações se efetivam em alguma área do espaço (RONCÁGLIO, 1996).

Em cada período, sendo fortemente marcados pelos ciclos econômicos do Paraná, as cidades surgiram por diversas iniciativas e finalidades, sempre atrelados de uma forma ou de outra aos ciclos econômicos. Isso configurou arranjos espaciais na medida em que foi tendo crescimento populacional, espacial e econômico. A economia sempre foi o fator propulsor e condicionante da sociedade, existindo dessa maneira uma relação intrínseca em que a economia determina a mobilidade espacial, seja de pessoas, capital ou informações.

Tomando em conta os fatores econômicos, históricos e culturais pode-se dizer, segundo Padis, (2006) que existem **três Paranás**, a saber: Tradicional, Norte e Oeste/Sudoeste. Cada uma dessas porções territoriais teve sucessivas fases de ocupação, compondo um cenário heterogêneo e criando sua própria rede urbana, sendo esta “um produto e uma condição social historicamente construída” (CORRÊA, 1989, p. 8). Da proposta de Padis (2006), nota-se que algumas características se conservaram até hoje

como, por exemplo, a relação entre as cidades desses espaços mencionados. No entanto, muitas mudanças ocorreram, alterando a natureza das relações e das vinculações de um centro com outro ou com sua região de influência.

É necessário buscar na gênese e no processo de formação do território paranaense elementos que justifiquem o Paraná que temos hoje, o qual mesmo diante da técnica e da informação do presente, apresenta-se como um estado relativamente fragmentado e desarticulado.

Em um primeiro momento, escolhemos para este capítulo duas partes do território paranaense: a rede urbana do Norte do Paraná e a do Sul, pois a rede era totalmente dividida entre norte e sul. Posteriormente, embora se preservem muitas características, encontramos uma rede urbana onde Curitiba tem a primazia sobre todo o território, mas que também existem pelo menos três sistemas urbanos com uma significativa região de influência, que são as redes urbanas de Cascavel, Maringá e Londrina (REGIÃO, 2008). Para a pesquisa, enfatizaremos os sistemas de Maringá e Londrina, e a região de influencia de Guarapuava, que por sua vez pertence totalmente ao grande sistema urbano de Curitiba, tendo algumas vinculações com a rede de Ponta Grossa.

Nesse sentido, mesmo que a vinculação com a capital do estado seja muito forte por todas as cidades do estado, no que tange a muitos tipos de prestação de serviços e relações econômicas, esses três grandes centros paranaenses (Cascavel, Maringá e Londrina) contribuem para a descentralização de Curitiba. Dessa forma, as cidades fora da região de influência desses três centros dependem totalmente de Curitiba para muitos tipos de serviços. Logo, através da formação e da atual caracterização da rede urbana das diferentes partes do Paraná, buscaremos entender as articulações e desarticulações presentes, como segue adiante nesse capítulo.

2.1 Início da ocupação e da formação da rede urbana do sul do Paraná.

De 1554 até a década de 1960 aconteceu a ocupação do território paranaense na sua parte sul. Essa ocupação aconteceu em vários períodos, sendo nítida a diferença entre duas partes que são o Paraná Tradicional e o Paraná Oeste/Sudoeste, sendo que o primeiro é a parte mais antiga do estado e o segundo uma das mais novas.

Inicialmente, a ocupação do território paranaense aconteceu do litoral ao centro do estado, e que é conhecida como Paraná Tradicional (PADIS, 2006), cuja região foi calcada no extrativismo e na sociedade campeira, e que teve vários ciclos econômicos. No final do século XIX, já é ocupada a região norte pioneira do estado, e, de 1930 em diante, começa a ocupação mais efetiva na região norte e também na região oeste/sudoeste paranaense, através de iniciativas estatais e particulares de colonização.

A ocupação do Paraná Tradicional aconteceu a partir de 1554 na região litorânea, sendo que, quase um século depois (1648), foi fundada a primeira cidade paranaense: Paranaguá. Tal ocupação, segundo Padis, (2006) foi movida principalmente pelo aspecto econômico, propiciando, assim, o estabelecimento dos aglomerados e surgindo, posteriormente, as cidades, fato este expresso nas demais partes do estado.

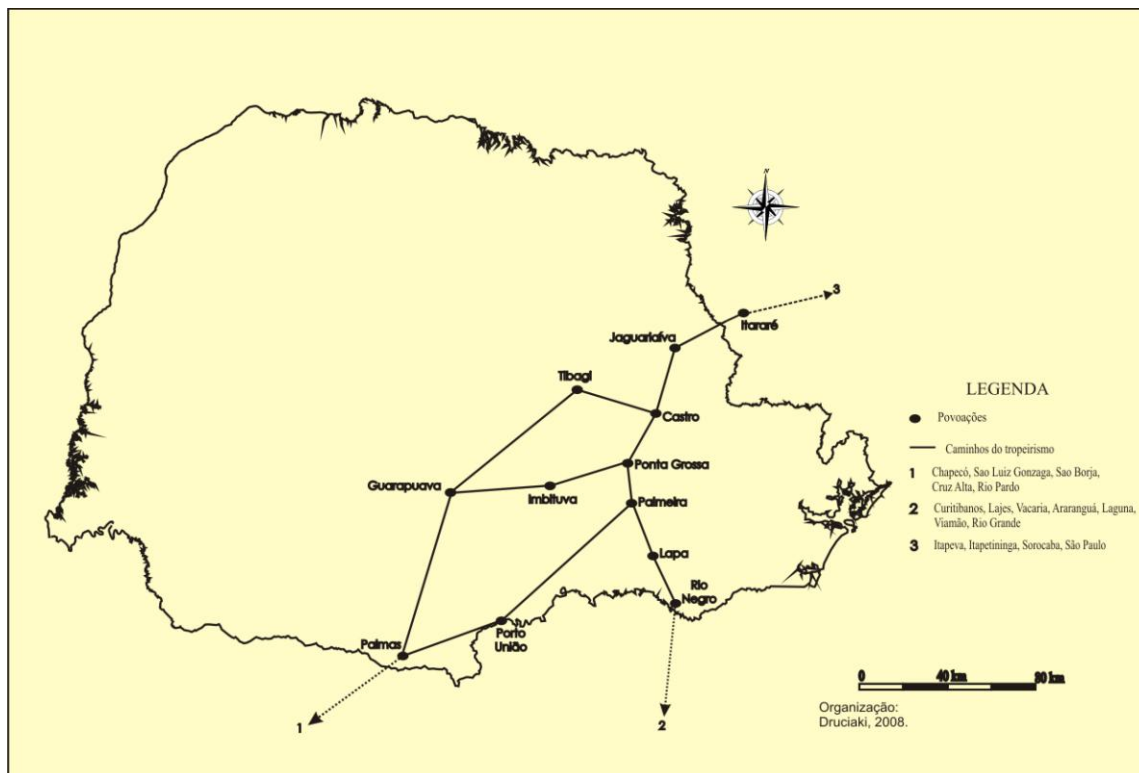
O primeiro ciclo econômico do Paraná que foi o do ouro estimulou as primeiras ocupações de forma efetiva no território, sendo que a busca por tal minério logo se estendeu até o planalto de Curitiba. No entanto, a produção do ouro em território paranaense não obteve sucesso, e conseqüentemente surgiu a necessidade de instalar uma economia na região que viesse a complementar a atividade mineradora de outros centros como Minas Gerais, surgindo assim a pecuária (SILVA, 1995).

Dessa forma, a pecuária surgiu como uma alternativa em meio à frustrada tentativa da exploração do ouro, sendo que dessa forma houve uma expansão em direção à região que passaria a se chamar Campos Gerais, compreendendo a região de Ponta Grossa, e conseqüentemente os campos de Guarapuava e Palmas. Surgiram neste contexto as primeiras nuclearizações/povoados campestres, com a criação da pecuária extensiva, pois a vegetação campestre propiciava isso. Tanto que a ocupação do estado a leste em direção ao interior aconteceu de forma muito descontínua, pois uma vez que a criação de gado era o forte da economia¹⁵ da época, as porções do território onde havia matas não eram de interesse de ocupação neste período.

Os espaços campestres passaram a se integrar principalmente a partir do momento em que se inseriram na rota boiadeira¹⁶ como pode ser visto no Mapa 2, formando assim uma das primeiras redes de cidades.

¹⁵ Cabe salientar que se trata de um período em que o Brasil ainda era império.

¹⁶ Este caminho interligava os fluxos do comércio de gado proveniente do Rio Grande do Sul em direção à Feira de Sorocaba em São Paulo, onde se realizava o comércio do mesmo, e sua posterior dispersão, sobretudo em direção à Minas Gerais para abastecer o ciclo do ouro. Surgiram nesta época algumas aglomerações que posteriormente tornaram-se cidades: Guarapuava, Palmas, Ponta Grossa. Essas cidades bem como outras, tornaram-se importantes nós de apoio na rota que passara a ter um significativo



Mapa 2: Rosário de cidades tropeiras e a rota boiadeira.
Fonte: Padis, (2006, p.56).

Nesse sentido, sendo marcado principalmente através das atividades de comércio e transporte de gado, é constituída a chamada “sociedade campeira”, terminologia que é empregada até nos dias de hoje. As rotas de transportes nessa época era marcada pelos “caminhos”, sendo que a essa característica de interligação entre as idades irá se manter até no começo do século XX em lugares como Guarapuava, Prudentópolis e Foz do Iguaçu.

A sociedade foi se fragmentando devido ao declínio significativo que este segmento econômico tomou, até culminar numa crise. Essa crise resultou de vários fatores que contribuíram para a desintegração da economia local/regional, primeiramente pelo fato de que tal atividade servia prioritariamente para atender o mercado externo, fazendo com que não fosse capaz de criar formas e alternativas que pudessem suportar períodos de crise. Isso aconteceu por volta do início do século XX,

movimento, e ali iam estabelecendo-se os comércios e algumas funções específicas, que até então se tratavam da criação do gado, passando para função de invernagem do gado já criado provindo do sul.

onde o Paraná já não tinha mais como competir com o estado de São Paulo que estava se integrando através das linhas de ferro e com mais condições de atender as demandas.

Paralelamente à atividade tropeira do Paraná Tradicional, desenvolveram-se as atividades extrativas vegetais, sendo que a extração da erva mate foi por muito tempo uma atividade designada à população que ficava a margem do sistema tropeirista, ou seja, refere-se àqueles que não conseguiram através da posse da terra ter uma ascensão econômica e social, como podemos observar:

[...] os excedentes populacionais que não tiveram a oportunidade de participar diretamente da economia tropeirista abrigou-se na orla florestada que margeia os campos e passaram a praticar uma pequena agricultura e, mais ativamente na extração da erva-mate, sempre em condições de trabalho muito precárias, situação que acaba por piorar quando da fase da extração madeireira (RIBEIRO, 1989, p. 35-36).

Diante da crise tropeira, a economia ervateira ascendeu tornando-se um marcante ciclo econômico para o Paraná na segunda metade do século XIX. Sob um ponto de vista econômico, esta atividade teve importância também devido a articulação internacional que se fazia, exportando principalmente para região do prata na Argentina e para o Chile. No entanto, foi uma atividade que não teve uma longa duração. A maneira como se processava a atividade era de forma muito rudimentar para época, sem contar que o Paraná sofria seriamente com a questão de infra-estrutura.

Já se vivia o início do século XX, onde o país começava a se integrar através das estradas de ferro. Mas a descontinuidade entre os centros e os aglomerados, sobretudo no interior do estado do Paraná, dificultava a comercialização, fato que levou o governo do estado a incentivar a abertura de algumas vias de acesso ligando o interior ao litoral para que pudesse escoar o que era produzido.

Deve-se salientar que nessa época o Paraná recebeu um grande contingente de imigrantes europeus, sendo que esses ajudaram a melhorar as condições do transporte e escoamento da produção ervateira através das carroças¹⁷. As estradas para carroças eram uma alternativa que complementavam o sistema ferroviário existente até então. Essas vias constituíam uma forma de atender à circulação de riquezas, já que o governo não apresentava condições de investimentos no prolongamento das vias ferras. Dessa maneira, as estradas de rodagem interligavam as zonas mais povoadas e as zonas

¹⁷ Cf. Barthelmess (1962, p.51)

produtoras às estradas ferroviárias, as quais passavam por Guarapuava, Palmeira, Lapa, Bocaiúva do Sul, Jacarezinho, Colônia Mineira e Vila do Piraí (RONCAGLIO, 1996).



Figura 2: Transporte da erva mate feito por carroças no início do século XX.
Fonte: Trabalho de campo, abril de 2007. Museu da erva mate, Campo Largo-PR.

Dado o declínio do ciclo ervateiro no estado acompanhado de crise, iniciou-se dentro do extrativismo o ciclo da madeira. Este segmento teve sua atividade estimulada sobretudo após a Primeira Grande Guerra Mundial¹⁸. A madeira estimulou a ampliação da rede viária através de estradas, pois o escoamento deste produto já podia ser feito através de caminhões. No entanto, este fato não contribuiu para formação de cidades e da articulação entre elas, nem para seu dinamismo. Primeiramente, deve-se abordar a questão de que o estímulo por parte do governo da época para a expansão madeireira

¹⁸ Isso aconteceu porque no período dificultou-se a importação da madeira européia, valorizando assim a paranaense. Dentro dessa conjuntura, tem-se uma exploração da mão-de-obra dispensada pela crise do mate (SILVA, 1995).

baseou-se no incentivo para a inserção do capital privado¹⁹ internacional na exploração do produto.

Nesse sentido, houve um sufocamento por parte dos proprietários médios e pequenos, pois se viram obrigados a ceder suas reservas de pinho àqueles que exploravam a terra. Geralmente o procedimento consistia em adquirir grandes reservas de pinhos “em pé”, ou seja, compravam todo o produto sem necessariamente ter que investir o capital nas terras. Dessa maneira, todo excedente produzido da indústria madeireira não ficava nas regiões em que se instalavam. Outro fato importante a colocar é que nesse período foram formadas várias aglomerações juntamente às serrarias, criando-se verdadeiras vilas com uma dinâmica interna própria, mas que não se integravam ao contexto regional²⁰.

A região de Guarapuava e do terceiro planalto foram um nítido exemplo de que a exploração extrativista aconteceu de forma predatória, tanto no ciclo ervateiro bem como no madeireiro. Isso é notável na medida em que os escritórios dessas unidades de produção não se concentravam ali, mas se encontravam nos campos gerais ou na capital do estado. O que era produzido não retornava na região de forma a promover um desenvolvimento da mesma. As relações socioeconômicas estabelecidas na região do Terceiro Planalto até então não foram capazes de produzir uma consistente base produtiva, o que conseqüentemente impossibilitou estruturar uma eficiente infraestrutura. Diante disso, a formação de uma rede urbana hierarquicamente estruturada na época não aconteceu devido às características que o próprio sistema implantado impunha²¹.

Em meados do século XX a sociedade campeira se encontrava em decadência, e o estado do Paraná inicia uma nova fase de ocupação de seu território. Esta colonização foi incentivada para que se pudesse desenvolver uma agricultura voltada para a parte alimentícia, uma vez que este segmento agrícola nunca tinha sido impulsionado na região.

¹⁹ “Os grandes grupos econômicos que monopolizaram a industrialização e as cotas de exportação do produto eram principalmente argentinos e ingleses” (SILVA, 1955. p. 52).

²⁰ Cf. IPARDES, (1976, p.31)

²¹ Trata-se de uma sociedade campeira-tradicional, patriarcal e latifundiária, calcada sobre bases econômicas estreitas e de baixo dinamismo com uma quase total ausência de vias de comunicação, que funcionou por um longo período como um mecanismo de entrave à integração viária da região com outras áreas mais dinâmicas do estado, freando a ocupação regional em larga escala e mantendo escassa sua população (IPARDES. *Leituras Regionais: Mesorregião Centro-Sul Paranaense*. Curitiba, 2004. p. 23)

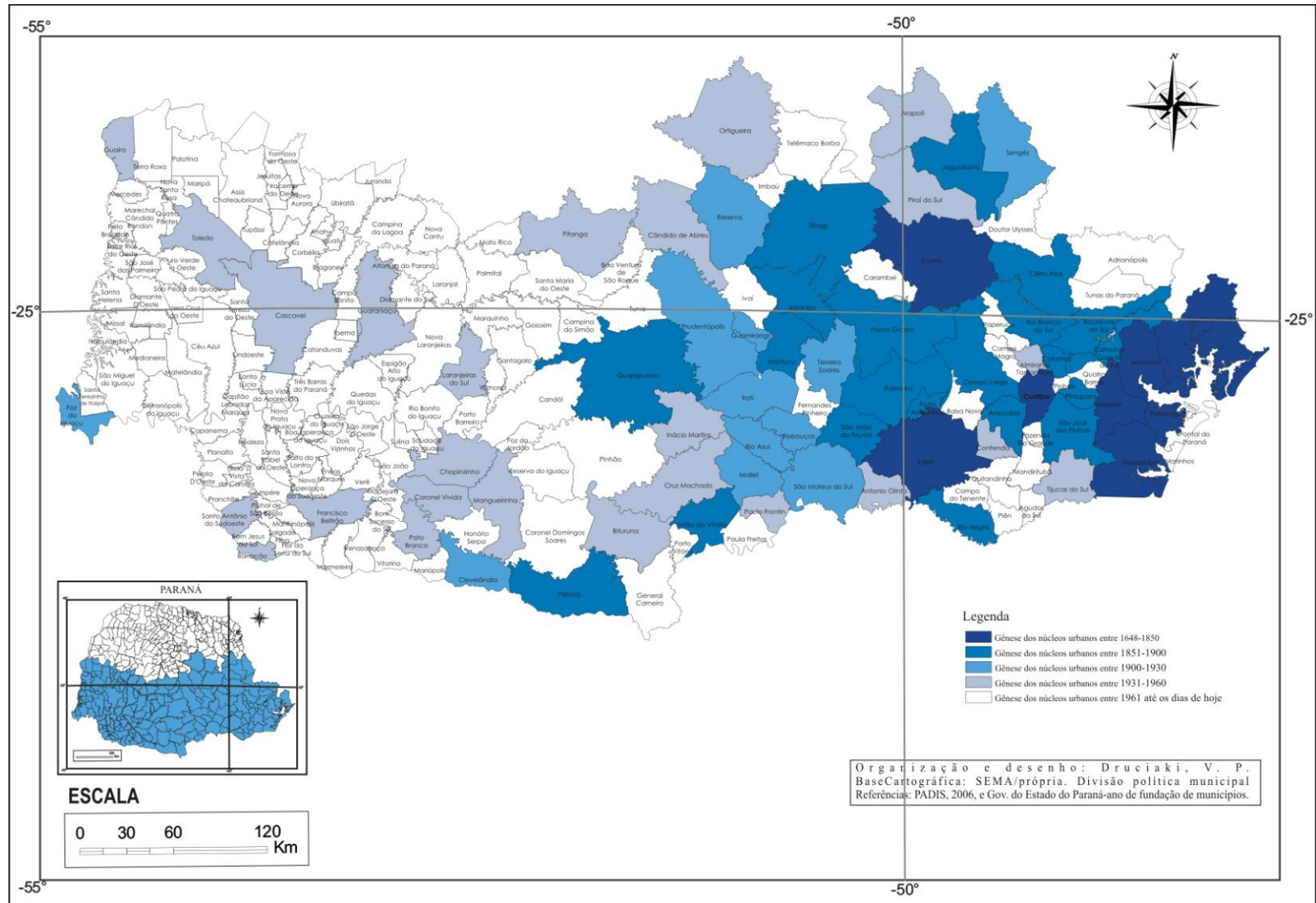
Dessa forma iniciou-se um rearranjo das estruturas produtivas, e começou-se a inserção técnicas novas de agricultura. Tal fato aconteceu na medida em que alguns filhos de fazendeiros iam para outras cidades para estudar e voltavam para empregar a formação adquirida, prolongando também a posse da terra através de herança (SILVA, 1995). Mas foi com os imigrantes que a agricultura ganhou uma nova característica e começou a ser explorada de forma mais intensa nas regiões até então pouco povoadas.

Sendo assim, a partir da década de 1950, iniciou-se mesmo que timidamente, o processo de modernização agrícola, fato que a partir da década de 1970 tomou maior dinamismo e impulso. Paralelamente a esse período, iniciou-se como foi explicitado, um processo de reocupação do território, sendo que a região do terceiro planalto se destacou pela grande mobilidade populacional que recebeu, embora em números absolutos não fosse a região mais receptora do estado. Essa reocupação do território é marcada principalmente por estrangeiros germânicos e eslavos, por pessoas do próprio Paraná que já eram descendentes de europeus ou não, por gaúchos e catarinenses também de origem germânica e italiana, tendo até mesmo alguns japoneses.

Dessa forma, o processo de uso e ocupação da terra tomou outra natureza na medida em que cresceu a especulação fundiária, pois se trata dum momento em que o solo rural teve uma significativa ascensão diante do crescimento agrícola, fazendo com que, dessa forma, pequenos proprietários e trabalhadores rurais não suportassem, em sua maioria, as pressões impostas pelo novo sistema produtivo, tendo que ceder seu espaço para aqueles que tinham o poder e todos os aparatos aptos à nova realidade, o que culminou na concentração fundiária. Tem-se assim uma reorganização do espaço regional, onde aqueles que ficaram a margem do novo processo migraram em direção às cidades, ocasionando um fenômeno que não diz respeito somente à realidade regional, mas sim em escala nacional, inserindo-se assim na conjuntura socioeconômica que o país passou da década de 1970 com o êxodo rural.

Diante dessa realidade, o capital começou a circular de forma distinta. Isso aconteceu devido ao fato da mudança gradativa que as relações entre campo e cidade foram tomando em sua natureza. As cidades se firmaram no cenário regional e estadual com seus múltiplos papéis, sendo receptora do fluxo de pessoas proveniente do campo, o que teve um significativo crescimento populacional, ocasionando conseqüentemente um alto índice de urbanização.

Sendo assim, principalmente as cidades maiores e que sofreram um forte impacto dessas mudanças produtivas, inseriram-se de forma mais efetiva na rede de cidades que aos poucos foi se ampliando, estabelecendo assim uma hierarquização mais nítida na configuração espacial da rede urbana do sul. No Mapa 3, temos a espacialização da evolução dos municípios na rede urbana sul paranaense



Mapa 3: Evolução dos municípios da rede urbana sul-paranaense.

2.1.1 O Sudoeste/Oeste Paranaense

O Sudoeste paranaense é uma das regiões do estado marcada pela recente expansão dos municípios, pelo fato da recente ocupação de sua área, a exemplo da região norte paranaense.

No início, essa parte do território era muito pouco habitada, e sua ocupação escassa tinha a principal finalidade de manter a segurança do território e das fronteiras com colônias militares. Em 1918, surge a colônia de Pato Branco, e em 1922 cerca de 500 famílias gaúchas se estabelecem nas cidades de Palmas e Foz do Iguaçu (PADIS, 2006).

A partir de 1930, o sudoeste paranaense começa a se integrar em ocasião da construção e consolidação da estrada que ligava União da Vitória, Palmas e Clevelândia, cidades mais antigas da região. Logo a estrada se estendeu de Clevelândia até Pato Branco. Além de outros fatores, a construção da estrada contribuiu para que um novo fluxo populacional fosse se estabelecendo na região, sobretudo em Pato Branco, cuja cidade tornou-se um centro irradiador de contingente populacional.

Nesse contexto, muitos outros núcleos surgiram ora de origem estatal, ora por empreendimentos particulares, a exemplo de Cascavel, Toledo, Piquiri, Nova Cantu, dentre outros. No entanto, somente a partir da década de 1950 é que a região será ocupada de forma intensa e rápida.

Algumas ocupações se deram através de pessoas provenientes do norte do estado, onde estava se estabelecendo a cultura do café. Essa atividade não era tão expressiva, mas originou núcleos como o de Cafelândia. Mas o principal fluxo migratório aconteceu por gaúchos e catarinenses.

Nesse período, o estado do Rio Grande do Sul passava por profundas crises econômicas, sobretudo em seu setor industrial, e também estava passando por uma reestruturação fundiária. Nesse contexto, muitos gaúchos das áreas rurais migraram para o oeste de Santa Catarina, e posteriormente para o oeste/sudoeste do Paraná. O fluxo migratório de gaúchos e catarinenses foi tão intenso que, em menos de 20 anos, houve cerca de 40 cidades fundadas e desmembradas de outras.

O dinamismo econômico aconteceu com a agropecuária e posteriormente com a agroindústria, inserindo dessa forma a região no contexto da rede urbana paranaense.

2.2 A rede de cidades e a ocupação do Norte Paranaense

Em menos de quarenta anos, uma área de aproximadamente 71.637 quilômetros quadrados, ou seja, cerca de aproximadamente 36 por cento do território paranaense, transforma-se, de densa mata, absolutamente despovoada, em região que, em 1960, contava com cerca de 1.843 habitantes (34 por cento da população do estado) distribuídos em 172 cidades, algumas de porte considerável” (PADIS, 2006, p. 129). (Grifo nosso)

A epígrafe acima retrata o quão rápido e intenso foi o processo de ocupação e consolidação do norte paranaense, se comparando com o Paraná tradicional. Trata-se de uma região que além de ter sua ocupação territorial recente, teve também a formação de vários núcleos urbanos dispostos próximos uns aos outros, fruto de estratégias de planejamento regional aplicadas no território. Este fato nos leva a afirmar que se trata de um reflexo do capital intensivo empregado nesses espaços, o que conseqüentemente estimulou sua ocupação, as trocas de mercadorias, informações e fluxos de pessoas, o que Corrêa (1997) denomina de “interações espaciais”.

Cada cidade que surgiu nesse processo ocupacional foi se integrando em uma rede de cidades de forma linear, e cujo sistema se expandiu no sentido leste-oeste. Cada cidade tinha seu papel dentro da rede urbana que se formara, logicamente com diferentes capacidades de produção e níveis de atração. Os motivos que teriam levado a esse grande fenômeno com certeza foram resultantes de uma relação de vários fatores, sendo alguns deles destacado por Padis (2006, p. 129):

A qualidade das terras, a situação econômica nacional no contexto internacional, depois da crise de 1929, a evolução da cafeicultura paulista neste período e, talvez de modo especial, o surto da industrialização de São Paulo, a partir da década de 1930.

No que tange as fases do processo de colonização do norte do Paraná, recorreremos à periodização feita por Fresca (2004), onde foram atribuídos quatro períodos distintos de ocupação, sendo que somente a partir da década de 1930 é que ocorreu de forma mais intensa tal processo.

A primeira fase de ocupação do norte paranaense aconteceu entre 1850 e 1899, onde o ponto de partida foi a fundação da colônia militar de Jataí, atualmente cidade de Jataizinho, porém a ocupação mais efetiva aconteceu na parte leste do norte do Paraná

principalmente por mineiros praticantes da agricultura de subsistência e a criação de suínos. Neste contexto, surgiram Jacarezinho, Ribeirão Claro, Santo Antonio da Platina, Tomazina, dentre outras.

O segundo período de ocupação aconteceu entre 1900 e 1929, e teve como sua principal característica a cultura do café como o precursor e indutor da expansão que começava a ir em direção ao oeste, ou seja, da frente pioneira. Os núcleos urbanos desse período surgiram de duas maneiras. A primeira foi o surgimento de grandes fazendas cafeicultoras com base no sistema do colonato. Surgem neste contexto algumas cidades como: Cambará, Andirá, Bandeirantes, Cornélio Procópio, dentre outras. A segunda maneira foi caracterizada pelas primeiras iniciativas de colonização através do sistema de loteamentos estruturados a partir da concessão de terras, por exemplo como Sertanópolis e Primeiro de Maio.

Neste caso, o surgimento dessas aglomerações não era vinculado aos fazendeiros, mas sim aos “concessionários que previamente criaram toda a planta urbana e seu parcelamento” (FRESCA, 2004, p. 49). Já na transição para o terceiro período de ocupação, surge a cidade de Londrina, no ano de 1929. A despeito do surgimento desta cidade estar contido no segundo período de ocupação, foi um marco significativo para o início duma nova fase de ocupação e a mais intensa em termos populacionais e de investimentos.

O terceiro período é conhecido por ter tido sua ocupação liderada por companhias imobiliárias em que essas realizaram grandes empreendimentos a partir de Londrina até o último período de ocupação que é a região de Umuarama a qual veremos mais adiante de nosso retrospecto histórico. Uma grande peculiaridade desse momento foi a presença do capital internacional influenciando a ocupação e até mesmo o modelo da implementação dos assentamentos urbanos.

Cabe salientar que a finalidade da ocupação do norte paranaense tinha como objetivo a priori, a aplicação do capital inglês para a produção de algodão. Essa estratégia foi aplicada no Sudão, no entanto devido ao insucesso a empresa se instala no norte do Paraná. No entanto, devido à crise do algodão que estava ligada a grande crise mundial de 1929, o capital inglês passou a investir em empreendimentos imobiliários, incentivando a colonização e parcelando o solo rural e urbano. Nesse sentido, a principal empresa que surgiu foi a Companhia de Terras do Norte do Paraná, a CTNP, como descreve Rego e Meneguetti (2007, p. 25):

In 1924, the Montagu Mission was sent to evaluate Brazil's economy and to recommend measures to be adopted by that country's government. These measures were imposed by British banks as a condition for a loan to the Brazilian government. Lord Lovat, a member of this economic expedition, subsequently bought 1.250.000 ha. of unexplored land in northern Parana State and formed the British company Parana Plantations as a settlement company interested in land speculation.

A partir de então, iniciou-se um grande projeto de ocupação, onde a forma das cidades foi projetada nos moldes ingleses de planejamento urbano. A Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP), que em 1951 passou a chamar Companhia Melhoramentos Norte do Paraná²² (CMNP), promoveu a ocupação do norte planejando o surgimento das cidades e integrando-as, sendo que no norte central a integração através de estradas surgiu antes até mesmo dos trilhos (FRESCA, 2007). Dessa forma a cada 15 km surgiram alguns núcleos de apoio entre as cidades principais que foram planejadas a ficarem 100 km de distância umas das outras, já com o intuito de criar uma consolidada rede de cidades. O loteamento, tanto das terras rurais bem como as urbanas, era feito mediante critérios técnicos onde a ferrovia e a topografia eram fatores condicionantes para tal planejamento.

É importante destacarmos aqui sobre a relevância que esse período de ocupação teve para o Paraná. Um dos fatores importantes é que os núcleos urbanos passaram nesse momento a mudar sua natureza e seu papel no território. Antes as cidades não passavam de um ponto de encontro da população rural que era predominante, como, por exemplo, em dias de festividades religiosas e eventos sociais. Outros motivos, também, eram usufruir de algum tipo de serviço e resolver assuntos públicos.

Nesse contexto, a cidade passou a desempenhar um papel importante, pois na medida em que houve um expressivo crescimento da população rural, sobretudo a partir desse período (década de 1920), a cidade foi tendo o papel de atender as demandas duma população rural crescente. A estratégia de fundar núcleos urbanos próximos uns

²² A CTNP foi fundada em São Paulo em setembro de 1925 como subsidiária da Paraná Plantation Ltda, de capital inglês, e cujo objetivo inicial era a aquisição de terras e produção de algodão para a indústria têxtil inglesa. Logo passou a adquirir grandes glebas de terra promovendo o loteamento das mesmas, incentivando a formação de núcleos urbanos. Em 1939, diante da Segunda Guerra Mundial, a Inglaterra passou a necessitar cada vez mais de recursos face às suas despesas, o que obrigou o governo britânico a adotar uma política de retorno compulsório dos capitais ingleses aplicados no exterior. Sendo assim, o controle acionário passou para um grupo de brasileiros que, dando continuidade aos projetos de colonização do norte paranaense, mudaram o nome para Companhia Melhoramentos Norte do Paraná-CMNP. (COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ, 1977)

dos outros foi um reflexo dessa expressiva demanda. Essa ascensão demográfica ocorreu devido às iniciativas de ocupação e de comercialização da terra na região terem sido favoráveis. Eram parcelados em pequenos e médios terrenos, sendo que concomitantemente eram parcelados os solos urbanos.

Diante de todos esses fatores, pode-se dizer que a terceira fase de ocupação foi o período de “concretização da pequena produção mercantil no norte do Paraná” (FRESCA, 2004, p. 49). Das cidades²³ construídas pela CTNP, tem-se a partir de Londrina em direção a oeste: Londrina (1930), Cambé (1930), Rolândia (1932), Arapongas (1935) e Apucarana (1938), Pirapó (1938), Jandaia do Sul (1942) e Mandaguari (1937).

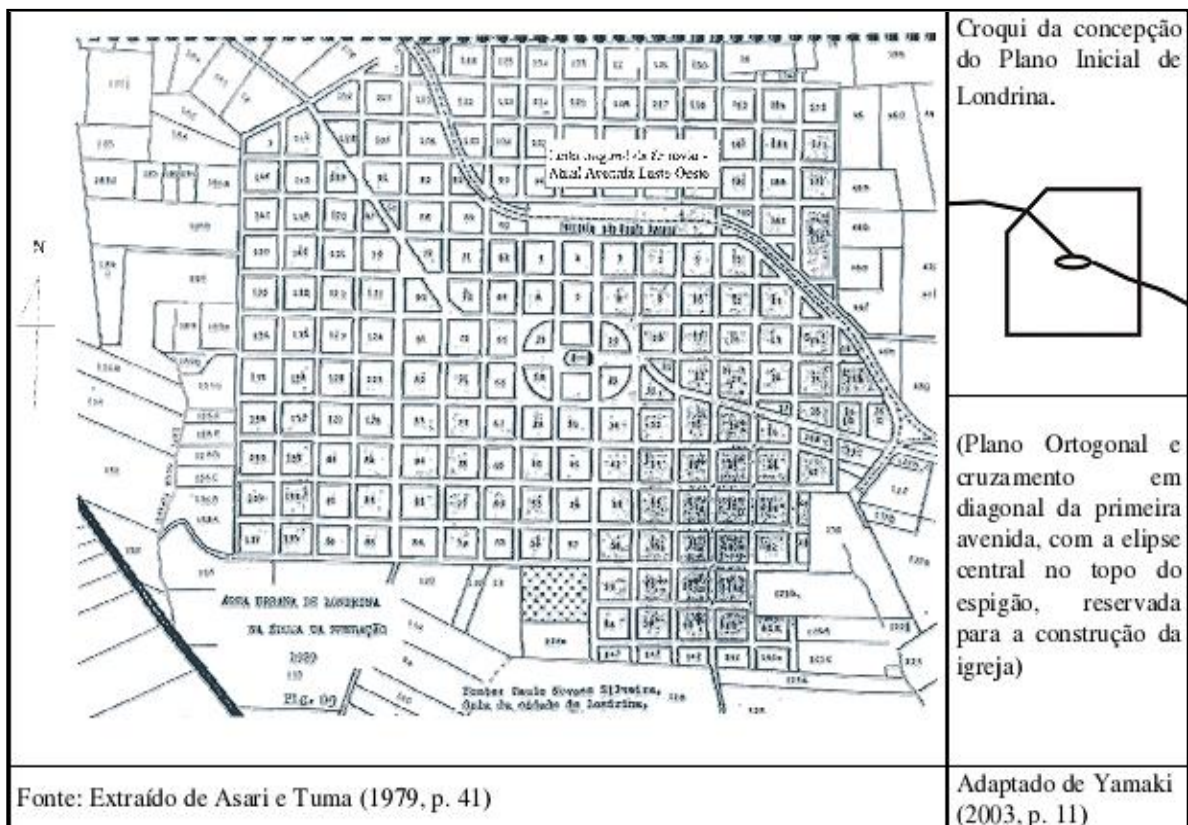


Figura 3: Planta inicial da cidade de Londrina, fundada pela CTNP em 1929.
Fonte: Ribeiro da Silva, 2006.

Surgiu ainda nessa terceira fase de ocupação do norte paranaense a cidade de Maringá, que se tornou, juntamente com Londrina, um dos principais centros regionais do estado, disputando sua centralidade na rede urbana do norte paranaense.

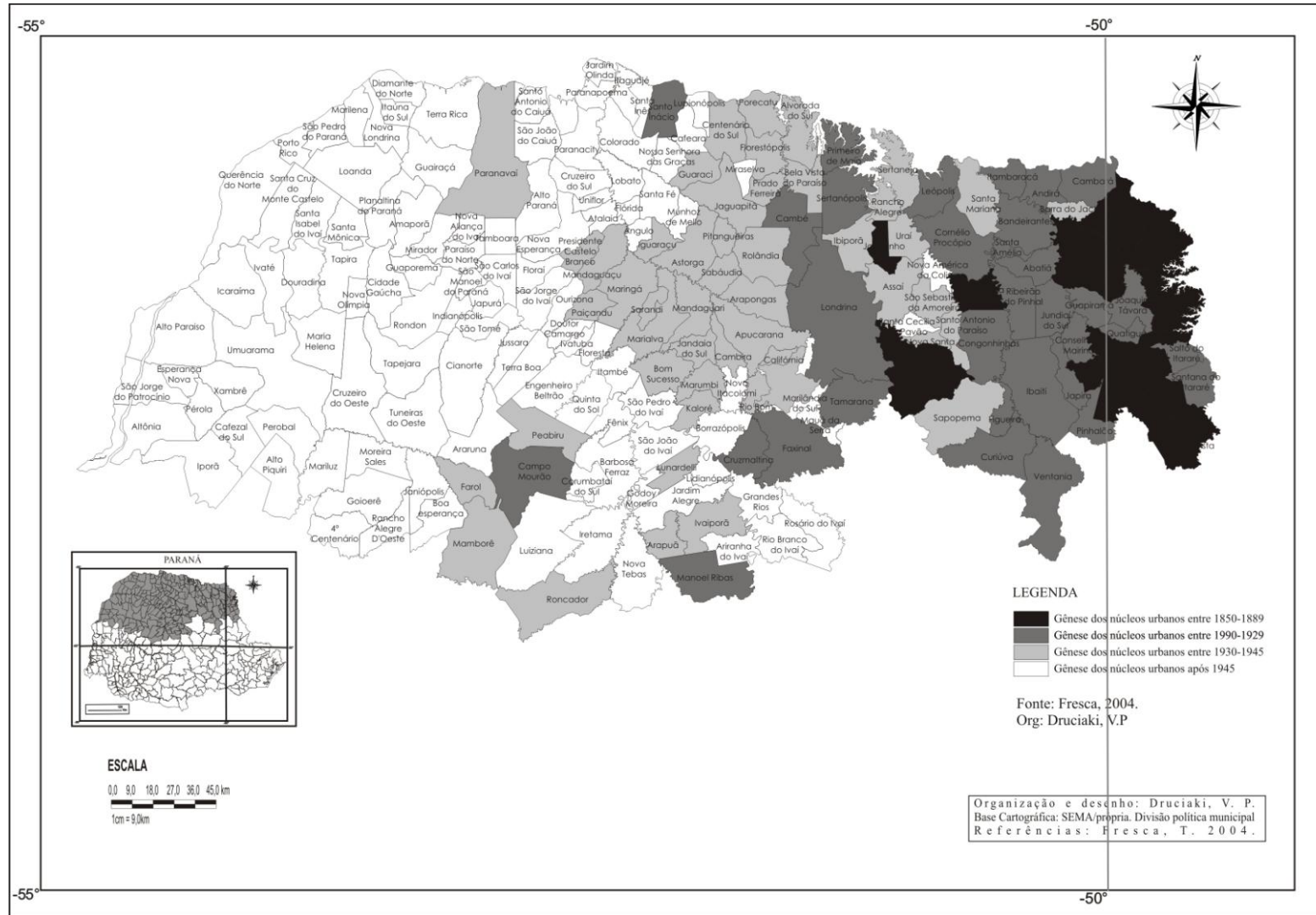
²³ Essas datas se referem ao ano de fundação dessas cidades. REGO e MENEGUETTI, (2008, p. 25-34).

A quarta e última fase de ocupação do norte do Paraná diz respeito principalmente às cidades de Maringá, Cianorte e Umuarama. Essas cidades foram fundadas a partir de 1945, período este em que o capital da empresa CNTP já estava sob o comando de gestores brasileiros. Com o nome de Companhia Melhoramentos Norte do Paraná-CMNP, tinha-se como objetivo a continuidade da ampliação da rede de cidades, tendo em vista a criação de mais três cidades principais, sendo 100 km eqüidistantes uma das outras. Estas cidades por sua vez foram implantadas em espigões, e dentro do possível as outras cidades assim também o seriam, tratava-se duma medida em que já se denotava interesse pela localização e pela facilidade de acesso ao comércio com outras regiões (BENADUCE, 1999). Os empreendimentos eram planejados e realizados já se pensando em seu futuro papel dentro da rede de cidades e conseqüentemente em sua inserção no mercado, como aponta:

Ligação ferroviária ou rodoviária com os centros consumidores ou exportadores foi contemporânea ou mesmo precedeu sua colonização, o que denota que se visava não uma simples ocupação territorial, mas sim o estabelecimento de uma produção voltada para o mercado. A maior parte de sua produção seria destinada aos mercados nacional e internacional. (IPARDES, 1982, p. 9.)

Neste sentido, Maringá foi a cidade que mais cresceu e tomou expressão econômica em todo o contexto da área de abrangência em que situa-se a última fase de ocupação do norte paranaense, fato esse que propiciou que até os dias de hoje Maringá dispute seu grau de centralidade com Londrina na rede urbana em torno do eixo de ligação leste-oeste do Norte.

Segundo Fresca (2004), nessa última fase do surgimento das cidades, pouco se mudou no que diz respeito à forma urbana das cidades, que até então era predominante o modelo tabuleiro de xadrez ou quadrangular. Algumas cidades passaram a ter algumas formas elípticas ou em trevo. Cianorte e Umuarama foram fundadas em 1953 e 1955, respectivamente, e foram planejadas para serem importantes centros regionais. Até o final da década de 1950, encerrou-se a fase de fundação dos núcleos urbanos incentivados e planejados pela iniciativa privada, sendo que os municípios que surgiram posteriormente a esse período tratam-se daqueles em que se desmembraram de outros, como pode ser observado no Mapa 4, em que mostra a periodização das fases de ocupação de forma espacializada.



Mapa 4: Evolução da gênese dos núcleos urbanos do norte do Paraná. Fonte: Fresca, (2004).

A partir da década de 1960 é que a rede urbana do norte do Paraná começou a se consolidar, visto que até então se vivia num período onde, mesmo diante duma economia mercantil crescente, não se tinha uma rede totalmente consolidada e estruturada (MORO, 1991). Foi a partir da gênese de todos esses municípios que a rede se estruturou no território, definindo sua tipologia que, num primeiro momento era articulada apenas com o estado de São Paulo, sendo que se integrou ao restante do estado do Paraná de forma mais efetiva somente com a construção da rodovia do café, o que propiciou a conexão do norte com região leste de Ponta Grossa até Paranaguá.

2.3 A atual rede urbana paranaense

Todo o espaço que compreende a rede urbana do Paraná é composto por uma heterogeneidade de fatores. Dentre esses fatores, são exemplos as forma de ocupação, período de ocupação, regiões de influência das principais cidades da rede e a sua atual dinâmica econômica, além de existir um fator em comum na realidade paranaense. Mas o que tem em comum em toda a extensão territorial do estado? A resposta é que todas as cidades se inserem de uma forma ou de outra na região de influência de Curitiba, e que, por sua vez, forma um sistema urbano ou uma rede. Este fato não significa que em todos os tipos de serviços as cidades dependam de Curitiba, mas sim de que possuem vinculações com a mesma, sejam institucionais por ser a capital do estado, sejam por relações econômicas no segmento industrial, ou na prestação de serviços, sobretudo os mais especializados.

Outra situação que será vista adiante é de que os centros de Maringá e Londrina também participam da região de influência de Curitiba e, conseqüentemente, de sua rede urbana. No entanto, esses centros dispõem de funções que os permitem comandar uma grande área sem depender de Curitiba, e, em virtude dos fatores da ocupação do território desses centros, bem como de sua região, sempre mantiveram laços mais intensos no que diz respeito a interações espaciais com o estado de São Paulo.

Primeiramente, a tipologia adotada pelo IBGE ao fazer a classificação hierárquica da rede urbana brasileira foi da seguinte forma, começando do topo para a base: Grande Metrópole Nacional; Metrópole Nacional; Metrópole; Capital Regional A; Capital Regional B; Capital Regional C; Centro Sub-regional A; Centro Sub-Regional

B; Centro de Zona A; Centro de Zona B e Centro local. Segundo REGIÃO, (2008)²⁴, no Brasil são 12 principais centros urbanos que se caracterizam por seu grande porte e por fortes relacionamentos entre si. Além disso, tratam-se de centros que possuem geralmente uma extensão área de influência direta. No contexto das metrópoles, existem 3 subdivisões de acordo com a função e a posição na hierarquia dos centros urbanos. Em 1º lugar, tem-se a grande metrópole nacional, que somente a cidade de São Paulo se enquadra nessa categoria. Em 2º, são classificadas como Metrópole Nacional as cidades de Brasília e Rio de Janeiro, e, em 3º, são classificadas como Metrópole as cidades de: Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre. Curitiba e sua rede reúnem 8,8 % da população, 9,9 % do PIB nacional e sua abrangência atinge todo o estado do Paraná, como pode ser visto no Mapa 5. Além de todo o estado do Paraná, Curitiba compartilha juntamente com Porto Alegre, a cidade de Florianópolis e muitas cidades do estado de Santa Catarina.

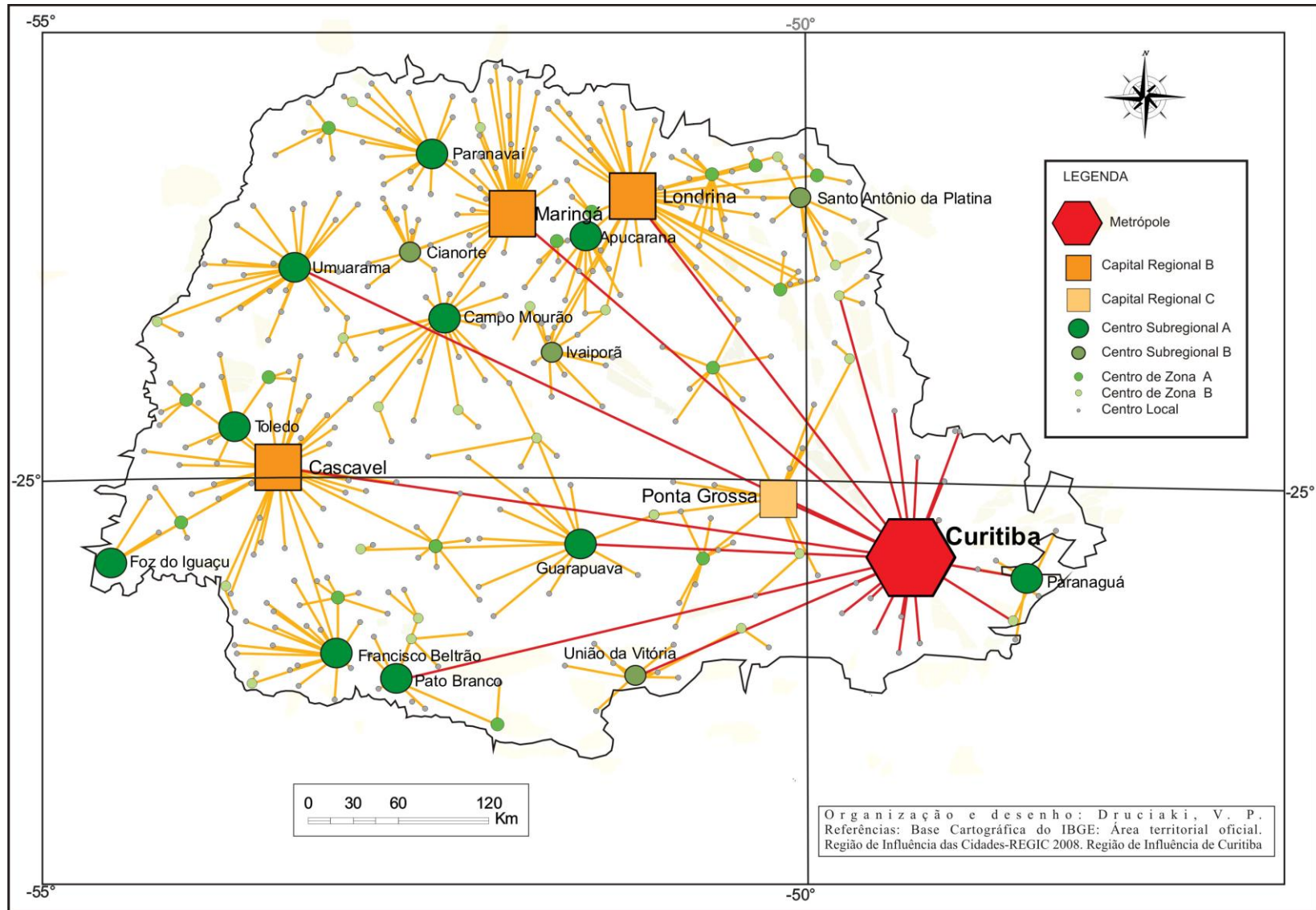
Compondo a rede de Curitiba, dentro e fora do Paraná, tem-se a seguinte caracterização: Florianópolis (Capital Regional A); Cascavel, Londrina, Maringá, Blumenau, Joinville e Chapecó (Capital Regional B); e Ponta Grossa e Criciúma (Capital Regional C). Nesse sentido, compõem a rede também os centros sub-regionais A de: Foz do Iguaçu, Francisco Beltrão, Toledo, Apucarana, Campo Mourão, Paranavaí, Guarapuava, Paranaguá, Pato Branco, Umuarama, Rio Sul, Caçador, Itajaí, Joaçaba, Lages e Tubarão. Também fazem parte os centros sub-regionais B de: Ivaiporã, Santo Antonio da Platina, Cianorte, União da Vitória, Concórdia, São Miguel do Oeste, Xanxerê, Araranguá, Videira, Balneário Camboriú e Mafra.

O estudo publicado em REGIÃO (2008), foi uma das principais fontes a qual nos reportamos para apontar as características atuais da rede urbana paranaense. Trata-se do estudo mais atual sobre o assunto, pois foi publicado no mês de outubro de 2008. Entretanto, cabe salientar aqui que este estudo possui suas limitações no que tange a uma resposta da realidade, pois apesar de abordar uma série de aspectos de suma importância, mostra a rede enquanto estrutura hierárquica, não mostrando a rede enquanto um sistema aberto a configurar em um desenho de rede cidades que se relacionem fora de uma relação hierárquica.

Embora o estudo tenha sido feito principalmente para caracterizar a rede urbana brasileira, enfatizando as relações entre as metrópoles, o estudo mostra as

²⁴ Região de Influências das Cidades -REGIC. Ano base 2007 e publicação em 2008.

mudanças regionais que vieram atribuir papéis diferentes para muitos centros urbanos, mostrando como se estrutura o quadro da rede urbana brasileira. Nesse sentido, encontram-se os dados pertinentes à realidade paranaense quando se é abordado a região de influência de Curitiba.



Mapa 5: Mapa da configuração da rede urbana paranaense a partir de Curitiba.

Quanto aos critérios adotados por REGIÃO (2008) para a caracterização da rede urbana, são dois: a centralidade e a área de influência. No que tange a centralidade, os critérios são os de gestão do território, sejam eles institucionais de governança, seja a gestão exercida através das empresas. No que diz respeito à área de influência, os critérios são em torno da oferta de prestação de serviços em todos os segmentos.

Outros estudos já elaborados também contribuem para o entendimento da rede urbana como IPEA et al, (2000). Nesse estudo, as centralidades são expressadas de forma circunscritas aos recortes mesorregionais e microrregionais. O mesmo acontece com estudos que dizem respeito somente ao estado do Paraná, a exemplo do diagnóstico do IPARDES (2006) intitulado “Vários Paranás”, e também das várias obras sobre cada mesorregião paranaense intitulada de “Leituras Regionais”. Os dados do IPARDES serão aproveitados em nosso trabalho, mas não iremos nos ater aos limites regionais, haja vista que a temática da pesquisa é baseada num enfoque de redes e não região.

Para finalizar, iremos mostrar a configuração da rede urbana paranaense a partir das Capitais Regionais B (Maringá, Londrina), e de um Centro Sub-regional A, neste caso sendo Guarapuava, o qual se constitui enquanto subsistema do sistema de Curitiba.

2.4 A rede urbana de Londrina e Maringá

A cidade de Londrina pode ser analisada sob vários enfoques, pois se trata da segunda maior cidade do Paraná e é uma cidade que desempenha importantes papéis na rede urbana paranaense, inserindo-se também em uma rede que mantém relações com diversas cidades do Brasil. Por ser um centro regional, os enfoques para analisar Londrina são de acordo com os vários recortes regionais e institucionais que a mesma desempenha, por exemplo: região metropolitana; é uma das principais sedes da mesorregião norte central paranaense; e também é a sede regional de muitos segmentos da gestão do território. No entanto, iremos mostrar Londrina somente a partir de sua área de influência e sua rede urbana no Paraná, a partir de REGIÃO (2008), uma vez que optamos pela categoria analítica de rede e não a de região. Esse critério seguirá para todas as demais cidades contidas no âmbito da pesquisa.

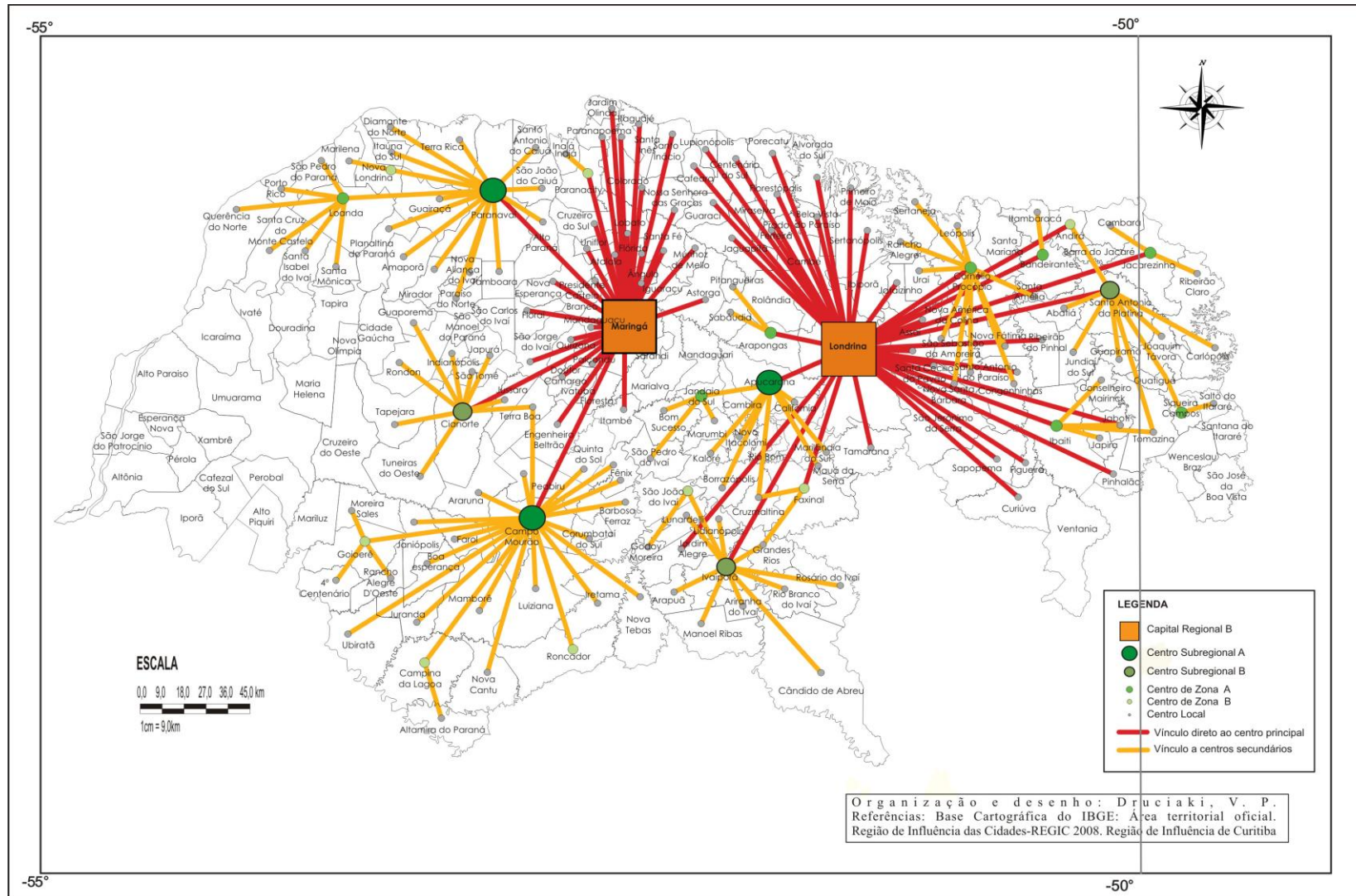
Londrina entrou na classificação como Capital Regional B, compartilhando a categoria com Cascavel e Maringá no Paraná, que antes não se encontravam no nível da

mesma. Anteriormente, até o norte paranaense ter sido integrado, e sobretudo antes da década de 1990, Londrina era totalmente vinculada a rede urbana de São Paulo, dado a sua historicidade de ocupação, sendo que posteriormente passou a vincular-se mais na rede de Curitiba. Isso aconteceu na medida em que a capital do estado ampliou sua área de influência, não somente na prestação de serviços, mas sim reafirmando seu papel de principal centro gestor do território. No entanto, tratando-se da intensidade das relações empresariais, a cidade de São Paulo aparece no topo das relações com Londrina, seguido de Curitiba e Maringá.

No âmbito da prestação de serviços e ativos institucionais, Londrina comanda uma rede de cidades que contém: 1 Centro Sub-Regional A, 2 Centros Sub-Regionais B, 6 Centros de Zona A, 4 Centros de Zona B, e 76 Centros locais, totalizando dessa forma 89 cidades paranaenses²⁵ (Mapa 6).

A espacialização da rede de Londrina se configura de forma que polariza quase todo o Norte Central Paranaense, e o Norte Pioneiro, chegando muito próxima à rede urbana de Maringá. Como pode ser observado no Mapa 6 a configuração espacial mostra a hierarquização estabelecida entre os centros e as cidades através de suas vinculações.

²⁵ Cf. em (Anexo I) o quadro com a relação de todos os nomes de cidades que compõem a rede urbana de Londrina-PR.



Mapa 6: Mapa da região de Influência de Londrina e Maringá.
Fonte: REGIÃO, (2008).

Na Figura 4 é apresentada a região central da cidade de Londrina. Nota-se um intenso processo de verticalização nessa cidade, evidenciando assim a concentração econômica alta, presente no espaço urbano da cidade na forma de capital materializado, reforçando ainda mais o papel como pólo regional concentrador.



Figura 4: Foto da região central de Londrina e sua morfologia urbana refletindo através do processo de verticalização a concentração de capital.

Fonte: Druciaki, V. P. 16, ago. 2008

Mesmo que existam redes técnicas avançadas, que muitas vezes quebram o tradicional esquema hierarquizado, ainda percebe-se uma rede formada a partir de localidades centrais. Essa realidade não diz respeito somente a Londrina, mas todas as demais cidades que polarizam outras. No entanto, a realidade é que, quase todas as cidades participam de duas redes, como coloca Corrêa (1997) ao dizer que cada centro está inserido em pelo menos duas redes, a de distribuição de bens e serviços e uma outra que seria mais irregular, ou seja, onde desempenha um papel singular para completar outros centros. Isso acontece na medida em que essa rede transgride a estrutura tradicional e permite que através dos fluxos materiais e imateriais, seja possível a participação em várias redes com vários níveis em outras, sem ter que recorrer a um centro maior. A cidade de Jaguapitã, por exemplo, está se tornando uma importante referência regional na fabricação de mesas de bilhar. Embora seja um centro local e que está subordinado diretamente a Londrina, é uma cidade que mantém relações fora da área de influencia a que pertence.

Não só no caso da rede de Londrina, mas Maringá e Guarapuava que serão mostradas, as vinculações acontecem por motivos Administrativos, jurídicos e

econômicos. Nesses 3 aspectos, estão contidos a oferta de prestação de serviços, bem como a busca por eles. Porém, se pegarmos apenas os quesitos oferta de serviços especializados e oferta de instituições de ensino superior, serão quesitos capazes de configurar uma rede que exerça uma amplitude maior do que aquela rede formada pelas cidades que estão diretamente vinculadas umas às outras, ou seja, não precisam se inserir na hierarquia funcional da rede para que sofram algum tipo de influência de algum centro. No entanto, a busca por serviços especializados nos centros ainda acontece de forma mais intensa entre aquelas cidades que possuem mais vínculos.

Londrina mantém muitas relações empresariais fora sua área de comando (Anexo II), e também no que tange o ensino superior. Ainda na região de influência de Londrina, é importante mencionar as cidades de Apucarana e de Arapongas. Com o pólo produtor de bonés e confecções de uniformes e também o pólo moveleiro, respectivamente, essas cidades se inserem em diversas redes de relações empresariais.

Da mesma forma que a cidade de Londrina, Maringá também pode ser vista sob vários vieses, pois se trata de uma cidade com uma ampla região de influência (Mapa 6) e que comanda vários recortes regionais e institucionais, a exemplo da Região Metropolitana de Maringá e da Associação de Municípios do Setentrião do Paraná-AMUSEP, inserindo-se juntamente com Londrina na mesorregião Norte Central Paranaense.

Segundo REGIÃO (2008), Maringá é uma Capital Regional B, da mesma forma que Londrina, mesmo que esta ainda esteja à frente de Maringá, tratando-se do tamanho e da disposição de bens e serviços.

Maringá a exemplo de Londrina, dado sua historicidade de ocupação, sempre manteve vínculos mais intensos com São Paulo, sendo que atualmente Curitiba detém a primazia na estrutura hierárquica. Ao mesmo tempo em que Maringá possui sua própria rede urbana, com uma região de influência distinta à de Londrina, mantém vínculos de relações econômicas intensos com esta, cujos vínculos não são de dependência, mas de complementaridade.

A área da região de influência de Maringá abrange todo o noroeste paranaense, parte do Norte Central e o Centro Ocidental Paranaense, como pode ser visto no Mapa 6. O quadro de sua rede urbana se constitui por 2 Centros Sub-Regionais A, 1 Centro Sub-Regional B, 1 Centro de Zona A, 5 Centros de Zona B, e 81 centros locais, totalizando assim 90 cidades, como pode ser visto (anexo III).

Na rede urbana de Maringá, existem alguns exemplos semelhante ao de Londrina, onde algumas cidades participam de outras redes e com relevante expressão devido a sua economia. Um exemplo é a cidade de Loanda. Trata-se de um Centro de Zona A, que atualmente corresponde a quase metade da produção de louças sanitárias em âmbito nacional. Logo esta cidade se insere num circuito onde não necessariamente esteja subordinada a Maringá, tampouco a Paranavaí que é um Centro Sub-regional A que esta próximo a Loanda. O mesmo acontece com a cidade de Cianorte, Centro Sub-Regional B. É uma cidade que se destaca por ser um pólo de vestuários, tanto na produção como na comercialização. A atribuição desse papel a Cianorte, insere-a em num circuito cuja sua centralidade abrange vários estados do Brasil.

Ainda sobre Cianorte, cabe salientar que a centralidade do pólo atacadista de confecção é reforçada por mais cidades do norte paranaense, como Apucarana, Londrina, mas, sobretudo, Maringá. Existe um nítido eixo econômico do setor vestuário no norte paranaense, onde cada cidade tem algum produto do ramo vestuário que se destaca. Cianorte, por exemplo, além das várias roupas produzidas, destaca-se pelo jeans, Maringá pela modinha e em Apucarana tem-se a confecção de bonés e uniformes.

Logo, o que se percebe é uma divisão territorial do trabalho no setor têxtil e de confecção, sendo também um exemplo notório da formação de uma rede que não se insere rigorosamente na estrutura hierárquica da área de influência, ou seja, de prestação de bens e serviços.

No que tange a prestação de bens e serviços, Maringá tem consolidado seu papel principalmente no setor de saúde e no ensino superior com uma grande universidade pública, 2 universidades particulares, 1 centro universitário e 5 faculdades particulares. Destacamos aqui a presença da Universidade Estadual de Maringá-UEM, neste caso sendo pública.

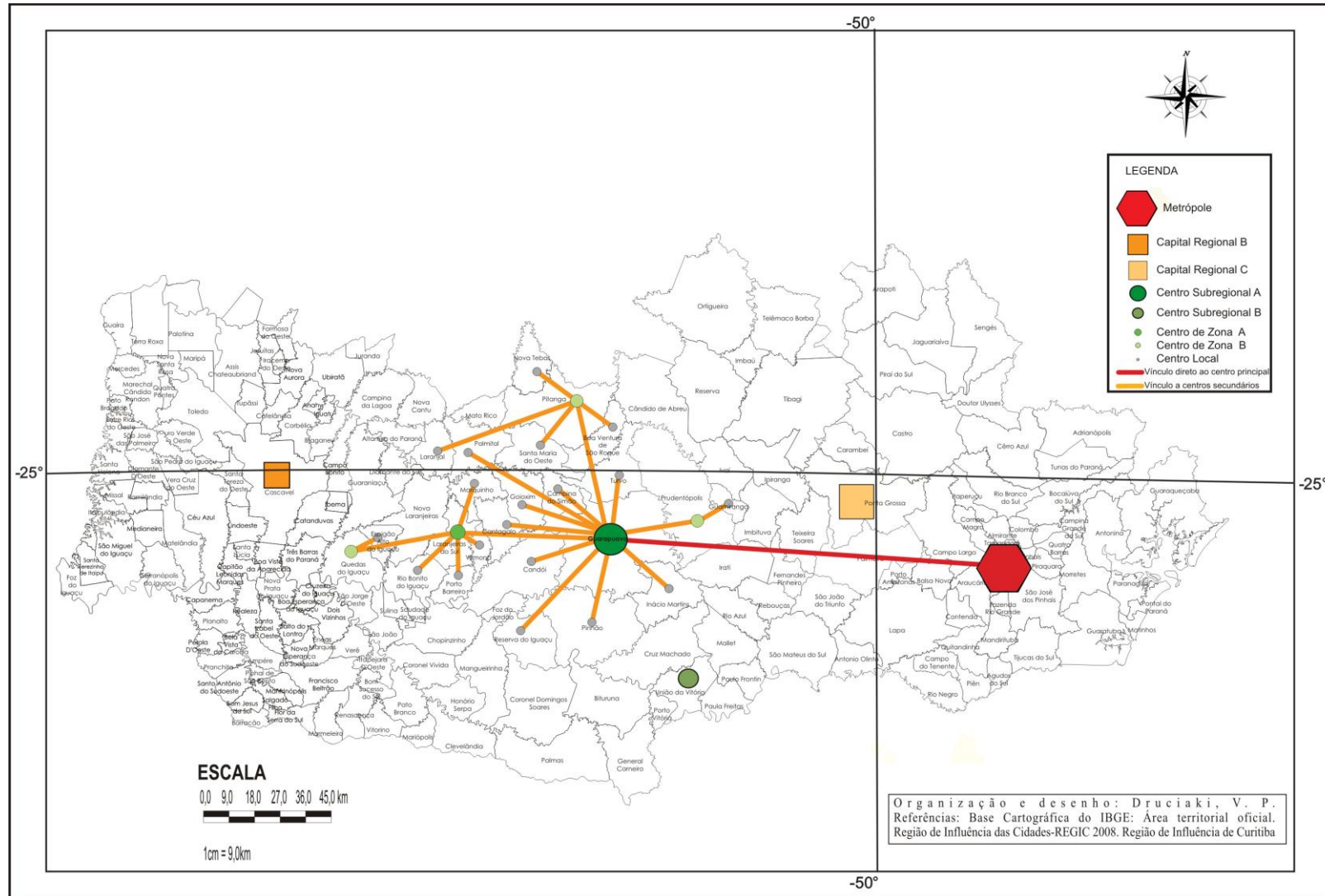
Enfim, Maringá é uma cidade que possui articulação com várias cidades do Brasil e do Paraná. Este fato pode ser expresso na quantidade de destinos oferecidos através de linhas rodoviárias e até mesmo no forte papel que o aeroporto exerce na aviação regional, onde vôos para Curitiba e São Paulo são realizados diariamente e com boa procura, além de outros destinos. Mesmo que Maringá possua um importante papel na rede urbana paranaense, esta rede ainda não se configura de modo que influencie e atinja a região central e sul do estado. Tanto Maringá como Londrina, possui essa característica de não se integrar com intensidade com as cidades centrais e sulinas do Paraná, sendo que em alguns casos não existe a integração.

2.5 O subsistema urbano de Guarapuava

Primeiramente, iremos tratar Guarapuava enquanto um subsistema urbano componente da grande rede urbana paranaense comandada por Curitiba. A adoção deste termo provem pelo fato de Guarapuava não possuir uma rede urbana ainda consolidada, intensa e definida quanto aos seus fluxos, a exemplo dos sistemas de Maringá e Londrina. O subsistema urbano de Guarapuava será tratado aqui devido ao fato desta cidade estar contida nesta pesquisa, e também por ser a principal cidade que se encontra na região central do Paraná. Diferente das cidades citadas até então, Guarapuava tem pouca expressão no que diz respeito à sua área de influência, bem como suas conexões externas. Trata-se da única cidade com a classificação de Centro Sub-Regional A nessa região do estado, contendo em sua rede 1 Centro de Zona A²⁶, 3 Centros de Zona B, e 19 Centros Locais, como pode ser visto no Mapa 7. Guarapuava pertence a uma região que é marcada pelo lento processo de urbanização, cuja trajetória foi menor que a do estado do Paraná. Segundo o IparDES (2006), o Paraná adentrou os anos 1980 com mais da metade de sua população vivendo em áreas urbanas, fato este que, em relação ao Centro Sul, região de Guarapuava, só ocorreu a partir da década de 1990, em virtude da tardia modernização agrícola ocorrida na região.

Nesse sentido, Guarapuava mantém um nível de centralidade muito forte apenas sobre as cidades em seu entorno, sobretudo as mais próximas. Dos centros de zonas contidos na rede de Guarapuava, Laranjeiras do Sul é o mais expressivo pelo fato de compartilhar a rede com Cascavel e dessa forma não possui um vínculo intenso com Guarapuava. Laranjeiras possui algumas sedes regionais próprias, como Núcleo Regional de Educação e fórum. Pitanga, Centro de Zona B, tem um grau de centralidade caracterizado muito fraco, mas que polariza algumas cidades (IPARDES, 2005).

²⁶ Trata-se da cidade de Laranjeiras do Sul, que compartilha vínculos com Guarapuava e também com Cascavel.



Mapa 7: Mapa da Região de influência de Guarapuava
Fonte: REGIC, 2008.

O que contribui para a condição de pequeno centro é a presença de um *campus*-extensão da Universidade Estadual do Centro Oeste (UNICENTRO) e uma instituição de ensino superior particular, a Universidade do Centro do Paraná (UCP), a qual já oferece vários cursos de pós-graduação.



Figura 5: Foto da sede da UNICENTRO em Guarapuava-PR.
Fonte: UNICENTRO, (2007).

Prudentópolis, por sua vez, apresenta poucos papéis, cuja renda vive da agricultura e compartilha seus vínculos com Ponta Grossa e com Iratí, polarizando apenas Guamiranga. O mesmo acontece com Quedas do Iguaçu, que polariza apenas o município de Alto Espigão do Iguaçu.

Em suma, Guarapuava apresenta uma rede totalmente dependente de Curitiba para muitos tipos de prestação de bens e serviços. Com certeza a proximidade da Capital contribui em muitos aspectos para esse vínculo. O centro mais próximo que exerce influência sobre Guarapuava é Ponta Grossa. Na caracterização feita por REGIÃO (2008), Guarapuava não se insere na rede de Ponta Grossa no que tange os vínculos, mas a busca por algum tipo de serviço é nítida através dos fluxos de passageiros do TRP, como foi estudado em Druciaki (2006). Ao estudar a Geografia da circulação e os fluxos de passageiros a partir de Guarapuava em relação à Ponta Grossa,

Cascavel, Maringá, Londrina, Campo Mourão e Foz do Iguaçu, a primeira cidade foi a que teve o fluxo mais intenso, com uma média de 1400 passageiros ida/volta por mês. Já Maringá e Londrina, que têm os menores fluxos, essa média cai para 110 passageiros por mês.

A busca por serviços e outras necessidades a partir de Guarapuava em relação a outros centros, pode ser percebida nos vetores formados primeiramente em direção a leste e depois a oeste, estando ambas as direções na Rodovia BR 277, a qual corta o Paraná nos seus extremos leste-oeste. Dessa forma, uma conexão em um vetor norte-sul a partir de Guarapuava é algo tímido e que iremos esmiuçar ao longo deste trabalho, tomando como variável a rede de transporte de passageiros para entender a desarticulação existente.

2.6 Algumas considerações sobre a rede urbana paranaense

O que se notou, ao longo da exposição das características de cada rede urbana, é que os centros que comandam tais redes concentram muitas cidades. Somente Londrina e Maringá, por exemplo, comandam juntas 179 dos 399 municípios no Paraná. O que se percebe, também, é que embora seja grande a região de influência de cada rede, nem todas são articuladas entre si, a exemplo da rede urbana de Guarapuava, no Centro-Sul do estado. Nesse sentido, nota-se uma desarticulação principalmente da região centro-sul do estado com outras redes do mesmo. No entanto, as redes urbanas do Norte Paranaense são as que mais se apresentam desarticuladas.

Como vimos neste capítulo, a história de formação do território paranaense contribuiu muito para o Paraná que temos hoje. Os vínculos econômicos, políticos e até mesmo culturais foram se estabelecendo em épocas diferentes e com vetores diferentes, de modo que nem todos viessem a se encontrar. Os estudos a cerca da rede urbana paranaense vêm auxiliar no entendimento dos possíveis “porquês” da desarticulação entre o Norte e o Centro-Sul Paranaense. Como foi visto no 1º capítulo, embora as redes técnicas e a rede urbana se materializem de forma distinta no espaço, elas se relacionam e uma influencia (e não determina) muitas vezes na configuração da outra, a exemplo dos transportes. Sem essa modalidade de integração não haveria a rede urbana, pois é o elemento que permite a integração e o acesso para a busca de muitos tipos e serviços no âmbito da rede urbana.

A variável TRP é uma das diversas variáveis que refletem a configuração da rede urbana. Mas por se tratar de algo que integra o território, e também por se estruturar no espaço paranaense em forma de rede, iremos no próximo capítulo aprofundar essa variável, visto que no 1º capítulo vimos na teoria, como o transporte se estrutura no espaço e sua relação com as redes técnicas. A busca pelo entendimento de como a rede de transporte de passageiros se estrutura no espaço paranaense, será de fundamental importância para justificar os motivos da desarticulação das cidades componentes da temática da pesquisa, pois envolve, além de vários fatores, a forma como os agentes deste segmento atuam e permitem ou não a relação entre os lugares.

**CAPÍTULO III - ASPECTOS ESTRUTURAIS E REGULATÓRIOS DO
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS-TRP INTERMUNICIPAL:
O ESTADO E OS AGENTES ECONOMICOS**

3 A importância do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros

A integração das regiões e de suas respectivas cidades é algo essencial para que haja unidade do território. Dentre as técnicas empregadas no território como o transporte, a energia e a comunicação, as quais se inserem nos setores estratégicos da economia, o transporte é uma condição básica para que a circulação de pessoas e mercadorias aconteça, promovendo assim o desenvolvimento socioeconômico. Conforme foi exposto no capítulo anterior, e calcado no arcabouço teórico que norteia esta pesquisa, iremos abordar neste capítulo toda a estruturação do sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros. Para isso, abordaremos todos aqueles que compõem a trama desse segmento do transporte, sendo composto pelo Estado, pelos agentes econômicos, que são as empresas de TRP, e pelos usuários que são aqueles quem dão sentido à fluidez expressada na rede. Esses agentes criam e recriam as redes, influenciando diretamente no modo como as ligações entre as cidades acontecem no espaço.

Nesse sentido, o TRP intermunicipal de passageiros é uma variável importante a ser analisada no que tange a integração regional. Além de ser muitas vezes a única alternativa acessível para aqueles que precisam realizar as interações espaciais entre os lugares, trata-se de um segmento que cuja participação na economia é expressiva, seja no âmbito estadual, como é o caso que explicitaremos neste capítulo, bem como na esfera nacional e internacional.

Martins (2004) coloca que o transporte de passageiros realizado por ônibus tem uma importância macroeconômica, onde cujo objetivo é contribuir para desenvolvimento social e econômico do Brasil, afim de que se possam atingir os objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação-SNV. Esse sistema constitui-se pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transportes de pessoas e bens. Nesse sentido, os princípios gerais impostos pelo SNV para o transporte interestadual e internacional de passageiros coadunam com o TRP intermunicipal. Sobre os princípios, Brasil (2001) nos coloca:

- Preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social;
- Assegurar a unidade nacional e a integração regional;

- Proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;
- Assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência;
- Assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados as suas necessidades e;
- Estabelecer prioridade para o deslocamento de pedestres e o transporte coletivo de passageiros, em sua superposição com o transporte individual, particularmente nos centros urbanos.

Dessa forma, o TRP intermunicipal desempenha um relevante papel econômico e estratégico, tornando-se necessário o entendimento da estruturação do mesmo para que se possa relacionar as questões que implicam na desarticulação da rede urbana do norte com a rede urbana do sul do Estado.

No que diz respeito ao Estado, iremos abordar as questões regulatórias e técnicas de funcionamento do TRP em território paranaense, enfatizando como o Estado se faz presente através deste tipo de serviço. No que tange os agentes econômicos, abordaremos quem são os que atuam no Paraná, quais são os principais deles que concentram as linhas e as frotas de ônibus e em quais cidades os agentes atuam. Quanto à população usuária, iremos aprofundar no capítulo 4 desta dissertação.

3.1 O TRP intermunicipal como serviço público

Primeiramente antes de abordarmos especificamente sobre o TRP, se faz necessário diferenciarmos “funções públicas” de “serviços públicos”. As primeiras fundam-se no poder soberano do Estado, como, por exemplo, a tributação, a defesa, a polícia, dentre outros. Já o serviço público 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.

Sendo assim, pode-se considerar que serviço público é “[...] todo aquele prestado pela administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade ou simples

conveniência do Estado” (MEIRELLES, 2003, p. 319). A partir disso, a prestação do serviço público acontece através da administração pública ou de seus delegados, que neste caso são os concessionários e permissionários, sob a égide do direito público.

Nesse sentido, os serviços de TRP intermunicipal no Paraná, bem como interestadual e internacional, sempre foram prestados pela iniciativa privada, mas submetidos à forte intervenção do poder permitente, devido a importância para o desenvolvimento econômico e, principalmente, por causa do interesse coletivo, em face da necessidade de deslocamento de pessoas (MARTINS, 2004).

3.1.1 Execução do serviço público

Um importante fator a ser abordado no âmbito regulatório das prestações de serviços oferecidas por parte do poder público trata-se de como é realizada a execução do serviço em questão. Sendo assim, a execução acontece nos serviços públicos de utilidade pública onde a administração presta diretamente ou admite que sejam prestados por terceiros, que realizam o serviço sob três condições, a saber: concessão, permissão e autorização. Essas formas de execução do serviço público acontecem de forma direta, que se subdivide em direta centralizada e direta descentralizada, e de forma indireta. Dessa maneira, iremos nos ater às duas formas diretas de execução, pois tratam-se daquelas que compõem o enfoque principal do capítulo, que é o TRP intermunicipal.

A forma direta centralizada acontece quando a execução da atividade é realizada pelo próprio Estado, em que o Poder Público é a um só tempo prestador e titular do serviço ofertado. Ao executar um determinado serviço, a Administração faz em nome do Estado e sob sua exclusiva responsabilidade.

A forma direta descentralizada acontece quando “o Poder Público transfere sua titularidade ou, simplesmente, sua execução por outorga ou delegação, a autarquias, fundações, empresas estatais, empresas privadas ou particulares individualmente” (MEIRELLES, 2002, p. 330). A outorga acontece quando o Estado cria uma entidade e a ela transfere por lei determinado serviço público ou de utilidade pública. Já a delegação ocorre quando o Estado transfere, por contrato (concessão) ou ato unilateral (permissão ou autorização), unicamente a execução do serviço, para que o delegado o

preste ao público em seu nome e por sua conta e risco, nas condições regulamentadas e sob controle do Estado (MALUF, 2004).

Na prestação do serviço de TRP, acontece de forma direta descentralizada, pois é conferido ao particular a competência da execução da atividade mediante contrato, ou seja, a concessão do serviço público, bem como a permissão e autorização. Neste caso, o particular diz respeito às empresas de transporte de passageiros feito por ônibus.

3.1.2 Concessão, permissão e autorização

Como foi exposto, a concessão e a permissão são instrumentos que tem por objetivo descentralizar a prestação dos serviços públicos para o particular. Ambos os casos acontece através de licitação, cujo processo torna-se obrigatório de acordo com o artigo 175 da constituição federal (BRASIL, 1988).

Primeiramente, a distinção entre concessão e permissão consiste basicamente no seu caráter de precariedade. O termo precariedade no âmbito jurídico em questão refere-se à validade e ao teor do serviço delegado. Por exemplo: a concessão não tem caráter precário, porque o teor do contrato é maior no sentido de que é pré-estabelecido um longo tempo para a prestação do serviço, em média 40 anos, sendo que o Estado por obrigação tem que respeitar o prazo estipulado, devendo quando for o caso indenizar o concessionário se houver a quebra do contrato. Não é precário devido ao fato do Estado não poder desfazer a qualquer momento o contrato.

A permissão se caracteriza por seu caráter precário, ou seja, além do tempo ser menor (podendo também ser prorrogável), a permissionária não tem um direito à indenização. Então, a permissão é precária devido ao fato de poder ser desfeito a qualquer momento.

A autorização, por sua vez, se caracteriza por uma delegação esporádica e geralmente curta, temporária. Nos feriados e finais de ano, por exemplo, a demanda de passageiros em uma linha cresce e somente uma permissionária explora tal linha, a autorização surge para outra permissionária para suprir a demanda existente.

No que tange os conceitos a cerca de concessão e permissão, no primeiro há um consenso geral, sendo um contrato administrativo. Já a respeito das permissões há discussões conceituais em que não há diferenças entre concessão e permissão e que

apenas são modalidades distintas de contratos administrativos. Quanto às permissões, há quem sustente que são modalidades de contrato administrativo, não havendo diferença entre concessões e permissões.

Uma importante questão dos contratos de concessão e permissão é o item que proíbe a exclusividade. Ao nosso ponto de vista, trata-se de um item que caracteriza monopólio. No entanto, o princípio da exclusividade significa que o Estado é o titular do serviço prestado, podendo desta forma a qualquer instante autorizar ou vetar a atuação das permissionárias. Dessa maneira, as empresas delegadas possuem o monopólio da execução do serviço no trecho em que lhe é concedido. Assim, a garantia do monopólio consiste na manutenção do equilíbrio econômico-financeiro pactuado, ou seja, o Estado como titular deste tipo de serviço regula através de seus dispositivos e normas a inserção das empresas, tendo como objetivo manter o bem comum e proibir a “concorrência ruinosa²⁷”.

3.2 Histórico das concessões de TRP no estado do Paraná

O Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná, DER/PR, surgiu no ano de 1946, embora o serviço de TRP já estivesse sendo prestado desde a década de 1930. Na gênese desta modalidade de serviço, não havia critérios licitatórios para a autorização da execução do serviço por parte do DER/PR, pois eram poucas as linhas que existiam, e a prioridade estava voltada para a consolidação rodoviária no Paraná através da abertura de estradas. Nesse sentido, o serviço de TRP desde seu começo foi regulado pelo Estado não através de licitação na forma de conceder, mas sim de autorizar.

Até o dia 08 de fevereiro de 1988, o TRP no Paraná era regulamentado pelo Decreto Estadual nº 5246 de 29 de março de 1974 (DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DO PARANÁ, 2008), o qual determinava:

- A concessão²⁸ dar-se-á pelo prazo de dez anos e será objeto de contrato (art. 13);

²⁷ Segundo o regulamento do transporte intermunicipal de passageiros do Estado do Paraná, o termo concorrência ruinosa refere-se à falta de regulação no serviço de transporte, onde na inexistência da regulação tarifária uma empresa poderia prejudicar a outra, ou a formação de cartéis.

²⁸ Essas informações foram obtidas mediante trabalho de campo realizado em março de 2008 no DER/PR em Curitiba. Nesta parte do trabalho o termo concessão irá aparecer muitas vezes indicando o modo de

- A concessão poderá ser renovada a pedido da transportadora no período compreendido entre 18 e 12 meses antes do seu término, mediante decisão favorável do Órgão concedente.

A partir desta data, entrou em vigor o Decreto Estadual 2435/88, que previa o aumento do número de concessionárias para atender determinadas ligações e não previa renovação de contrato de concessão. Então, o DER/PR nos casos de expiração do prazo de validade das concessões, passou a adotar requisição de bens e serviços das transportadoras para a continuidade no atendimento de ligações servidas por linhas com contrato vencido, até a efetivação de processo licitatório.

Em 02 de agosto de 1989, pelo Decreto 5472, foi revogado o Decreto 435/88 restaurando a regulamentação do Decreto 5246/74, com exceção do parágrafo 2º do artigo 14, que previa renovação de contrato de concessão, não havendo, porém, determinação com relação aos procedimentos a serem tomados com relação aos contratos vencidos. Por este motivo e face aos autos do Mandado de Segurança n.º 14.023/89, impetrado na 4ª Vara da Fazenda Pública por empresas transportadoras considerando a requisição de serviços imprópria para este fim, o DER/PR deixou de emitir documentação para a continuidade da operação de linhas com contrato vencido. Sendo assim, as linhas continuaram a ser operadas pelas mesmas empresas, sem a expedição de qualquer documentação.

No primeiro trimestre de 1988, todos os contratos de concessão encontravam-se com o prazo de validade expirado e nenhum procedimento foi adotado até fevereiro do ano de 2000. Em 28 de fevereiro de 2000, entrou em vigor o Decreto Estadual 1821, que, em relação à outorga dos serviços, prevê:

- Art. 5º - O DER/PR, visando o interesse público, elaborará um Plano Diretor para o sistema de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros do estado do Paraná, divulgando-o amplamente²⁹.
- Art. 6º - O plano de que se refere o artigo 5º, deverá, obrigatoriamente, discriminar todas as linhas necessárias existentes ou a serem

como o Estado permitiu a realização do serviço de TRP. No entanto, na prática não se trata de uma concessão os serviços do TRP, mas sim de permissão ou autorização em alguns casos.

²⁹ Cabe salientarmos aqui que não estamos abordando os artigos e parágrafos na íntegra, e sim algumas partes que se considerou mais pertinente para o trabalho em foco.

implantadas, quer seus mercados estejam ou não servindo, obedecendo aos critérios previstos neste Regulamento.

Ainda no artigo 89 deste decreto, citam-se as concessões de caráter precário, de prazos indeterminados e de prazos vencidos, que permaneceriam válidas pelo prazo de 24 meses, a contar da publicação do mesmo, e em parágrafo único deste artigo consta:

- O DER/PR procederá aos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização e definição das licitações para a outorga das permissões.

No ano de 2002, ano cujo o prazo de 24 meses para a regulamentação das licitações terminou, o DER/PR, efetuou concorrência pública para a execução do Plano Diretor. No entanto, por questões jurídicas o mesmo não foi homologado pelo Governo do Estado.

A lei complementar n.º 95/02 acrescentou dispositivos à Lei Complementar n.º 94/2002, a qual criou a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infra-Estrutura do Paraná. A criação desta agência por meio dessa respectiva lei previa que todas as condições em que se encontravam as empresas no que tange sua concessão, seja precária, temporária ou vencida, seriam mantidas, mas sem caráter de exclusividade até o prazo que o artigo 98 do Decreto Federal n.º 2.521³⁰ se estabeleceu. Nesse sentido, caso houvesse a instalação desta agência com seus respectivos dispositivos, os contratos de concessão valeriam até 20 de março de 2008. O Supremo Tribunal Federal declarou a inconstitucionalidade do referido artigo da lei citada, o que é chamado de Ação Direta de Inconstitucionalidade.

Mediante tudo isso, a normativa que está em vigor, segundo o DER/PR, insere-se na Lei Federal n.º 11.445, no artigo n.º 58, cujos parágrafos rezam o seguinte:

- 1º Vencido o prazo mencionado no contrato ou ato de outorga, o serviço poderá ser prestado por órgão ou entidade do poder concedente, ou delegado a terceiros, mediante novo contrato;

³⁰ Este Decreto é o atual regulamento dos serviços de transportes rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Dentre as várias atribuições deste decreto, o art. 9º fixou os prazos das permissões em quinze anos improrrogáveis, alterando desta forma o que previa o Decreto n.º 952/93 que estabelecia o prazo de outorga por 15 anos prorrogáveis por igual período.

- 3º [...] terão validade máxima até o dia 31 de dezembro de 2010, desde eu até o dia 30 de junho de 2009, tenham sido cumpridas, cumulativamente, as exigências expostas nos incisos deste parágrafo.

Finalizando as questões que dizem respeito ao histórico das concessões do TRP no Paraná, a realidade consiste no fato de que concessões propriamente ditas ainda não foram realizadas em toda a história deste tipo de serviço. O Estado, neste caso sendo representado pelo DER/PR, utiliza o termo concessão em muitas de suas atribuições, mas, no entanto, sempre foi caracterizado como permissão, o tipo de serviço delegado, devido a precariedade dos contratos. Apesar disso, as aquisições dos trechos por parte das empresas foram sempre noticiadas como sendo ganhadoras de uma concorrência pública em caráter de concessão, como podemos ver nas Figuras 6 e 7.



Figura 6: Cerimônia de entrega do contrato da concessão da linha Ivaiporã - Curitiba a Viação Garcia LTDA.

Fonte: VIAÇÃO GARCIA, (1976).

outubro de 1976, em Ivaiporã.

Hoje, conforto e segurança

Um dos Executivos Turbinados da Viação Garcia, que percorrerá a Rodovia BR 272 e Rodovia do Café.

**DENTRO DE TRINTA DIAS
IVAIPORÃ
ESTARÁ LIGADA
A CURITIBA EM ÔNIBUS DIRETO**

As populações de Ivaiporã e municípios vizinhos acabam de ser beneficiadas, através de concorrência pública, com a criação de transporte direto e eficiente para a Capital de Estado.

O Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná vem de lavar a alçada concorrência pública com a finalidade de selecionar empresas transportadoras para a prestação fluída e serviço público.

Através do edital nº 1/76-D.T.-7, a linha rodoviária licita o serviço de transporte rodoviário de passageiros entre Ivaiporã-Curitiba, em viagens diretas, visando ao maior conforto e segurança dos usuários.

Foram em parte na licitação pública quatro empresas transportadoras, entre as inscritas junto ao DER do Paraná. Após um criterioso processamento e julgamento, de praxeito, apresentaram a Comissão encarregada dos trabalhos selecionou duas empresas para a execução dos serviços, considerando vencedoras: VIAÇÃO GARCIA LTDA e EMPRESA PRINCESA DO IVAI, as quais serão os prestadores do transporte, dada a critério do edital de selecionar duas empresas que se apresentaram como as melhores.

As demais empresas concorrentes foram EXPRESSO NORDESTE LTDA e EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS S/A, que não foram selecionadas por não terem conseguido a concessão da licitação e licitação de transporte coletivo que serve a importante linha rodovia do Estado do Paraná.



Figura 7: Publicidade feita pela Viação Garcia LTDA da nova linha adquirida.
Fonte: VIAÇÃO GARCIA (1976).

Em entrevista com a técnica do TRP do DER/PR no trabalho de campo realizado em março de 2008 em Curitiba, constatou-se que ainda existem muitas diretrizes e normativas indefinidas no contexto deste tipo de serviço público. Um exemplo disso é quando se tenta caracterizar como é a concessão de cada linha. Outra situação refere-se à elaboração de um plano diretor sobre os transportes de passageiros no Paraná, que desde 2002, não chegou sequer a ter uma licitação para ver qual empresa elaboraria o plano.

No nosso ponto de vista, o próprio Estado com todos os seus aparatos técnicos poderia estar viabilizando e elaborando um Plano Diretor sobre o transporte de passageiros, visto que o mesmo é o regulador deste serviço, fato este que dá condições de conhecer a atual situação. A necessidade deste Plano Diretor é um fato que merece atenção, a fim de que se possa caracterizar a situação das linhas vigentes, bem como a infra-estrutura que dá suporte para este serviço. Dessa forma, tornaria-se possível, através dos diagnósticos levantados, realizar os estudos de viabilidade técnica para a implantação ou extinção de novas linhas, bem como pensar numa possível concorrência em determinados trechos, para a melhora do serviço prestado, haja vista que quase todas as linhas são representadas por uma só empresa ou grupo.

3.3 O Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná – DER

No ano de 1937 criou-se o Fundo Rodoviário Nacional e as subdivisões do até então denominado Departamento Nacional de Estradas e Rodagens - DNER. Sendo assim, foi criado o Departamento de Estradas e Rodagem do Paraná - DER/PR, sob o Decreto-Lei nº. 547, em 18 de dezembro de 1946, constituindo assim uma entidade autárquica estadual (DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DO PARANÁ, 2006). O DER é dotado de personalidade jurídica de direito público, com patrimônio e receita próprios, possuindo também autonomia administrativa, técnica e financeira. Este órgão encontra-se vinculado à Secretaria de Estado dos Transportes – SETR do Estado do Paraná.

Iremos resumir algumas das principais atribuições do DER-PR, para entender qual é o seu papel como agente estruturador e regulador não somente dos serviços de TRP, mas em todo o âmbito dos transportes, e, posteriormente, abordaremos como é constituída a estrutura organizacional do DER-PR.

3.3.1 Das atribuições do DER

Segundo DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DO PARANÁ (2008a) consta no regulamento de TRP intermunicipal do Paraná as seguintes atribuições:

I – executar o programa rodoviário de acordo com as diretrizes gerais e específicas que regem a ação governamental, especialmente aquelas consubstanciadas no Plano Rodoviário Estadual aprovado pela Secretaria de Estado dos Transportes;

II – programar, executar e controlar todos os serviços técnicos e administrativos concernentes a estudos, projetos, obras, conservação, operação e administração das estradas e obras de arte rodoviárias compreendidas no Plano Rodoviário Estadual, planos complementares e programas anuais especiais definidos pela Secretaria de Estado dos Transportes;

III – orientar e executar as atividades de segurança, policiamento e fiscalização do trânsito nas rodovias sob sua jurisdição;

IV – manter permanente serviço de informação ao público sobre as condições gerais das rodovias;

V – planejar, executar, outorgar e fiscalizar os serviços de transporte comercial intermunicipal de passageiros;

VI – elaborar instruções, normas e a proposição de regulamentos concernentes aos serviços de transporte rodoviário;

VII – prestar serviços e exercer outras atribuições compatíveis com as suas finalidades, podendo, para tanto, firmar contratos com instituições provadas e celebrar convênios, ajustes ou acordos com entidades de direito público, observada a legislação pertinente;

VIII – normatizar e autorizar a utilização da faixa de domínio das rodovias sob sua jurisdição;

IX – colaborar na fiscalização e arrecadação das receitas tributárias originárias do setor de transporte rodoviário, gerenciando os fundos arrecadados, a título de receita própria;

X – planejar e coordenar as atividades do sistema de concessões e pedagiamento;

XI – inserir na sua dívida ativa os valores devidos ao Departamento.

3.3.2 A estrutura organizacional do DER-PR

A estrutura organizacional do DER compreende vários setores, sendo que iremos abordar quais são estes, mas sem especificar as atribuições de cada um.

I – Nível de DIREÇÃO

- a) Conselho de Administração
- b) Conselho Diretor
- c) Diretor Geral

II – Nível de Assessoramento

- a) Conselho de Administração
- b) Assessoria de Planejamento
- c) Assessoria Militar

- d) Auditoria Interna
- e) Procuradoria Jurídica

III – Nível de Atuação Programática

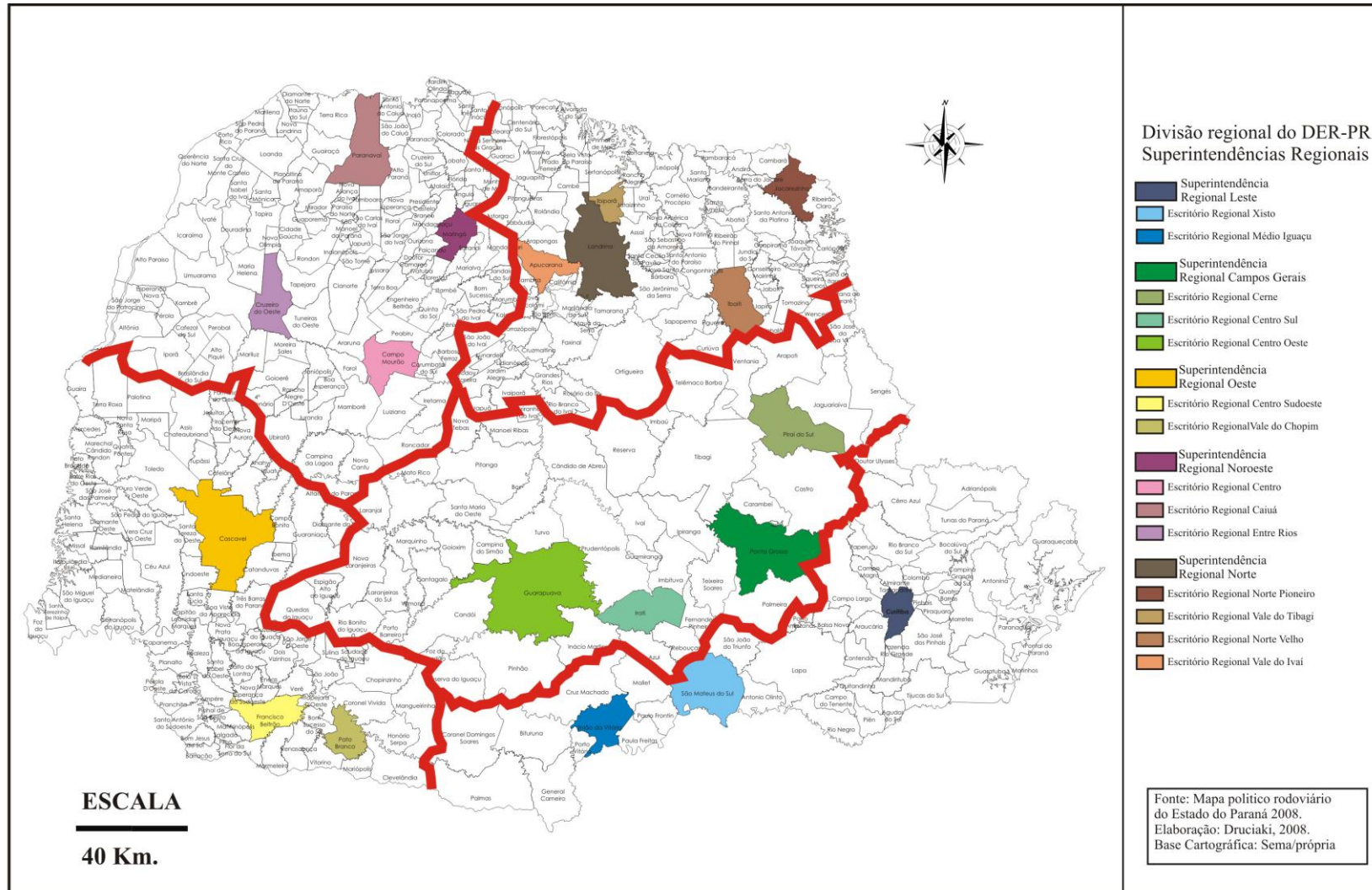
- a) Diretoria Técnica: Coordenadoria de Programação e Acompanhamento de Obras e Serviços, e Coordenadoria Técnica.
- b) Diretoria de Operações: Coordenadoria de Programação e acompanhamento de manutenção de rodovias; Coordenadoria de Engenharia de Tráfego e Segurança Rodoviária; Coordenadoria do Gerenciamento da malha rodoviária; Coordenadoria de concessão e pedagiamento.
- c) Diretoria Administrativo-Financeira: Coordenadoria administrativa; Coordenadoria de recursos humanos; Coordenadoria de contabilidade e finanças; Coordenadoria de gerenciamento orçamentário; Coordenadoria de informática.

IV – Nível de Execução Regional

- a) Superintendências Regionais.

A estrutura das Superintendências Regionais compreende:

- a) Conselho Regional
- b) Superintendente Regional: Gerente de operações rodoviária; gerente administrativo-financeiro; gerente técnico; gerente de equipamentos; gerente de obras e serviços; procurador jurídico regional; escritórios regionais.



Mapa 8: Subdivisão Regional do DER-PR e superintendências regionais.

A espacialização das unidades de gerenciamento do DER-PR se configura dessa forma no território paranaense, como se pode observar na figura exposta acima. As sedes das superintendências se encontram nas principais cidades paranaenses, onde de certa forma gerenciam sua região polarizadora. A estas, cabe o papel principal de coordenar e monitorar a execução dos serviços de conservação e construção de obras rodoviárias e coordenar as atividades dos escritórios regionais que se encontram sob sua jurisdição. Já os escritórios regionais são unidades de apoio descentralizadas das superintendências e encontram-se localizados em setores estratégicos no que tange o apoio logístico e gerenciamento das rodovias.

3.3.3 Classificação dos transportes de passageiros segundo os órgãos reguladores

O TRP, nas esferas nacionais e estaduais, é classificado conforme o serviço prestado, de acordo com o tipo de veículo e a distância entre as cidades. O DER/PR tem sua própria classificação para este tipo de serviço público, como será mostrado neste subitem. No entanto, a fim de que se pudesse comparar com algumas outras classificações de órgãos reguladores de transporte de passageiros, escolhemos três órgãos reguladores do TRP: ANTT³¹, DER-PR e ARTESP³², sendo, respectivamente, nas esferas nacionais (transporte interestadual de passageiros), estaduais nos estados do Paraná e São Paulo.

A opção por esses órgãos reguladores baseia-se na distinta classificação dos mesmos para os tipos de serviços semelhantes, ou seja, cada um emprega uma terminologia distinta.

a) ANTT

De acordo com a ANTT, o TRP é classificado como regular ou de fretamento, sendo que o primeiro diz respeito às linhas fixas entre as cidades e o último a fretamentos contínuos (empresas que fretam ônibus para a locomoção de seus funcionários) ou fretamentos especiais (aqueles que a empresa presta seus serviços negociando com o cliente, como em excursões).

³¹ Agência Nacional dos Transportes Terrestres.

³² Agência reguladora de transporte do Estado de São Paulo

No que tange as linhas regulares, a classificação se subdivide em:

- Rodoviária: linhas interestaduais e intermunicipais realizada com ônibus de 1 porta, e cobrança nos guichês das empresas nos terminais rodoviários.
- e semi-urbana:³³ linhas internacionais e interestaduais com curtas distâncias, com ônibus de 2 portas e cobrança no interior do veículo.

b) DER-PR

De acordo com o DER-PR, os serviços regulares são classificados em:

- Linhas rodoviárias;
- Linhas metropolitanas – possuem as mesmas características dos semi-urbanos mencionados acima, tendo apenas a terminologia diferente.

Já os serviços de fretamento são denominados de serviços especiais, os quais se subdividem em três categorias:

- Fretamento Contínuo - utilizado para execução do transporte intermunicipal de estudantes, funcionários de empresas, etc;
- Fretamento à Título Precário - utilizado para execução do transporte intermunicipal de trabalhadores vinculados a obras e/ou empreendimento agroindustriais;
- Fretamento Eventual - utilizado para execução de transporte turístico.

³³ Os ônibus semi-urbanos são aqueles que realizam trajeto em distâncias relativamente curtas, geralmente de até 75 km, e onde há uma demanda e uma relação relevante entre os municípios vizinhos. Este tipo de serviço ocorre com municípios de fronteiras estaduais, onde podemos tomar como exemplo: Jacarezinho (PR) a Ourinhos-(SP), Brasília (DF) a Valparaíso (GO). A maioria dessas linhas, entre Estados, existe entre o DF e GO. Outros exemplos ocorrem entre municípios de fronteira internacional, como ocorre entre Foz do Iguaçu (BR) a Ciudad Del Leste (PY), Foz do Iguaçu (BR) a Puerto Iguazu (AR), cujos municípios desempenham relações intensas. Para verificar outros exemplos ver: <http://www.antt.gov.br/passageiro/anuarios/anuario2006/4125.htm>. Acesso em 13/07/2006.



Figura 8: Interior de um veículo de característica metropolitana.

Fonte: Druciaki, V. Linha Guaíra-Marechal Cândido Rondon, fev. 2008

c) ARTESP

De acordo com a ARTESP, os transportes de passageiros são organizados em três principais tipos de serviços, levando em conta também o veículo utilizado em tais serviços, sendo eles:

- Linha Rodoviária - ônibus de 1 porta com cobrança no guichê do terminal rodoviário;
- Linha Suburbana - ônibus com 2 portas com característica urbana e cobrança feita no interior do veículo. Seria o mesmo tipo de serviço que o semi-urbano e o metropolitano realizam;
- Fretado - serviço privado com preço e destino acordado entre cliente e operador.

Como pode ser observado, nesses três órgãos reguladores do TRP, as classificações se assemelham. Porém, ao analisar a questão do transporte de passageiros em curtas distâncias, com veículos de características urbanas, percebemos que a

classificação adotada pelo DER-PR não se equipara ao tipo de serviço prestado, a qual é classificada como linha metropolitana.

Entendemos, na relação exposta acima, que os termos denominados linhas suburbanas e linhas semi-urbanas se enquadrariam melhor ao tipo de serviço característico das linhas metropolitanas no Paraná. Trata-se de uma questão conceitual, e que deveria haver distinção da terminologia no estado do Paraná entre o que é de fato transporte metropolitano e o que é o transporte intermunicipal entre cidades vizinhas.

No estado de São Paulo, por exemplo, segundo a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos S.A. - EMTU, as linhas metropolitanas³⁴ são aquelas que realizam o trajeto somente entre cidades nas áreas metropolitanas. Sendo assim, naquele estado, a integração intermunicipal em áreas não-metropolitanas acontece através das linhas suburbanas.

Outro fato importante que deve ser observado é a distinção entre as linhas semi-urbanas, suburbanas e metropolitanas no que diz respeito a serem linhas intermediárias, conhecidas como “pinga-pinga”. Uma linha intermediária tanto se enquadra na categoria de linha rodoviária, com veículos de uma porta, bagageiros e bancos em forma de poltronas, com pontos de paradas incertos (picado), bem como na categoria metropolitana. Em muitos casos, são várias as paradas à beira da rodovia e em pontos diferenciados das cidades que compõem os trajetos.

Cabe lembrar que a questão dos transportes suburbanos ou semi-urbanos vem ganhando espaço no ramo de transportes coletivos. No estado de São Paulo, o transporte suburbano corresponde a 424 linhas e o rodoviário 729 linhas. Esta evolução das linhas suburbanas surgiu a partir dos significativos investimentos realizados por empresários deste segmento em contrapartida ao transporte clandestino, realizado por “perueiros”, na maioria das vezes com veículos precários e se ocupando do direito concedido às empresas permissionárias (FERREIRA, 2006).

Cabe salientar que no estado do Paraná, já existem muitas linhas metropolitanas, sendo que muitas são oriundas de linhas rodoviárias intermediárias, e que tinham uma demanda significativa. Nas regiões de Maringá e Londrina, existem muitas linhas dessa categoria, sendo que através de baldeações, é possível ir de uma cidade para outra. Já na

³⁴ As linhas metropolitanas, em São Paulo, são oriundas de várias empresas que compõem a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos S.A (EMTU). São cerca de 67 municípios atendidos nas três regiões metropolitanas do estado: Baixada Santista, Campinas e São Paulo. Neste tipo de serviço, todos os veículos apresentam, em sua parte externa, um *design* uniforme, indicando o nome da EMTU. Disponível em: <http://www.emtu.sp.gov.br>. Acesso em 18/07/2006, (DRUCIANKI, 2006).

região de Guarapuava existe para algumas cidades próximas, mas ainda são poucas as linhas oferecidas.

3.4 O rodoviarismo no estado do Paraná

A ascensão do rodoviarismo no estado do Paraná se insere no contexto nacional da expansão desta modalidade de transporte. Em 1937, criou-se o Fundo Rodoviário Nacional e, juntamente a isso, as subdivisões do até então denominado DNER. Juntamente a isso surgiu o DER-PR.

A partir da década de 1950, o estado firma-se no contexto nacional como um grande exportador de café. No período do “Plano de Metas” de Juscelino Kubitschek, foi aprovada, através do Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias, a ampliação da malha rodoviária paranaense, impulsionada pela produção agrícola e na densidade demográfica do estado, que crescia com a forte migração, principalmente rumo ao norte do estado. Isso aconteceu devido ao forte incentivo para a ocupação do território paranaense nos governos de Moisés Lupion (1947-1951) e Bento Munhoz da Rocha (1951-1956).

Somente da década de 1960 em diante, com a criação da Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná (CODEPAR), criada para gerenciar o início do processo de industrialização no estado, é que se pensou em planejar as rodovias levando em conta a questão industrial. Surgiu neste cenário a “Rodovia do Café” (Figura 9), ligando Paranaguá a Paranavaí, região noroeste do estado. A década de 1970 foi marcada por empréstimos do DER junto ao BIRD³⁵ e ao BNDE³⁶ para a ampliação da malha rodoviária. Em 1981, entre um acordo do governo e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a porção sudeste do estado foi estruturada³⁷.

³⁵ Banco Internacional para a Reconstrução do Desenvolvimento.

³⁶ Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.

³⁷ Trata-se do Projeto Integrado de Apoio ao Pequeno Produtor Rural - Pró-Rural - desenvolvido na região sudeste do estado. As metas iniciais previstas corresponderam ao melhoramento de 2.100 quilômetros de rodovias e a construção de 1.300 metros de obras de arte especiais (pontes e bueiros), beneficiando 62 municípios (DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DO PARANÁ, 2006).

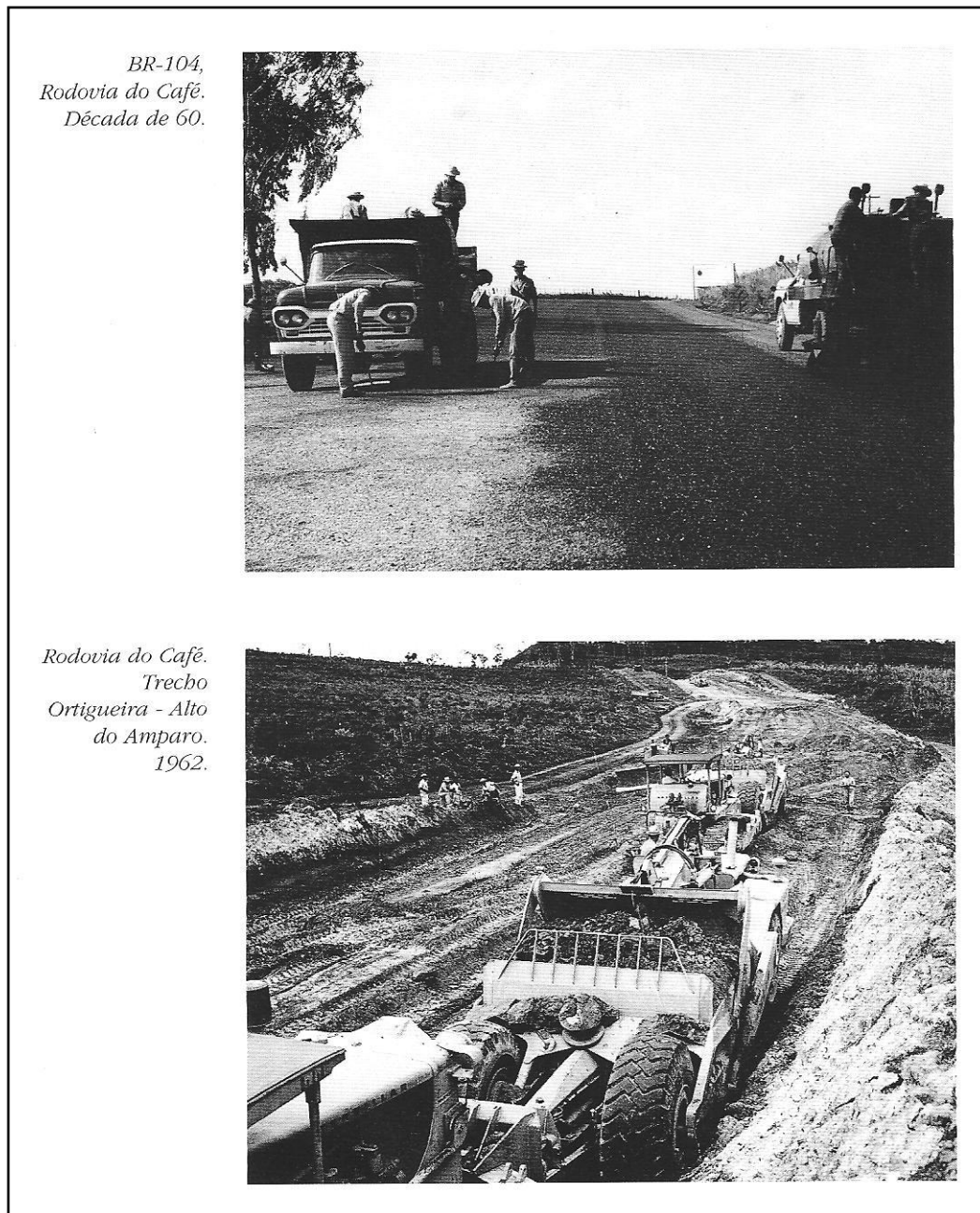


Figura 9: Construção da Rodovia do Café (BR 376).
Fonte: Roncáglio, (1996).

Estas iniciativas foram criadas por quase todas as regiões do estado, sendo que um novo acordo entre o governo e o BID foi firmado, estendendo-se até 1994 para a continuação do Pró-Rural em regiões até então não beneficiadas. Em 1991, foi criado o Plano Multimodal de Transportes no Paraná com o intuito de integrar os modais hidroviário, ferroviário e rodoviário para baratear os custos relativos ao transporte de cargas. E, finalmente, no ano de 1997, foi efetivado o “Anel de Integração”, cujo plano era o de interligar os principais centros econômicos do Paraná, tais como: Cascavel, Guarapuava, Maringá, Londrina e Ponta Grossa, com o intuito de facilitar a ligação com

o Porto de Paranaguá. Porém, este plano consistiu na privatização das principais rodovias que ligam estes centros (DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DO PARANÁ, 2006).

Através do gráfico que segue (Figura 18), percebe-se que o Estado ainda é o detentor majoritário da malha rodoviária do Paraná. Mas cabe frisar que os 15,7% sob comando das concessionárias dizem respeito às rodovias onde o fluxo e a circulação são mais significativos, pelo fato dessas serem as linhas que interligam os principais pontos do estado, como pode ser visto no texto na seqüência. Atualmente, a malha rodoviária é assim administrada:

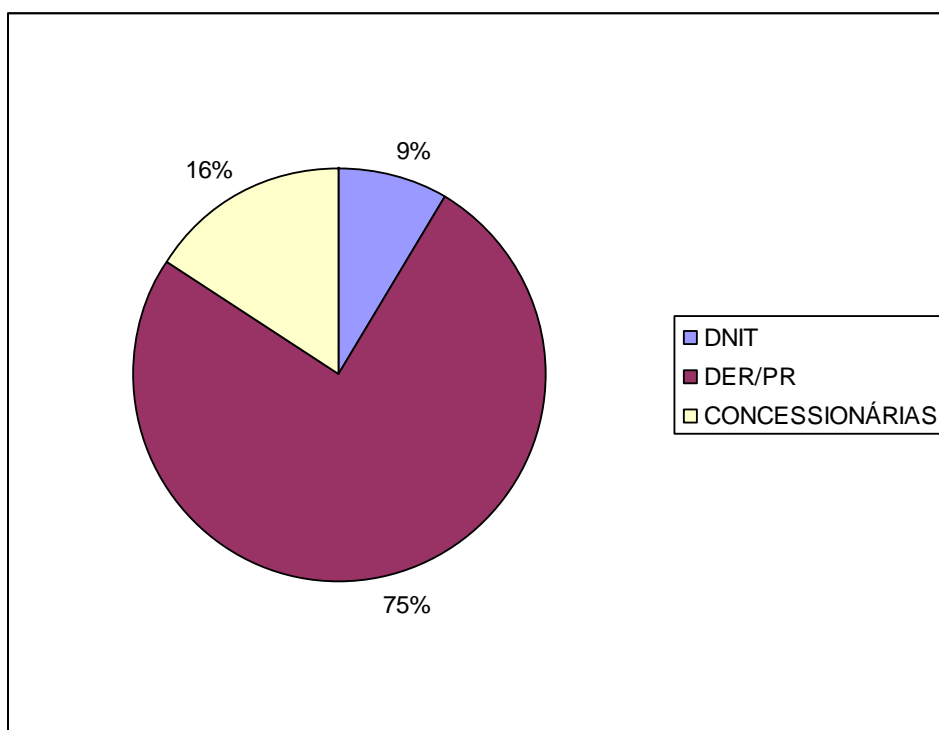


Gráfico 1: Divisão da administração das rodovias paranaenses.

Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DO PARANÁ, (2008f).

3.4.1 O Anel de integração

As rodovias administradas pelas concessionárias no Paraná aparecem nas duas últimas gestões consecutivas, entre os anos de 1996 até 2003, no governo Jaime Lerner. A política de gestão do território através da iniciativa privada surgiu com o plano de desenvolvimento do transporte no estado, o qual visava licitar rodovias e ferrovias, bem como o arrendamento de áreas portuárias.

A busca direta na iniciativa privada propiciou o surgimento do “Anel de Integração”. Esta denominação foi dada ao polígono constituído pelas rodovias que interligam as cidades de Ponta Grossa, Londrina, Maringá, Campo Mourão, Cascavel e Guarapuava, com ligações para Curitiba, Paranaguá e Foz do Iguaçu. O objetivo era o de viabilizar a implantação de um moderno sistema de transportes e consolidar o Paraná como principal ponto de acesso e de movimentação do Mercosul (SILVA NETO, 2005). Neste sentido, pensou-se numa proposta de interligação entre os pólos regionais do estado, como ainda apresenta Silva Neto (2005, p. 50):

O principal objetivo era ordenar as atividades econômicas dirigindo-as para as proximidades dessa infra-estrutura viária, onde as cidades possuem melhores suportes de energia e telecomunicações, universidades e hospitais. Nenhuma das cidades paranaenses ficaria a mais de duas horas de distância das chamadas “cidades pólo” desse traçado.

Constituído por 2.493,50 km de rodovias (2.185,20 km de rodovias principais e 308,30 km de rodovias de acesso), o “Anel de Integração” está dividido em seis lotes (Figura 10) que foram cedidos à iniciativa privada através de concessões, via contrato de 24 anos. São 26 praças de pedágios espalhadas por todo o Anel de Integração, cuja quantia de praças representa o total do estado. Deste total, algumas empresas³⁸ concentram um número maior de praças devido ao fato do trecho concedido ser de distâncias maiores. Sendo assim, a Ecovia detém uma única praça no trecho de Curitiba a Paranaguá, na BR 277, sentido litoral. No entanto, esta praça tem o preço mais elevado para carro de passeio e para ônibus com três eixos, respectivamente R\$ 11,40

³⁸ A maior parte das empresas, não só do Paraná, mas de todo o Brasil, constituem-se em grandes grupos neste segmento da economia ou em outros. A Empresa Ecovia Caminho do Mar faz parte do Grupo Primav Ecorodovias S/A que, além de 100% da Concessionária Ecovia Caminho do Mar, é composto por 100% da Concessionária Ecovias dos Imigrantes S/A, em São Paulo, e 50% da Empresa Concessionária Rodovias do Sul S/A, no Rio Grande do Sul. A Primav Ecorodovias é controlada pelas empresas Primav Construções e Comércio Ltda., do Grupo CR Almeida, e Impregilo IINV, que detém 65% e 35% das ações, respectivamente. A italiana Impregilo é líder em seu País no mercado de construções e um dos principais “players” desse segmento no mundo. Outro exemplo que podemos citar é a empresa Rodonorte, uma das várias que compõe o sistema Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR). Trata-se de um dos maiores segmentos deste ramo em âmbito latino-americano, chegando a possuir 15% da malha rodoviária privatizada do país. Dentre as empresas pertencentes a este grupo, se destacam algumas das mais importantes a nível nacional: Ponte Rio-Niterói (RJ), NovaDutra (SP/RJ), ViaLagos (RJ), RodoNorte (PR), AutoBAN (SP) e ViaOeste (SP), respectivamente. Nesta divisão das rodovias paranaenses, a RodoNorte é a que detém mais praças de pedágios: 7 no total, que por sua vez localizam-se em sua maioria na rodovia do Café, cuja rodovia constitui um relevante fluxo interligando o norte do estado ao porto de Paranaguá. Disponível em: www.ccr.com.br.

(onze reais e quarenta centavos) e R\$ 34,20 (trinta e um quatro, e vinte centavos), tomando como base o mês de novembro de 2008.

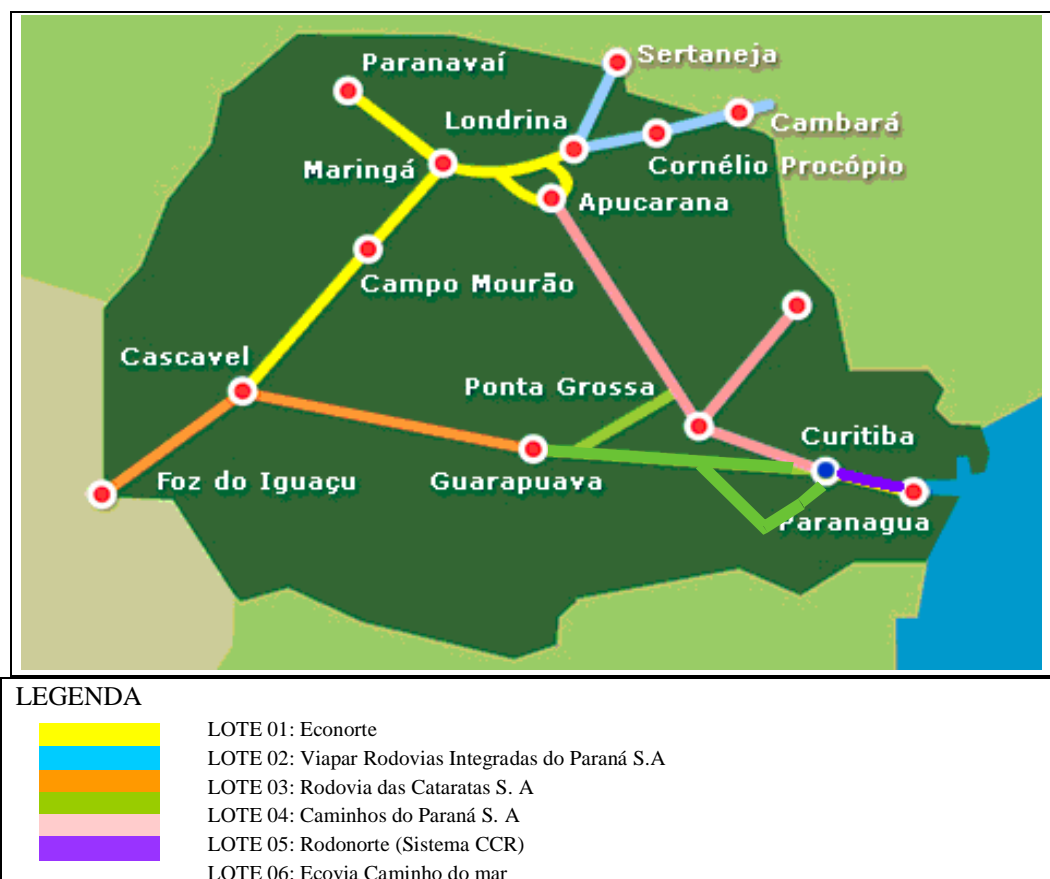


Figura 10: Paraná - Croqui do “Anel de Integração” e suas respectivas concessionárias.
Fonte: Viapar, Rodovias Integradas do Paraná S.A. Adaptação: Druciaki, V. P. (2006).

Utilizando-se da cidade de Guarapuava como referência, temos a Empresa Rodovia das Cataratas e a Empresa Caminhos do Paraná, sendo que a primeira estende-se até Foz do Iguaçu e a segunda situa-se a leste da cidade referência, passando pelo “trevo do relógio” até o nodal rodoviário de Ponta Grossa, interligando-se com a Rodovia do Café. A mesma empresa detém também a concessão no sentido Iratí, com seu término na Praça de São Luiz do Purunã, cuja concessão pertence à Rodonorte, nas proximidades de Curitiba. As duas empresas possuem cinco e quatro praças de pedágio, respectivamente.

A Viapar e a Econorte são as empresas que administram a região centro-norte do estado. A primeira ocupa o trecho que liga o norte do estado ao noroeste e também a oeste, sendo mais especificamente o entroncamento viário Maringá-Cascavel. A segunda é uma das principais rodovias do Norte Pioneiro do estado, cujos trechos são de fundamental importância, pois interligam o Paraná ao estado de São Paulo.

Diante disso, percebemos que o Paraná densificou sua malha rodoviária se constituindo através de uma natureza heterogênea no que tange a formação e a gestão dessas rodovias. Na atualidade, o que se percebe é que o tão proposto “Anel de integração” não mostrou, ao longo de seus 11 anos de implantação um avanço no sentido de custo-benefício ao usuário³⁹, sobretudo aos transportes terrestres de cargas e, conseqüentemente, o de passageiros.



Figura 11: Praça de Pedágio da Rodovias Cataratas S.A, em Nova Laranjeiras, na BR 277.
Fonte: Druciaki, V. Fevereiro, 2008.

Tal menção aqui colocada baseia-se na própria prática vivida por aqueles que dependem e não vêem alternativa para exercerem sua mobilidade espacial diante de uma realidade em que as tarifas impostas pelas concessionárias não condizem com a infraestrutura oferecida. A exemplo disso, pode-se observar a pouca quantidade de rodovias pedagiadas que não são duplicadas. Muitos trechos são de intenso tráfego, como de Laranjeiras do Sul a Cascavel, Cascavel a São Miguel do Iguaçu⁴⁰ e Guarapuava a

³⁹ Com exceção das empresas de transporte de passageiros feito por ônibus, que encontraram no sistema de pedágio uma forma de amenização de seus custos. Isso acontece na medida em que quem paga a tarifa dos ônibus são os próprios passageiros, ao estar o valor rateado incluído no bilhete de passagem. Sendo assim, como de fato as condições de algumas rodovias pedagiadas melhoraram comparando-as no período anterior, a preservação dos veículos e de seus insumos tem uma maior durabilidade.

⁴⁰ A duplicação da rodovia BR 277 só existe a partir de São Miguel do Iguaçu, cidade situada 35 km antes de Foz do Iguaçu. Neste sentido, os usuários enfrentam dificuldades devido à densificação dos fluxos na

Curitiba, dentre tantos outros que ainda apresentam na sua composição no máximo uma terceira pista.

Todavia, entendemos pertinente uma breve abordagem sobre o “Anel de Integração”, porque essa foi uma forma de intervenção do Estado nos projetos de integração regional, mas transferindo o gerenciamento e a outorga para o setor privado.

3.5 As empresas de TRP intermunicipal no Paraná

O transporte coletivo intermunicipal de passageiros no Paraná é representado por 42 empresas, que atuam nas 720 linhas rodoviárias, e 199 linhas metropolitanas em funcionamento em todo o estado (DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DO PARANÁ, 2008b). No Paraná, o segmento de transportes de passageiros feito por ônibus apresenta um quadro onde existe grande concentração das linhas por empresas.

A seguir, iremos apresentar os Quadros 1, 2 e 3, nos quais constam o quadro atual das empresas e sua situação. Esses 3 quadros mostram a relação das empresas que operam nas linhas rodoviárias, nas metropolitanas e aquelas que deixaram de atuar por algum motivo. Esses dados foram fornecidos pelo DER-PR e estão contidos no relatório denominado pelo órgão regulador de Número de Linhas por Empresa. Nesse relatório, consta o nome de várias empresas, sendo que algumas não atuam mais, devido ao fato de terem sido adquiridas por outras, por fusão ou simplesmente por pedirem falência e concordata. O Quadro 1 nos mostra a relação de empresas que atuam nas linhas rodoviárias no Paraná.

região, sobretudo aqueles que partem ou chegam a Cascavel, que é um importante nodal rodoviário, com ligações para todas as principais regiões do estado.

Relação das empresas de transporte intermunicipal de passageiros - Linhas rodoviárias						
Control	Empresa	Cidade sede	Linhas funcionando.	Linhas provisórias.	Paradas temporariamente.	Total
1	A.N. TRANSPORTES COLETIVOS	*	1	*	*	1
2	AUTO VIAÇÃO CATARINENSE LTDA	Florianópolis	8	*	*	8
3	BENEDITO ALEIXO DE QUEIROZ & CIA LTDA - VINSA	Telêmaco Borba	8	1	5	14
4	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS	Londrina	2	*	1	3
5	CATTANI SUL TRANSPORTES E TURISMO LTDA	Pato Branco	19	*	4	23
6	ELL BRUN TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIRO	Dois Vizinhos	1	*	*	1
7	EMPRESA CAMPO ALTO TIJUCAS LTDA	São José dos Pinhais	5	*	*	5
8	EMPRESA CURITIBA CERRO AZUL LTDA	Curitiba	3	*	1	4
9	EMPRESA DE TRANSPORTES ANDORINHA S/A	Presidente Prudente-SP	2	*	2	4
10	EMPRESA PRINCESA DO IVAÍ	Jandaia do Sul	19	*	*	19
11	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A	Sto. Antonio da Platina	15	1	16	32
12	EUCATUR EMPRESA UNIAO CASCATEL DE TRANS.	Cascavel	1	*	5	6
13	EXP. BACHMANN E PEREIRA LTDA	*	2	*	*	2
14	EXPRESSO BITUVA	Irati	1	*	*	1
15	EXPRESSO ESTRELA AZUL LTDA	Curitiba	3	*	1	4
16	EXPRESSO GUARIOS E TURISMO LTDA	Guarapuava	2	*	*	2
17	EXPRESSO MARINGÁ LTDA	Maringá	54	*	37	91
18	EXPRESSO NORDESTE LINHAS RODOVIARIAS LTDA	Campo Mourão	65	*	17	82
19	EXPRESSO NOSSA SENHORA DE FATIMA LTDA	Umuarama	14	*	6	20
20	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS S/A	Ponta Grossa	48	*	58	106
21	EXPRESSO SÃO BENTO LTDA	Curitiba	1	*	*	1
22	FRANCOVIG & CIA LTDA	Londrina	1	*	*	1
23	INGÁ SERVIÇOS E TURISMO LTDA	Maringá	3	*	*	3
24	J. ARAUJO & CIA. LTDA	Curitiba	8	*	1	9
25	J.L. DE CARVALHO PINTO TRANSPORTES	*	1	*	*	1

26	JANIO BELLONI (PRIMO TUR)	Ivaiporã	1	*	*	1
27	NORDESTE TRANSPORTES LTDA	Campo Mourão	13	*	*	13
28	RAPHAEL VIRMOND BUTENES (RAPHA TUR)	*	1	*	*	1
29	REUNIDAS S/A TRANSPORTES COLETIVOS	Caçador-SC	19	*	3	22
30	TRANSTOL-EMPRESA DE TRANSPORTE COLETIVO	Toledo	1	*	*	1
31	UNESUL DE TRANSPORTES LTDA	Porto Alegre-RS	*	*	10	10
32	VIAÇÃO GARCIA LTDA	Londrina	58	*	13	71
33	VIAÇÃO GRACIOSA LTDA	Curitiba	16	1	5	22
34	VIAÇÃO JOIA LTDA	Ibaití	12	*	9	21
35	VIAÇÃO OURO BRANCO S/A	Londrina	22	*	6	28
36	VIAÇÃO PATO BRANCO LTDA	Pato Branco	20	*	6	26
37	VIAÇÃO REAL LTDA	Cianorte	18	*	7	25
38	VIAÇÃO SAN GENARO	Coronel Vivida	3	*	1	4
39	VIAÇÃO SANTANA IAPO LTDA	Ponta Grossa	1	*	3	4
40	VIAÇÃO SUDOESTE TRANSPORTES E TURISM. LTDA	Francisco Beltrão	9	*	10	19
41	VIAÇÃO UMUARAMA LTDA	Umuarama	23	*	9	32
42	ZECA TUR TRANSPORTE CVOLETIVOS	Guarapuava	1	*	*	1
	TOTAL	27	505	3	236	744

Legenda *: dados inexistentes ou não disponíveis.

Quadro 1: Relação das empresas e suas linhas rodoviárias no Paraná.

Fonte: Relatório DER/PR: número de linhas por empresas, 2008.

Como podemos ver na tabela supracitada, no relatório que nos serviu de base para o que estamos expondo, é apresentado o nome da empresa, a quantidade de linha que cada uma possui e a situação das linhas. Sobre a situação das linhas, existem as seguintes condições: **funcionando; parada; parada temporariamente e; funcionando temporariamente**. A única situação que não consideramos para a relação de empresas e suas respectivas linhas foram **as linhas paradas**, pois estas podem se encontrar assim devido aos seguintes motivos: extinção da linha e mudança de horário. Não tivemos como mensurar e caracterizar o destino de cada linha extinta.

As linhas em funcionamento referem-se àquelas que estão em vigência, considerando cada linha existente, ou seja, se entre Maringá e Londrina existem 10

horários por dia, cada um deles será uma linha. Nesse caso, mesmo que seja o mesmo destino, tratam-se de duas linhas distintas, embora com a mesma concessão de trecho.

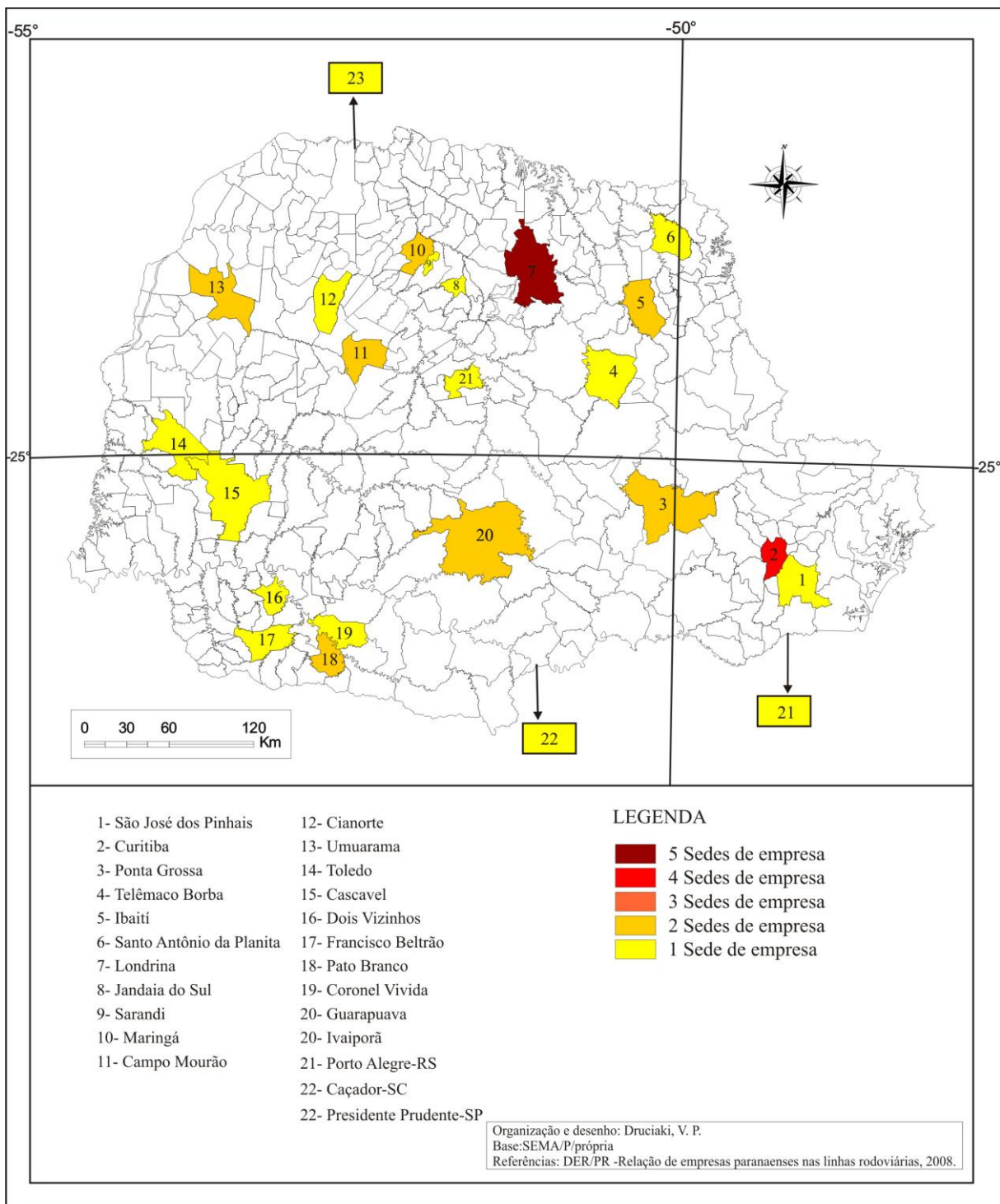
Outra situação também refere-se às linhas que possuem várias seções. Por exemplo, na linha Londrina – Campo Mourão existem várias seções, subdividindo-se em Londrina – Apucarana, Apucarana – Maringá, Maringá – Campo Mourão. Mas na contagem de linhas por empresa, apenas Londrina - Campo Mourão considera-se linha neste computo. Já na movimentação de passageiros entre uma cidade e outra, tem que considerar o fluxo da linha e, quando preciso, da seção contida em uma linha.⁴¹

Sobre as linhas paradas, dizem respeito àquelas linhas que não estão mais vigentes, mas nem sempre por extinção total da mesma. O que acontece é que se uma determinada linha sofrer alguma alteração em seu itinerário ou horário, esta passa a ser uma nova linha, e o antigo horário e itinerário fica no computo das linhas paradas por empresa. Considerasse também nessa categoria quando há uma alteração na categoria de linha, por exemplo, passando de rodoviário para metropolitano. Sobre as linhas paradas temporariamente trata-se daquelas linhas que por algum motivo estão temporariamente suspensas, mas com pretensão de voltar, e, no que tange as que estão funcionando temporariamente, trata-se daquelas concedidas mediante autorizações para a prestação de um serviço por um tempo curto e pré-estabelecido.

Ainda sobre a relação de empresas, nota-se que existe algumas que possuem sua sede em outros estados⁴² como a Unesul e a Reunidas. No entanto, são empresas que no âmbito interestadual têm forte expressão interligando o Paraná à região Sul do País. Sobre a espacialização das empresas, temos a seguinte configuração (Mapa 9):

⁴¹ Quanto à movimentação de passageiros entre as cidades, será melhor detalhada no capítulo seguinte.

⁴² Cabe salientar que nosso trabalho está relacionando as empresas e sua atuação em âmbito paranaense, e o fato de alguma possuir pouca linha intermunicipal não significa que seja uma empresa de pequeno porte, pois estas podem ser expressivas em âmbito interestadual ou internacional dependendo do caso.



Mapa 9: Especialização das empresas que atuam nas linhas rodoviárias intermunicipais no PR
 Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DO PARANÁ, (2008g)

Outra característica também é que muitas das empresas constantes aqui possuem uma linha apenas, no máximo duas. Trata-se de pequenas empresas⁴³ onde suas principais atividades estão voltadas para a categoria de fretamento de excursão ou contínuo. E no que tange as linhas rodoviárias, na maioria das vezes são entre cidades muito próximas, sendo que muitas empresas que tinham essa característica, provavelmente tornaram-se uma linha metropolitana.

No Quadro 2, tem-se a relação das empresas que não estão atuando no TRP intermunicipal. Na listagem dessa relação, consideramos como critério a relação de empresas que constavam apenas com linhas paradas. Não se buscou aprofundar a trajetória de cada empresa, tampouco seu processo de extinção ou mudança da categoria de linha, haja vista que durante todo o trabalho as únicas empresas que evidenciaremos são as 4 maiores⁴⁴ em termos de linhas e frota.

Controle	Empresas sem atividade nas linhas rodoviárias
1	Expresso Azul
2	Empresa Sulamericana de Transp.
3	Lapeana
4	Auto Viação Londrinense
5	Auto Viação Santo Antonio
6	Viação Carreira
7	Viação Paraná
8	Viação Paranapanema
9	Viação Arapongas
10	Viação do sul
11	Viação Castelo Branco
12	Transporte Coletivo cidade canção
13	Auto Viação São José dos Pinhais
14	Transpen LTDA
15	Empresa de Ônibus São Braz
16	Viação Piraquara Ltda
17	Expresso Planeta
18	Expresso Marquinho
19	Expresso Goioxim
20	Viação Toledo
21	Viação Volpato
22	Sebastião Cyrino Neto
3	Viação Fornari Ltda
24	R. derner e cia ltda
25	Expresso Rodex Ltda
26	Viação Itaipu

Quadro 2: Relação de empresas que não estão atuando em linhas rodoviárias no Paraná.
Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DO PARANÁ, (2008b).

⁴³ Nosso objetivo não é investigar a situação de cada empresa de porte pequeno, como com qual empresa fundiu, ou quando que as linhas rodoviárias tornaram metropolitanas. A Tabela é apenas para apresentar o quadro atual e a situação das empresas no Estado do Paraná.

⁴⁴ Viação Garcia, Empresa Princesa dos Campos, Expresso Maringá e Expresso Nordeste.

Já no Quadro 3, listamos a relação das empresas que atuam na categoria de linhas metropolitanas. Tomando como base os mesmos critérios da listagem das linhas rodoviárias, apenas não consideramos o total de linhas paradas por empresas. A importância de listar as empresas que atuam nessa categoria de linha é relevante, pois expressa um grande contingente de usuários no transporte intermunicipal de passageiros, que tem cada vez mais crescido entre as cidades. Trata-se de uma variável que indica também de forma muito evidente a centralidade de uma cidade, propiciando ainda mais as interações espaciais entre elas, merecendo desta forma estudos mais aprofundados.

Como pode ser observado, nota-se que há uma grande concentração das linhas, seja na categoria rodoviária ou metropolitana. Nisso subentende-se que há uma concentração da frota por poucas empresas neste segmento da economia. Partindo do pressuposto da realidade da concentração de linhas e frotas de ônibus nos apresentamos, no Paraná podem-se considerar quatro principais agentes econômicos, representados pelas empresas: Expresso Maringá, Viação Garcia, Expresso Nordeste e Princesa dos Campos. Essas empresas respondem por quase todas as principais cidades e localidades no Paraná, como será visto no capítulo seguinte dessa dissertação.

A importância desses agentes cresce na medida em que, juntamente com o Estado, eles contribuem para a configuração espacial da rede e nas relações contidas nela, pois sem os deslocamentos de pessoas a rede perde sua fluidez, e conseqüentemente, seu sentido (SANTOS, 1999).

Relação das empresas de transporte intermunicipal de passageiros		Linhas metropolitanas			
Empresa	Cidade sede	Linhas func.	Linhas prov.	Paradas temp.	Total
EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS S/A	Ponta Grossa	36	*	*	36
EXPRESSO MARINGÁ LTDA	Maringá	15	*	1	16
VIAÇÃO GARCIA LTDA	Londrina	11	*	*	11
EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A	Sto. Antonio da Platina	9	*	*	9
REUNIDAS S/A TRANSPORTES COLETIVOS	Caçador-SC	*	*	2	2
EMPRESA DE TRANSPORTES ANDORINHA S/A	Presidente Prudente-SP	3	*	1	4
J. ARAUJO & CIA. LTDA	Curitiba	1	*	*	1
EMPRESA CURITIBA CERRO AZUL LTDA	Curitiba	1	*	*	1
EXPRESSO NOSSA SENHORA DE FATIMA LTDA	Umuarama	3	*	2	5
EXPRESSO NORDESTE LINHAS RODOVIARIAS LTDA	Campo Mourão	7	*	*	7
VIAÇÃO UMUARAMA LTDA	Umuarama	2	*	*	2
EUCATUR EMPRESA UNIAO CASCAVEL DE TRANS.	Cascavel	3	*	*	3
VIAÇÃO OURO BRANCO S/A	Londrina	4	*	*	4
BENEDITO ALEIXO DE QUEIROZ & CIA LTDA - VINSA	Telêmaco Borba	2	*	*	2
VIAÇÃO GRACIOSA LTDA	Curitiba	8	*	2	10
VIAÇÃO REAL LTDA	Cianorte	14	*	*	14
FRANCOVIG & CIA LTDA	Londrina	1	*	*	1
VIAÇÃO SANTANA IAPO LTDA	Ponta Grossa	6	*	*	6
TRANSTOL-EMPRESA DE TRANSPORTE COLETIVO	Toledo	3	*	*	3
VIAÇÃO PATO BRANCO LTDA	Pato Branco	6	*	*	6
CATTANI SUL TRANSPORTES E TURISMO LTDA	Pato Branco	3	*	*	3
TRANSPORTADORA KALUNGA LTDA	Londrina	1	*	*	1
VIAÇÃO CIDADE DE IVAIPORÁ LTDA	Ivaiporá	2	*	*	2
TCTUR TRANSPORTE RODOVIARIO DE PASSAGEIROS LTDA	Corbélia	1	*	*	1
VIAÇÃO MATOS LTDA	*	1	*	*	1
TRANSPORTE COLETIVO CIDADE CANÇÃO	Maringá	*	*	1	1

EXPRESSO PLANETA LTDA	Maringá	2	*	*	2
EMPRESA DE ONIBUS TRANSGIRO LTDA	Cascavel	2	*	*	2
VIAÇÃO ITAIPU LTDA	Foz do Iguaçu	5	*	3	8
VIAÇÃO MARUMBI	Curitiba	1	*	*	1
TIL TRANSPORTES COLETIVOS LTDA	Londrina	14	*	*	14
DIJAVI TRANSPORTES RODOVIÁRIOS	Quedas do Iguaçu	1	*	*	1
EXPRESSO SANTA TEREZA DO OESTE	Santa Tereza do Oeste	1	*	*	1
CIDADE VERDE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS	Sarandi	18	*	*	18
TOTAL					199

Legenda *: dados inexistentes ou não disponíveis.

Quadro 3: Relação das empresas que atuam nas linhas metropolitanas.

Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DO PARANÁ, (2008b).

Sendo assim, pudemos enfatizar neste capítulo a atuação do Estado na estruturação do TRP intermunicipal do Paraná, que, por sua vez, é um dos agentes que compõem a temática da pesquisa. Pelo teor da lei, este agente pode ser considerado o principal no sentido de permitir ou não a funcionalidade da rede, pois trata-se de um serviço do Estado que é delegado a terceiros. No entanto, as prestadoras de serviços para o Estado, que são as empresas, têm muita importância e influência na estruturação do sistema de transporte e da própria rede. Um exemplo disso são os reajustes tarifários⁴⁵. Na legislação estadual, é permitido o reajuste anual, mas não é algo obrigatório. Todas as empresas sobem suas tarifas alegando sempre, dentre outros fatores, o aumento do combustível, que não aumenta de preço na proporção que as passagens aumentam.

No próximo capítulo, iremos enfatizar mais as 4 maiores empresas de transportes de passageiros do Paraná e sua atuação na rede de cidades contida no trabalho, que é Guarapuava, Maringá e Londrina. Juntamente a isso, apresentaremos os dados da mobilidade e da natureza da interação espacial entre Guarapuava em relação às cidades do norte paranaense, a fim de que se possa analisar as desarticulações da rede urbana no Paraná através da variável rede de transporte de passageiros.

⁴⁵ O Artigo 24 do Regulamento do TRP intermunicipal no Paraná aborda que, na composição tarifária, serão considerados, basicamente, os custos operacionais, de manutenção, administração, remuneração de capital, de depreciação, inclusive o equipamento de reserva se for exigido, o coeficiente de utilização, bem como outros componentes previstos em lei, decretos, normas ou especificações pertinentes à matéria. Já o artigo 25 complementa dizendo que anualmente poderão ser elaborados estudos visando à revisão tarifária, a qual entrará em vigor após homologação pelo DER/PR e autorizada mediante Resolução Secretarial. Ainda neste artigo, em parágrafo único é colocado que em caráter excepcional e por decisão do Secretário de Estado dos transportes, poderá haver revisão tarifária antes de completado o prazo previsto neste mesmo artigo.

**CAPÍTULO IV: OS AGENTES ECONÔMICOS DO TRANSPORTE
RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS INTERMUNICIPAL E A GEOGRAFIA DA
CIRCULAÇÃO: GUARAPUAVA, LONDRINA E MARINGÁ.**

4 A configuração do TRP intermunicipal nas cidades da pesquisa

Até o momento, foram abordados diversos aspectos no âmbito da rede urbana paranaense e do TRP, de uma forma conceitual, e também abrangente no que tange a escala, cujo intuito foi trazer para as cidades de Guarapuava, Maringá e Londrina o contexto no qual elas se inserem, e conseqüentemente o contexto no qual a temática da pesquisa se insere. Isso não significa que nos capítulos anteriores não tenha sido abordado e relacionado as cidades elegidas para a pesquisa.

Nesse sentido, iremos nos ater a realidade específica de cada cidade escolhida, bem como nos agentes que estão diretamente ligados à estruturação e à conexão do TRP nessas cidades. O que se pretende é abordar e analisar a atuação dos agentes do TRP nas cidades da pesquisa, bem como as linhas e os fluxos que estão estabelecidas em cada uma das cidades.

A idéia principal consiste em mostrar a forte concentração de linhas e áreas de atuação de cada agente econômico, evidenciando a forma como estes contribuem ou não para a circulação/deslocamentos das pessoas a partir de cada cidade. A forma como cada agente contribui é realizando o serviço de TRP de forma exclusiva em uma ligação, ou seja, através de monopólio. Juntamente a isso, será visto também o papel que cada cidade desempenha enquanto receptora de fluxos provenientes de cidades paranaenses, mostrando a movimentação que cada terminal rodoviário gera. A partir disso, buscou-se os dados do deslocamento apenas entre as cidades da pesquisa.

Essas informações são importantes na medida em que revelam a forma como o serviço de TRP acontece entre as cidades, sendo essencial para entendermos a dinâmica das interações espaciais sob o enfoque das redes. Sobre isso, explicitaremos melhor no último capítulo da dissertação (capítulo 5).

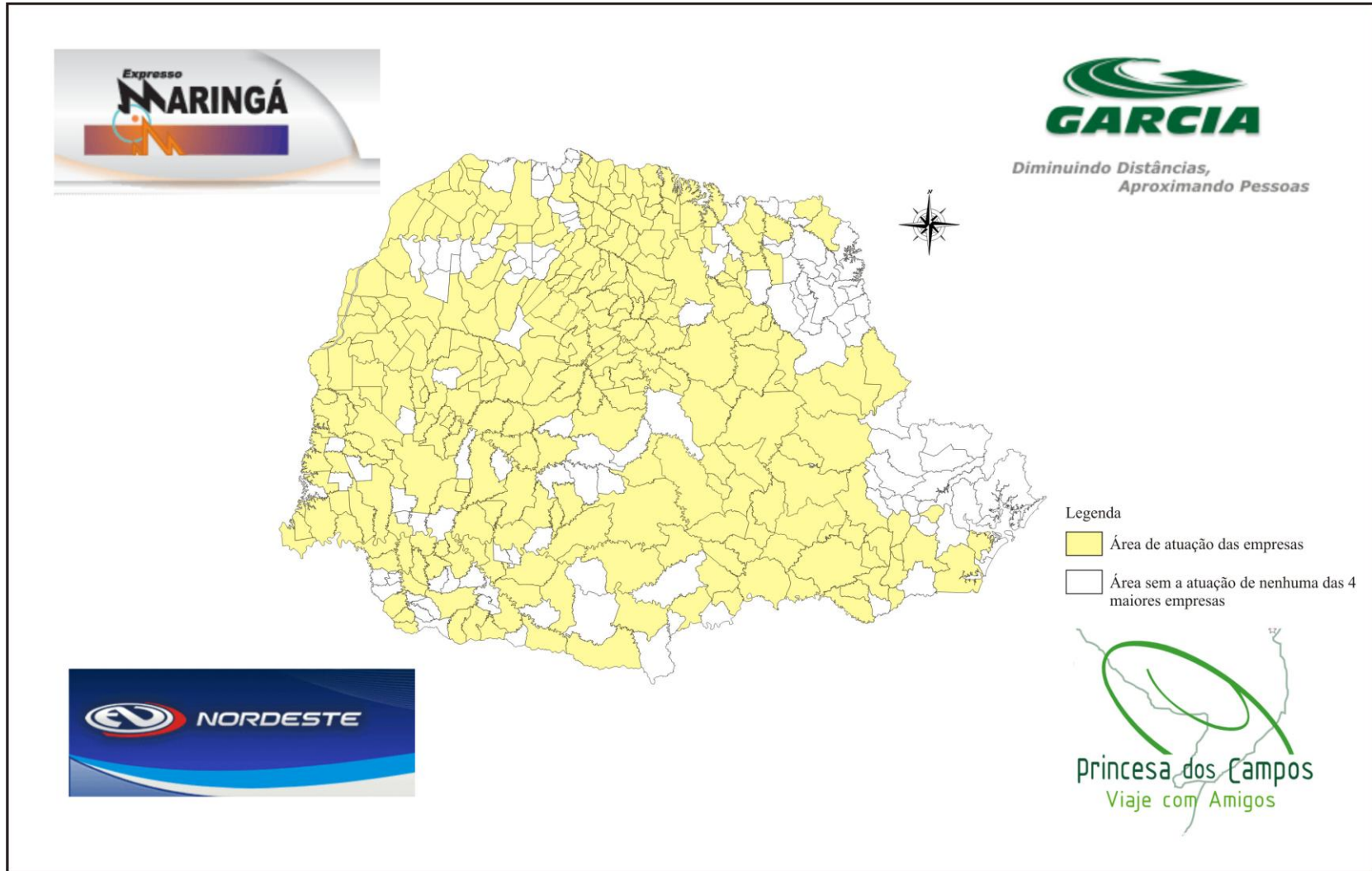
4.1 Os agentes econômicos e as cidades abordadas

Das cidades contidas na pesquisa, apenas duas são sedes de empresas⁴⁶ de TRP. Em Maringá, fica situada a matriz da Empresa Expresso Maringá LTDA e, em Londrina, situa-se a matriz da Empresa Viação Garcia LTDA. Ambas as empresas atuam em Maringá e Londrina com forte expressão. Já em Guarapuava, não fica situada a matriz de nenhuma das principais empresas, mas a Empresa Princesa dos Campos S/A, cuja sede fica em Ponta Grossa, atua com o maior número de linhas na cidade, nas categorias rodoviária e metropolitana. A Empresa Expresso Nordeste, por sua vez, tem sua matriz na cidade de Campo Mourão, sendo que a mesma atua em Maringá, Londrina e Guarapuava. A importância da Expresso Nordeste para a pesquisa cresce na medida em que é ela quem realiza as conexões entre Guarapuava com Maringá e Londrina.

Como veremos adiante deste capítulo, essas empresas tem uma grande área de atuação (Mapa 10), inserindo-se em todas as principais cidades paranaenses. A área de atuação de cada empresa é algo bem delimitado e visível devido aos critérios que são adotados para a permissão da atuação de cada empresa, como foi visto no capítulo 3.

Sendo assim, vamos abordar um breve histórico de cada uma das empresas, mostrando seus períodos de expansão, bem como suas áreas de atuações. Parte dessas informações foi adquirida em entrevistas realizadas nessas empresas.

⁴⁶ A menção sede de empresa refere-se somente as cidades que são sedes de alguma das quatro principais empresas de TRP paranaense. Neste capítulo, trabalharemos apenas com essas empresas, que se tratam das principais no estado, em termos de quantidade de fluxo, frota e área de atuação.



Mapa 10: Logotipos e área de atuação das quatro maiores empresas de TRP paranaenses.
Fonte: Empresas de TRP e Druciaki, V. P.

4.1.1 Empresa Viação Garcia LTDA

A Empresa Viação Garcia LTDA (VGL), iniciou suas atividades no ano de 1934, na cidade de Londrina, com Jose Garcia Molina e Celso Garcia Cid, onde começaram como sócios. Apesar da semelhança do sobrenome, não há parentesco entre ambos, mas desde sua gênese até os dias de hoje, a empresa é familiar, sendo administrada pelos familiares provindos dos dois sócios iniciais.

A VGL começou fazendo a linha Londrina-Jataizinho. Na época Londrina estava em construção, e a linha de trem do norte pioneiro chegava até Jataizinho, sendo que até Londrina existia uma travessia de balsa. Então, a linha iniciou com o intuito de transportar os pioneiros que chegavam à cidade. Em 1947, já se fazia a linha Londrina – Maringá, e a empresa começou a fabricar suas próprias carrocerias. No entanto, ao passo em que a empresa foi crescendo em frota, já não tinha mais como fabricar suas próprias carrocerias, passando então a ser cliente das indústrias de carrocerias de ônibus, como a Marcopolo, sediada em Caxias do Sul-RS, e a Irizar, sediada em Botucatu-SP, por exemplo.

As linhas da empresa foram crescendo gradativamente, mas pode-se considerar que o principal período de crescimento foi na década de 1980. Segundo um funcionário⁴⁷ da VGL, a empresa deu um grande salto quando expandiu suas linhas em direção ao Rio de Janeiro, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e praticamente quase todo o estado de São Paulo.

O crescimento da VGL aconteceu de duas formas, no que diz respeito à ampliação de suas linhas. Primeiramente deve-se considerar a aquisição das concessões que a empresa foi adquirindo, e a outra forma foi acontecendo através da aquisição de outras empresas. Dessa forma, a Viação Garcia comprou a Empresa Carrera, que era de Rolândia e que fazia as linhas de Londrina para Arapongas, Rolândia e Sertãozinho. Esse nome não existe mais, pois a empresa se incorporou à Viação Garcia. A Empresa Franco Vic de Ivaiporã também foi outra aquisição feita pela VGL, mas que foi diminuindo o número de linhas.

Das aquisições feitas pela VGL, pode considerar como umas das mais importantes a compra de 3 empresas: Ouro Branco, Princesa do Ivaí, e Birigui. A Ouro

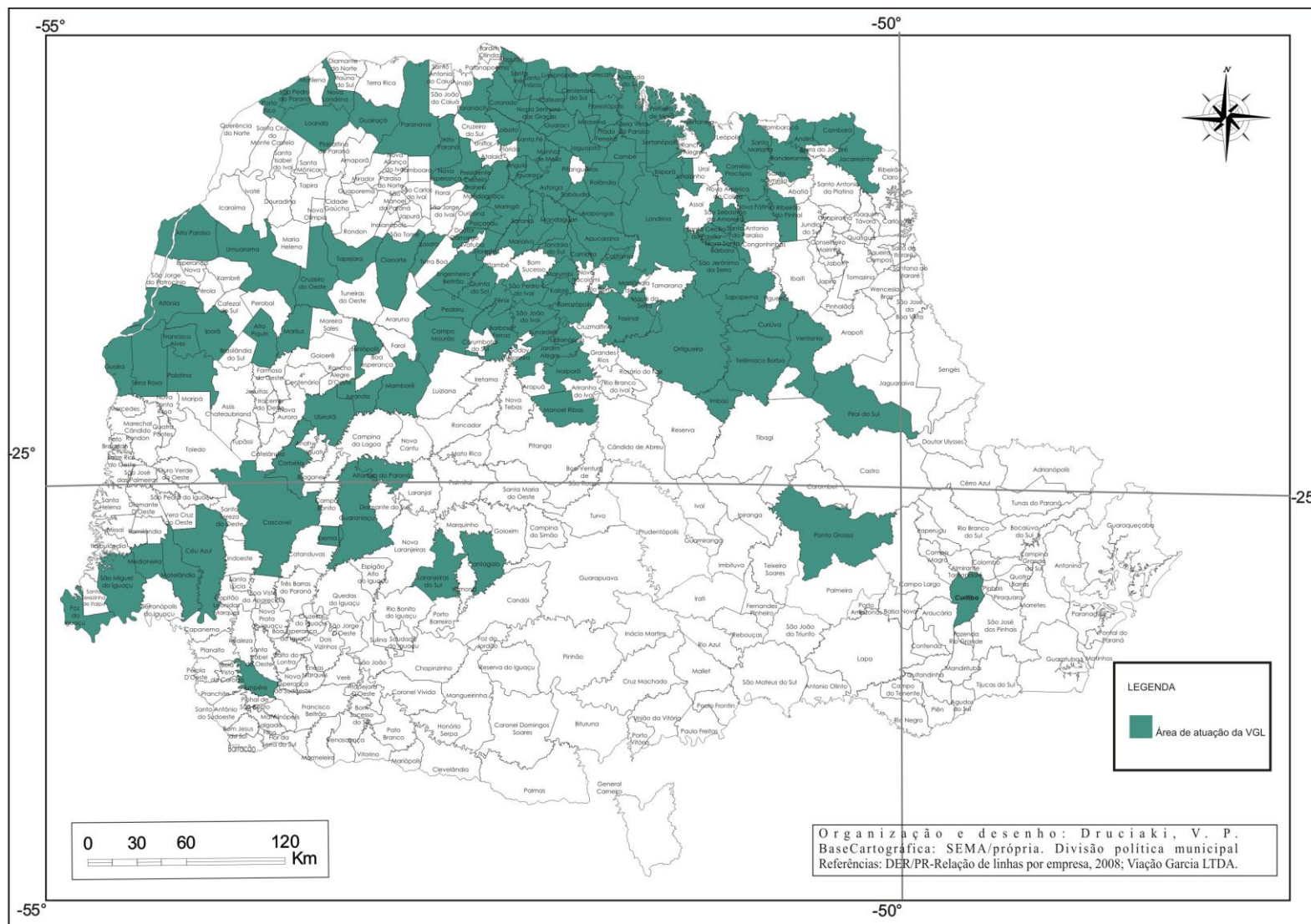
⁴⁷ O funcionário entrevistado é motorista monitor da empresa, na garagem de Maringá, e funcionário a 15 anos. Essa entrevista foi realizada no dia 26/09/2008.

Branco foi comprada há 25 anos, e a Princesa do Ivaí há 23. São Empresas que continuam levando o nome próprio, mas que compõem o Grupo VGL, ampliando dessa forma ainda mais a área de atuação do grupo. A Empresa Ouro Branco funciona no mesmo prédio da VGL em Londrina, já a Princesa do Ivaí tem sua sede em Jandaia do Sul. A Empresa Birigui, por sua vez, extinguiu seu nome, passando a chamar somente VGL, e as linhas da empresa expandiram-se pela costa oeste do estado de São Paulo.

Atualmente a VGL se consolida como uma das maiores empresas de TRP do Brasil, considerando-se que é uma empresa LTDA e familiar. Este fato pode ser observado na área de atuação da empresa no Mapa 11.

Essa espacialização da área de atuação refere-se somente àqueles lugares por onde passa alguma linha de ônibus, pois, em muitas cidades, a empresa atua sendo representada por terceiros para a venda de bilhetes de passagens ou até mesmo em guichês da própria empresa. Se mapeássemos isso, com certeza a área de atuação aumentaria.

Apesar da VGL atualmente manter-se apenas no ramo de transporte, a expansão desta empresa certamente teve também capital originado do setor agropecuário. Desde o início da empresa, seus fundadores trabalhavam neste segmento, e até hoje quase todos os sócios estão vinculados ao setor agropecuário em diversas propriedades rurais. Em 1980, período de maior expansão das linhas da VGL, o Paraná e em especial a região Norte Paranaense já viviam em um contexto econômico em que a tecnificação agrícola despontava como carro chefe do desenvolvimento do Norte Paranaense (IPARDES, 2004), bem como de várias outras cidades paranaenses. Esse fenômeno, além ter contribuído na forma de capital que foi investido no setor de transporte, contribuiu também para o fenômeno da urbanização que já ocorria desde a década de 1970 com intensidade. Dessa forma, as cidades foram se urbanizando mais e conseqüentemente teve-se a necessidade da criação de mais linhas de ônibus. Nesse sentido, consideramos tudo isso não somente para a empresa VGL, mas para todas as demais (apenas as 4 maiores empresas de TRP do Paraná) que passaram por processos semelhantes, mesmo que fossem em regiões distintas e com intensidades diferentes no que tange a propagação das áreas de atuação.



Mapa 11: Mapa da área de atuação da Empresa Viação Garcia LTDA.
 Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008b).

Ainda no que se refere ao mapa exposto, considerou-se também as linhas da Princesa do Ivaí e da Ouro Branco. Além de serem o mesmo grupo, a venda de passagens e o deslocamento das linhas trabalham de forma integradas no mesmo sistema de informação e gerenciamento. Outro fator que faz com que não somente a VGL, mas todas as empresas estudadas ampliem sua área de atuação é o transporte de encomendas, que pode ser feito pelo transporte de cargas em caminhões, ou pelos ônibus, assemelhando-se aos serviços de correios. Na VGL, tem o “Garcia Express”, onde o cliente envia um produto até determinado peso no guichê da rodoviária, chegando no guichê da cidade desejada através do ônibus. Outras empresas já estão instalando este sistema, sendo que algumas trabalham de forma integrada a outras empresas.

Todas as empresas as quais estamos trabalhando possuem uma estrutura de logística em suas áreas de atuações. Esta estrutura consiste principalmente em pontos de apoios espalhados pelas rotas das linhas, considerados pontos estratégicos, bem como as garagens de cada empresa situadas nas cidades. No caso da VGL, existem dois pontos de apoio importante. O primeiro é o Posto Soledade II, que fica no município de Imbaú, na Rodovia BR 376 na altura do Km 393. Neste posto, além de toda a infra-estrutura de restaurante, lanchonete e banheiros, o lugar dispõe de um guichê da VGL, um mecânico a disposição bem como um ônibus reserva. O trabalho da VGL funciona apenas de parceria com o posto, que tem seu próprio proprietário. O outro ponto de apoio importante é o que fica em Cambará, na Rodovia BR 369 na divisa entre o Paraná e São Paulo. Neste ponto, a infra-estrutura é mais completa, sendo um ponto de parada para refeições, para troca de motoristas (tem um alojamento para motoristas), bem como para manutenção dos veículos com oficina, posto de combustível e lavador. Toda essa infra-estrutura é da própria VGL, sendo somente o serviço de restaurante terceirizado.

Quanto às garagens da VGL, estão distribuídas, no estado do Paraná, nas cidades de Umuarama, Cianorte, Campo Mourão, Foz do Iguaçu, Cascavel, Curitiba, Maringá e Londrina e, no estado de São Paulo, nas cidades de Campinas, São Paulo, Santos e em Araçatuba, que é alugada, e uma garagem no Rio de Janeiro-RJ. A garagem de Maringá é onde mais tem ônibus parado de todas as garagens. Este fato acontece por ser o término e início de muitas linhas em Maringá. Outras cidades que são início e término de linhas são Curitiba, São Paulo e Londrina.



Figura 12: Posto Soledade II em Imbaú-PR.
Fonte: Druciaki, V. P. Trabalho de campo, abril, 2008.



Figura 13: Garagem da VGL em Maringá
Fonte: Druciaki, V. Trabalho de campo, agosto de 2008.

Atualmente, a VGL se constitui como um importante agente econômico na configuração da rede de TRP no Paraná, com toda sua história, seu poderio econômico e

seu papel no serviço do TRP, contando com 480 ônibus em circulação diariamente (considerando todas as linhas, estaduais e interestaduais) e 129 linhas no estado do Paraná.

4.1.2 Empresa Princesa dos Campos S/A

No mesmo ano em que foi criada a Empresa Garcia, surgiu no Paraná a Empresa Princesa dos Campos. Iniciando suas atividades na região dos campos gerais paranaense, criou-se a primeira ligação da empresa entre Guarapuava e Ponta Grossa. Trata-se da primeira empresa de TRP a ser cadastrada perante o DER/PR (PRINCESA DOS CAMPOS, 2008).



Figura 14: Foto da década de 1930 da linha Guarapuava - Ponta Grossa.

Fonte: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASSAGEIROS, (2004).

Nos anos 1940 e 1950, a empresa, até então sediada em Guarapuava, transferiu-se para Ponta Grossa, onde mantém sua sede atual. Nesta nova fase, incorporou outras empresas, criando-se linhas entre Ponta Grossa e Curitiba, e entre Curitiba e Guarapuava. Em 1962, quando o controle acionário passou ao grupo formado pelas

famílias Gulin e Baron, que a administra até os dias atuais, muitos trechos foram incorporados, em grande parte na região dos campos gerais, passando logo a operar além desta região (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASSAGEIROS, 2004).

As linhas da empresa foram crescendo gradativamente, não tendo um período específico que tivesse um crescimento maior na expansão das linhas. No entanto, destacam-se alguns períodos em que a empresa expandiu sua área de atuação. A partir de 1975, a Princesa dos Campos liga o oeste catarinense e sudoeste catarinense com o estado de São Paulo. No final do ano de 2003, a Princesa dos Campos incorporou a Empresa Cantelletur, estendendo seus fluxos numa linha com trecho significativamente grande, qual seja Cruz Alta (RS)-Barreiras (BA), com várias cidades seccionadas no itinerário. Em dezembro de 2005, a empresa comprou a Viação Vale do Iguaçu, a qual prestava serviços em todo o sudoeste do estado, atendendo cerca de 24 cidades. A aquisição mais recente da empresa foram algumas linhas metropolitanas na região oeste do Paraná. Trata-se das linhas que ligavam as cidades de Toledo, Palotina, Marechal Candido Rondon e Guaíra, e pertenciam a Empresa Unessul.

A empresa tem uma grande área de abrangência, sendo que atualmente se encontra em quase todas as cidades das regiões Centro Sul, Leste e Oeste do Paraná (Mapa 12).

Das linhas da Princesa dos Campos, o gerente de tráfego⁴⁸ entrevistado mencionou que não há uma linha principal, mas citou algumas como Curitiba-Telêmaco Borba, Curitiba – Ponta Grossa, São Miguel do Oeste (SC) – São Paulo. Já no que tange as linhas metropolitanas, a empresa atua há 4 anos. São linhas que têm no máximo 70 quilômetros de extensão, sendo que algumas eram as antigas linhas convencionais “pinga-pinga” e outras foram criadas a partir de novas concessões. Para a empresa, foi uma tentativa de resgatar passageiros que já não utilizavam este serviço entre cidades próximas, e foi algo que deu certo.

A empresa se estruturou no espaço Paranaense de forma parecida com a VGL, no que tange a distribuição de suas garagens, localizando-se sempre em cidades estratégicas para área de atuação das linhas, e cidades que são começo ou término de linha. Dessa forma, existem garagens no estado do Paraná nas cidades de Curitiba, Ponta Grossa, Iratí, Guarapuava, Cascavel, Toledo, Marechal C. Rondon, Guaíra, Foz

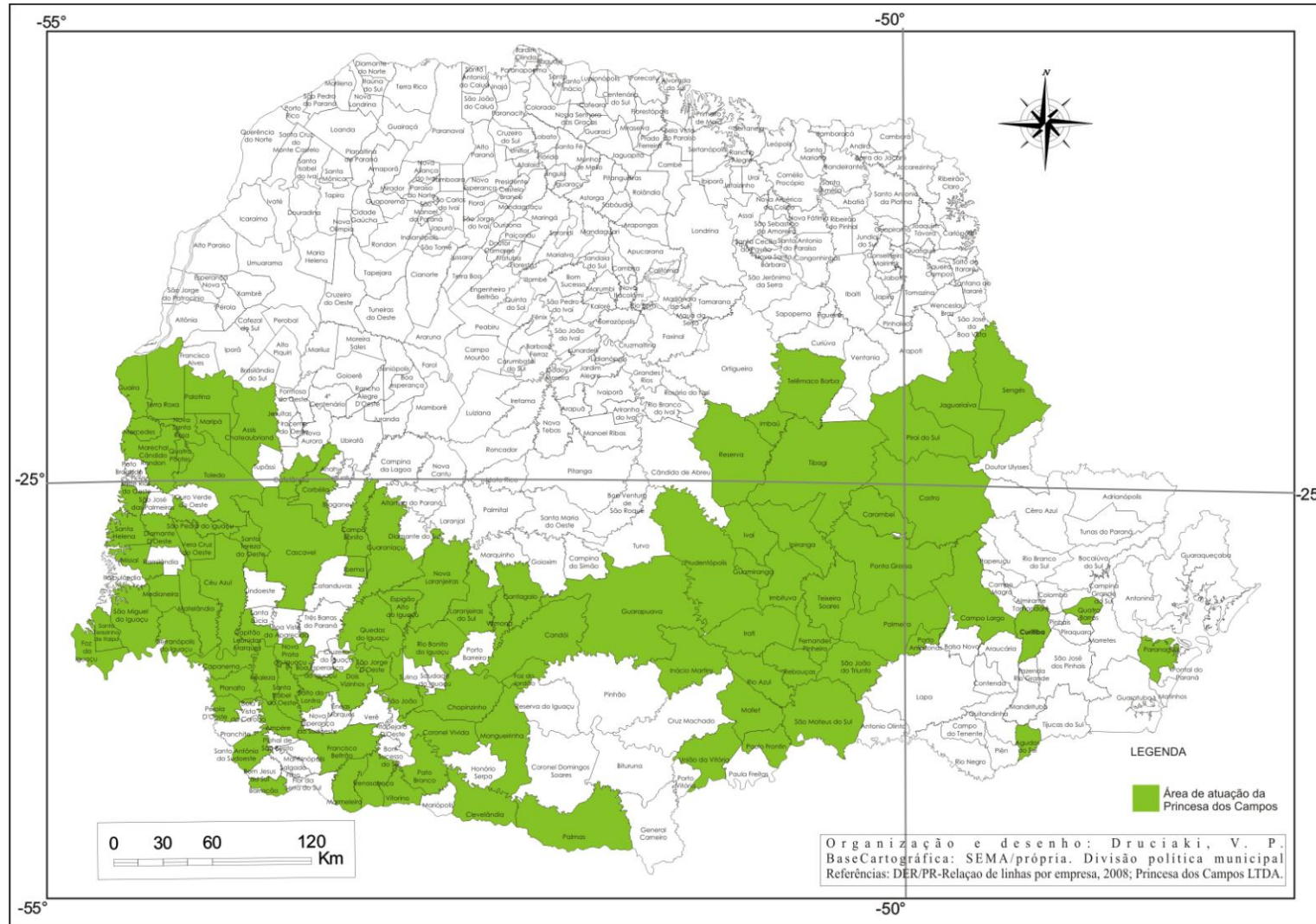
⁴⁸ O funcionário entrevistado é gerente de tráfego da empresa, na garagem de Guarapuava. Essa entrevista foi realizada no dia 10/12/2008.

do Iguçu, Pato Branco, Francisco Beltrão e União da Vitória, e no estado de São Paulo nas cidades de São Paulo e Registro. Existem cidades como São Miguel do Oeste - SC, onde a empresa não possui garagem própria, mas utiliza a garagem de outra empresa através do que eles denominam de “troca de gentilezas”. A Princesa dos Campos, por exemplo, usufrui da estrutura de uma empresa, e esta empresa usufrui da estrutura da Princesa dos Campos.

Com essa infra-estrutura, a empresa tem uma ampla área de atuação no setor de transportes de encomendas. A área de abrangência é bem maior que das linhas de passageiros, sendo que o transporte de encomendas é feito somente por caminhões. O serviço *express*⁴⁹ em breve será realizado pela Empresa.

Atualmente a Princesa dos Campos é uma das maiores empresa do Paraná, no que se refere à quantidade de linhas, frota e área de atuação.

⁴⁹ O serviço *express* é a realização do transporte de pequenas encomendas, parecido com o sedex dos Correios. A encomenda se desloca através dos ônibus, sendo que os pontos de coleta e de entrega são os próprios guichês das rodoviárias.



Mapa 12: Área de atuação da Empresa Princesa dos Campos.
 Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008b).

4.1.3 Expresso Maringá LTDA

A Empresa Expresso Maringá LTDA surgiu em 1954 com 4 ônibus, operando a linha Maringá – Cruzeiro do Oeste, passando por Cianorte. Dois anos depois conseguiu a concessão para a linha Maringá – Campo Mourão. A partir da década de 1960, iniciou-se os trabalhos nas linhas ligando Londrina à Umuarama, Cascavel, Foz do Iguaçu e Guaíra, com seções em Rolândia, Arapongas, Apucarana e Maringá. Entretanto, um dos períodos de maior expansão das linhas da Expresso Maringá foi em 1975, quando esta incorporou a Viação Asa Branca de Paranavaí, expandindo, dessa maneira, a Dourados-MS e outras cidades deste estado.

O que difere esta empresa das demais contidas na pesquisa, é que a Expresso Maringá não tem uma característica de empresa familiar. Sua composição acionária a partir do ano 2000, passou a fazer parte do maior grupo do ramo de transportes do Brasil, o Grupo Constantino (JUCEPAR, 2002). Trata-se de um grupo que detém o controle acionário de várias empresas importantes do TRP brasileiro, e também tem participações em várias empresas, grupos e subgrupos, que vão se formando no processo de incorporação e de monopolização do capital neste ramo. No Grupo Constantino, dentre várias empresas e grupos criados para sua administração, destaca-se o Grupo Patrocínio – Administração e Participação, com sede em Brasília-DF.

Ainda sobre este gigante grupo do ramo dos transportes, as principais empresas são, dentre outras: Reunidas Paulista Transporte LTDA-SP; Breda Transporte e Turismo LTDA-SP; Viação Cometa S/A-SP; Expresso União LTDA-RJ, Empresa de Transportes Andorinha S/A-SP, Eucatur - União Cascavel S/A-PR, Expresso Maringá LTDA-PR e GOL-Transportes Aéreos-SP. Segundo Gazeta do Povo (2006), o grupo tem cerca de 40 empresas em todo Brasil. Dentre essas, muitas são empresas de transporte coletivo urbano, como a TCCC de Maringá e a Expresso Maringá SJC em São José dos Campos-SP.

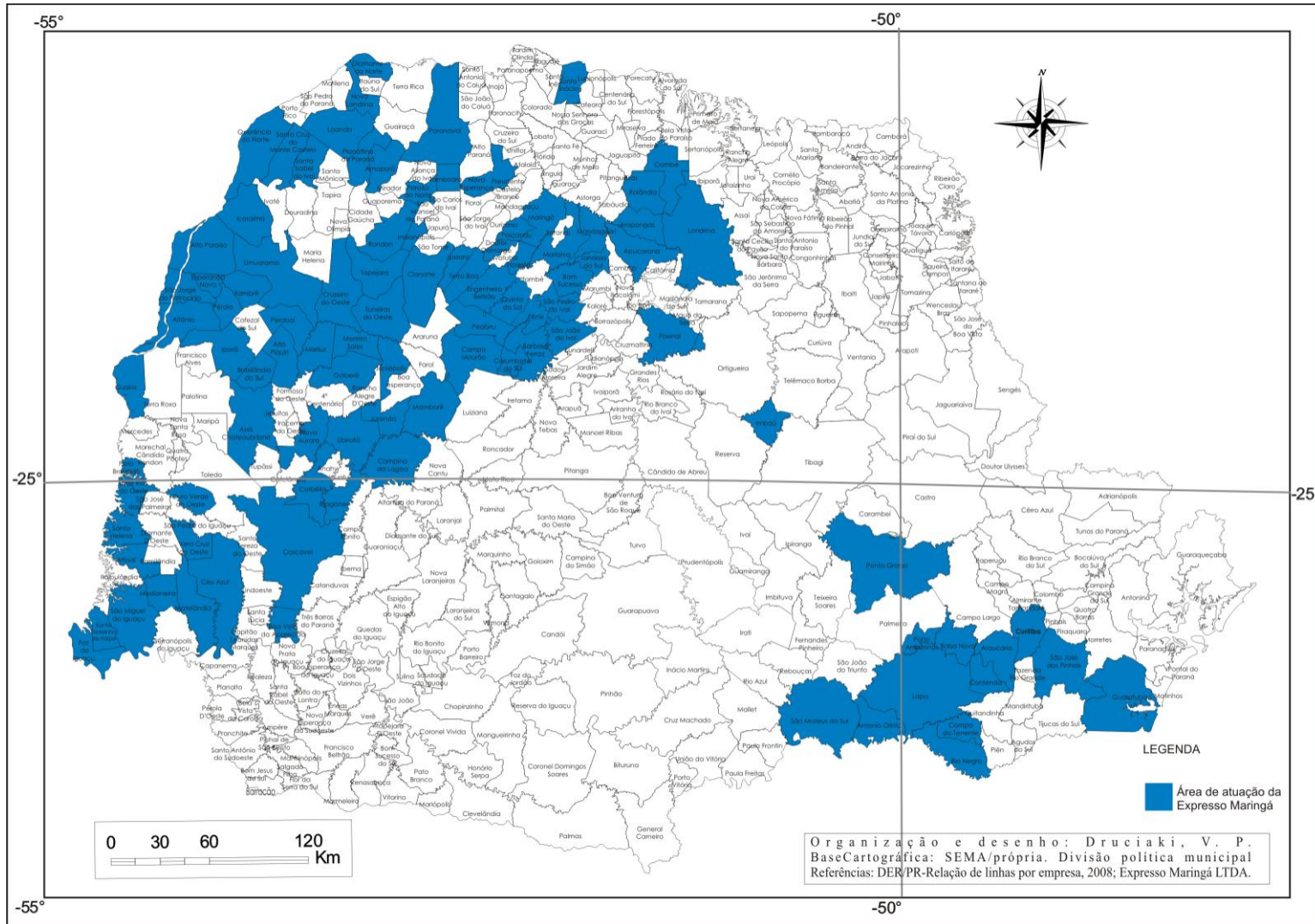
A Expresso Maringá é composta então por cinco pessoas jurídicas, sendo elas: Ingá Turismo e Serviços LTDA; Cidade Verde Transporte Rodoviário LTDA; Bens Empreendimentos e Participações LTDA; Comporte Participações S/A e GPC Participações LTDA, sendo todas do grupo Constantino.

Somente a Expresso Maringá LTDA, comprou no ano de 2006 a Empresa Lapeana, da cidade da Lapa – PR (Anexo VI). Dessa forma a passou a operar as linhas

entre os municípios de Curitiba, Lapa, Guaratuba, São Mateus do Sul, Antônio Olinto, Rio Negro, Porto Amazonas, Contenda e Araucária. A empresa também passou a operar duas novas linhas interestaduais sendo para Garuva, e para Itapoá, ambas em Santa Catarina.

Outras aquisições recentes da empresa fizeram com que ela ampliasse ainda mais sua área de atuação. Em conversa com funcionários da empresa em Maringá, em 2008, a Empresa Nossa Senhora da Penha (Penha) de Curitiba, que fazia parte do grupo Itapemirim, um dos maiores também do Brasil, foi adquirida pela Expresso Maringá. Essa empresa tem várias linhas interestaduais que ligam o Rio Grande do Sul ao Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro e estados do Nordeste, bem como uma linha internacional para a Argentina. E, mais recente ainda, foi incorporada a Expresso Maringá a Empresa Kaiowa, que também fazia parte do Grupo Itapemirim.

No estado do Paraná, a Expresso Maringá tem uma grande área de abrangência. Concentrando seu pólo em Maringá, que é local de sua matriz, os fluxos se estendem principalmente ligando o norte e noroeste a Curitiba, e também a região oeste do estado, como pode ser observado na Figura 28. No tocante as conexões na área de abrangência da Expresso Maringá, é importante frisar que a empresa também atua na região sul do estado. Porém, as regiões norte e noroeste paranaense não são integradas a essas pela empresa, sendo que a única possibilidade de integração é em Curitiba, cujo nó saem as linhas em direção a São Mateus do Sul. Portanto não há linha em um sentido Norte-Sul.



Mapa 13: área de atuação da Empresa Expresso Maringá LTDA.
Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008b).



Figura 15: Veículo da Expresso Maringá em serviço.
Fonte:EXPRESSO MARINGÁ, (2008)

Quanto às garagens da empresa, se encontram distribuídas em várias cidades, como Umuarama, Curitiba, Maringá, Londrina, Guaíra, Cascavel, Foz do Iguçu, Paranavaí e Guaratuba no estado do Paraná, Campo Grande e Dourados no Mato Grosso do Sul, Teodoro Sampaio e São José dos Campos no estado de São Paulo. Nesse sentido, a empresa atua no serviço de cargas realizado por caminhões, e também no serviço *express*, implantado recentemente.

No que tange o serviço de encomendas pequenas feito pelos ônibus, com a aquisição da Expresso Kaiowa, tornou-se possível até mesmo enviar uma encomenda para Guarapuava⁵⁰, cidade que a Expresso Maringá não tem como rota de passageiros.

Com essa área de abrangência, e com a crescente aquisição de linhas e empresas de TRP intermunicipal no Paraná, a Expresso Maringá se firma como uma das maiores empresas do Paraná no ramo, tendo uma representatividade nacional.

⁵⁰ Para o envio de uma encomenda de Guarapuava até Maringá pela Expresso Maringá/Kaiowa, funciona da seguinte forma: primeiramente, a encomenda será embarcada em Guarapuava no ônibus proveniente do Rio de Janeiro que vai em direção a Foz do Iguçu, pois Guarapuava é seção dessa linha. Após isso, segue em direção para Cascavel, que é outra seção dessa linha. Em seguida, a encomenda é destinada através de algum ônibus das linhas da Expresso Maringá que passam por Cascavel, ou até mesmo da Kaiowa, como é o caso da linha Foz do Iguçu - Rio de Janeiro, mas passando por Maringá e Londrina.

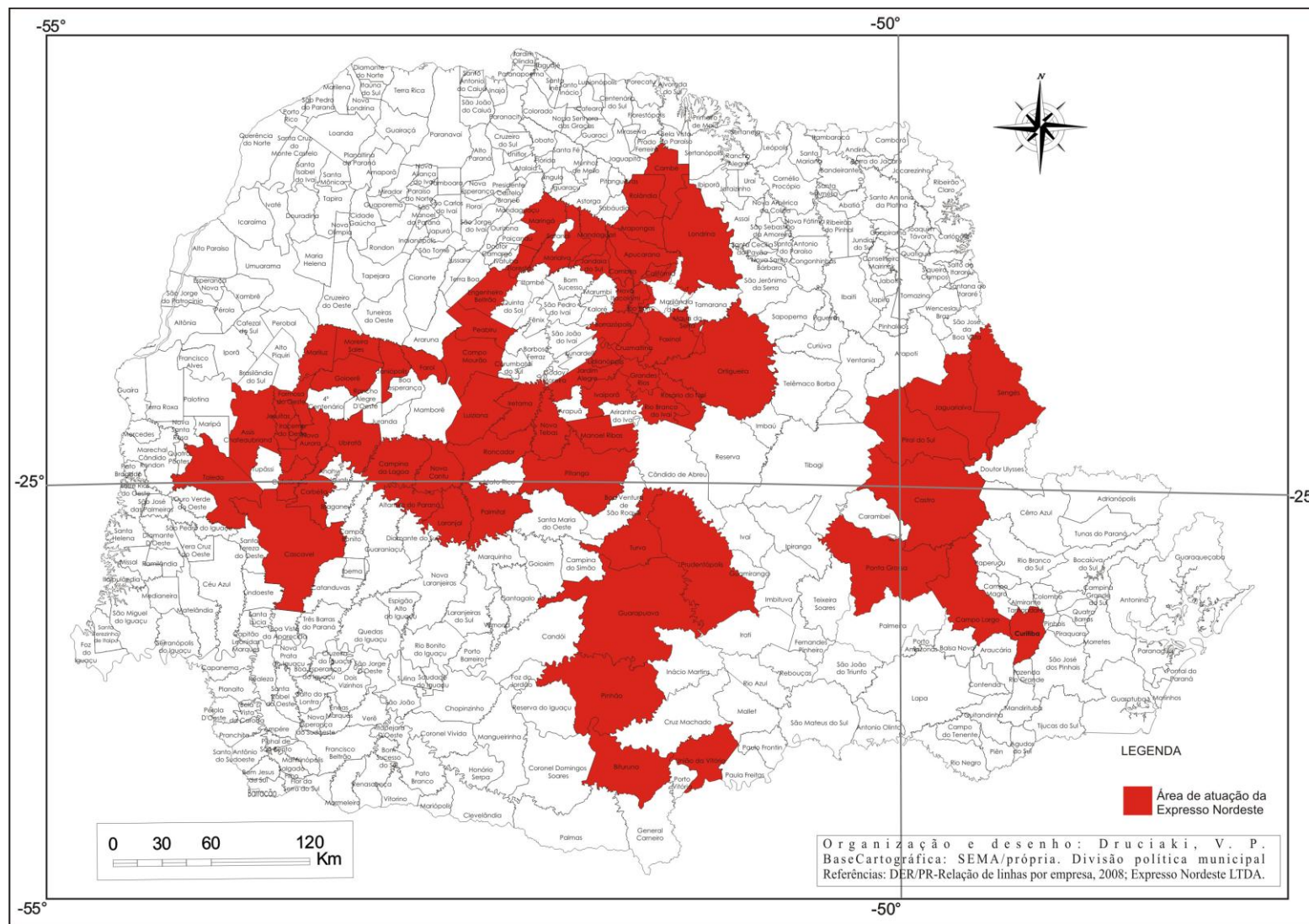
4.1.4 Expresso Nordeste LTDA

A Empresa Expresso Nordeste LTDA foi fundada em 1958, quando Vassilio Boiko, juntamente com seu irmão Nicolau Boiko, adquiriram a antiga empresa “Expresso do Oeste”. Na época, a única linha fazia o trecho entre Campo Mourão e Pitanga. Antes dessa fusão, a empresa se localizava em Roncador-PR, sendo que no mesmo ano, Vasílio adquiriu a parte de seu irmão, mudando a sede da empresa para Campo Mourão.

Em 1963, a empresa foi registrada perante a Junta Comercial do Paraná como “Expresso Nordeste LTDA”, cuja matriz se instalou em Curitiba e, em 1970, teve sua sede administrativa definitivamente instalada em Campo Mourão, onde se encontra até os dias de hoje. Em 1980, com a morte do fundador, os filhos passaram a dirigir a empresa, passando a ser caracterizada como empresa “familiar”.

Atualmente, a Expresso Nordeste mantém sua matriz em Campo Mourão, atuando no estado do Paraná nos segmentos de transportes rodoviários de passageiros e fretamento e cargas, com uma frota de 170 veículos. Segundo as informações cedidas pela administração da empresa, até dezembro de 2003, esta detinha algumas linhas concedidas em âmbito interestadual, porque a Empresa Transfada LTDA fazia parte da Expresso Nordeste. Neste ano, a Empresa Transfada foi adquirida pelo Grupo Roque Fadel, que possui as Empresas Transpén e Jóia. Outra cisão que houve também foi com as linhas que hoje pertencem a Empresa Brasil Sul. A cisão ocorreu em 2004, e a Brasil Sul fixou sua sede em Londrina e expandiu suas linhas conectando os estados de RS, SC, PR e SP. Nesse sentido, a Expresso Nordeste deixou de operar em linhas interestaduais, ficando na condição de operar linhas intermunicipais no estado do Paraná.

A Empresa atua no estado do Paraná nas regiões norte, oeste, centro-sul, e também na capital e algumas cidades da região leste, como podemos observar no Mapa 14.



Mapa 14: de atuação da Empresa Expresso Nordeste LTDA.
 Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008b).



Figura 16: Ônibus da Expresso Nordeste em Londrina, realizando a linha Londrina-Ivaiporã.
Fonte: PORTAL INTER BUSS, (2007).

4.2 Agentes econômicos e as linhas nas cidades estudadas.

A mensuração da quantidade de linhas que passam em cada uma das cidades da pesquisa foi feito através de um relatório do DER-PR que se chama “Linhas que passam por localidade”. Neste relatório, consta a quantidade de linhas que passam em cada cidade, e que tem nesta o começo ou término de uma linha ou uma seção. Nesse sentido, uma linha extensa se tiver várias seções em seu itinerário, passa por diversas localidades.

Iremos considerar no computo das linhas aquelas que estiverem em situação de funcionamento, bem como as que se encontram na situação parada temporariamente, ou parada. Para tanto, as que têm maior importância são as que estão em situação funcionando. Também serão consideradas as linhas metropolitanas, pois se encontram no mesmo relatório, pelo fato de também serem consideradas linhas intermunicipais, sendo que o único fator que as difere das linhas rodoviárias é a sua categoria de serviço.

4.2.1 Guarapuava

Em muitas cidades do interior do Paraná, é comum encontrarmos nos terminais rodoviários em meio a várias empresas de TRP uma que se destaque entre as demais com o maior número de destinos. Geralmente isso acontece quando se trata de alguma empresa cuja matriz esteja estabelecida nessa cidade (desde que se trate de uma grande empresa em relação ao tamanho da cidade), ou uma empresa que esteja sediada em uma cidade próxima. Essa característica é algo que foi percebida em loco ao visitar alguns guichês nos terminais rodoviários das cidades do trabalho.

Guarapuava como já foi mencionado neste capítulo, não é sede da matriz de nenhuma das 4 maiores empresas de TRP paranaense. Mas pela proximidade a Ponta Grossa, a Princesa dos Campos tem o maior número de linhas na cidade. Isso ocorre não somente pela proximidade com a matriz, mas também pela posição estratégica que Guarapuava ocupa na malha rodoviária paranaense, situada na Rodovia BR 277, estando exatamente no meio dos extremos leste e oeste do estado. Dessa forma, são muitas as linhas que passam por Guarapuava no sentido leste-oeste.

Das quatro empresas contidas na pesquisa, somente a Princesa dos Campos e a Expresso Nordeste atuam em Guarapuava, concentrando quase todas as linhas (DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, 2008c). Essa concentração pode ser observada no Gráfico 2.

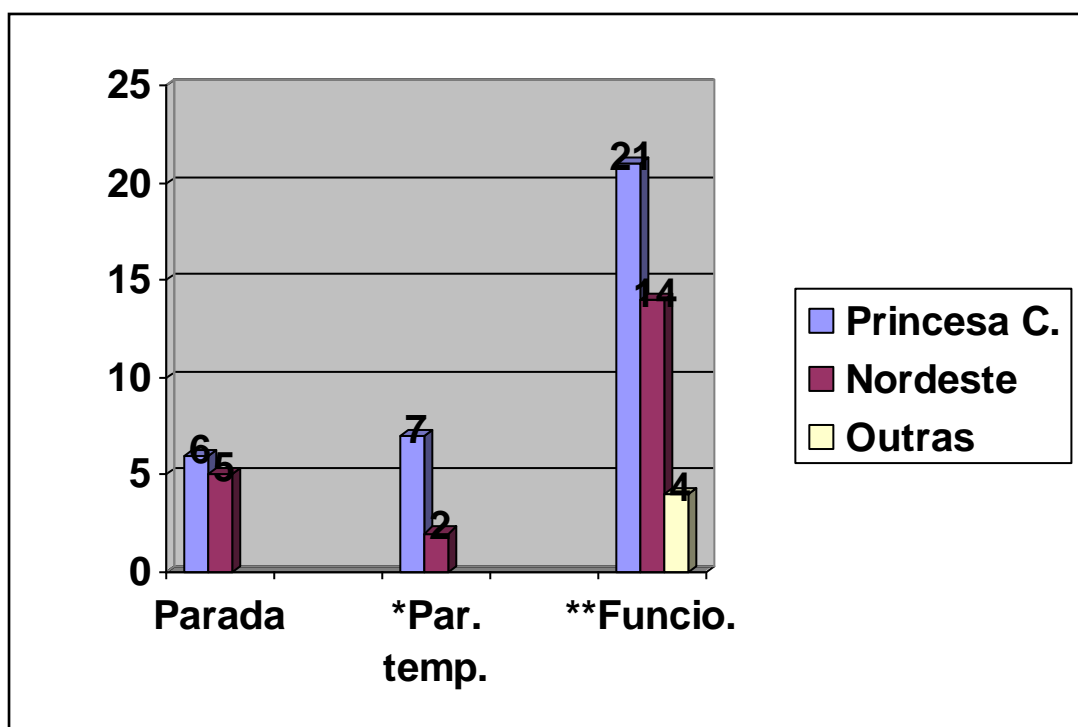


Gráfico 2: Concentração de linhas que passam por Guarapuava.

*: Parada temporariamente;

** : Funcionando.

Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008c).

Das linhas que passam por localidades, existe uma variação em cada uma no que tange a quantidade de horários, bem como os dias de funcionamento, podendo ser diário ou semanal. Nesse sentido, mostraremos as linhas mais frequentes que passam por Guarapuava de acordo com a quantidade de horários disponíveis. Na somatória, consideraram-se os horários diários e os semanais, compatibilizando assim uma frequência total semanal de horários disponíveis. Consideraram-se também as duas categorias de serviço, ou seja, metropolitano e rodoviário, somente no âmbito intermunicipal, como expressa a Tabela 1.

Tabela 1: Frequência dos principais horários e destinos em Guarapuava – semanal.

Linhas a partir de Guarapuava	
Destino	Quantidade de linhas semanais
Curitiba	97
Prudentópolis	87
Pitanga	70
Cascavel	49
Pato Branco	47
Ponta Grossa	43
Francisco Beltrão	35
Pinhão	35
Iratí	34
Turvo	32
Campo Mourão	28
Foz do Iguaçu	28
Toledo	21
Ivaiporã	15
Guaíra	14
Inácio Martins	14
Londrina	14
Palotina	14
União da Vitória	14
Cap. Leonidas Marques	13
Nova Prata do Iguaçu	13
Palmital	13
Mangueirinha	9
Assis Chateaubriand	7
Capanema	7
Nova Aurora	7
Marechal C. Rondon	6
Perola do Oeste	6
Campina da Lagoa	3

Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008c).

Na tabela 1 podemos perceber a predominância de horários para a capital do estado, seguido de Prudentópolis e Pitanga, que são cidades próximas a Guarapuava (70 km e 85 km, respectivamente). Cabe salientar aqui, que nem sempre a quantidade de horários disponíveis representa a real quantidade de fluxo. No caso de Guarapuava, por exemplo, linhas para Cascavel, Foz do Iguaçu, Pato Branco e até mesmo Ponta Grossa têm um ponto em comum: todas passam obrigatoriamente por Guarapuava. Então a cidade acaba sendo beneficiada por ser uma seção de várias linhas, o que aumenta a oferta de opções, não sendo muitas vezes justificado pela real demanda. Para as empresas é um custo benefício, porque além de contribuir para o preenchimento dos lugares disponíveis, as várias paradas que os ônibus fazem nas cidades propicia uma outra fonte de renda importante para os agentes: o serviço de encomendas.

Segundo a visão do gerente de tráfego da Empresa Princesa dos Campos, muitas linhas são mantidas até hoje pelo fato de transportarem encomendas, pois só o fluxo de passageiros não seria o suficiente para a manutenção da linha, como ocorre com a linha Guarapuava - Mangueirinha.



Figura 17: Plataforma de embarque do terminal rodoviário de Guarapuava.
Fonte: Druciaki, V. 2008. Trabalho de campo realizado em 10/09/2008.

Outro fato que também acontece é que muitas linhas mantêm sua permanência devido à quantidade de seções que possuem, como o caso da linha Londrina-Guarapuava. São duas opções diárias entre essas cidades, mas como veremos adiante neste capítulo, o número de passageiros que se locomovem do início ao final da linha é pequeno.

4.2.2 Maringá

A cidade de Maringá possui algumas características distintas de Guarapuava no que diz respeito à quantidade de destinos e horários oferecidos. Primeiramente, isso se deve ao fato de Maringá ser mais expressiva que Guarapuava no que diz respeito ao tamanho da cidade e em seu papel na rede urbana. Conseqüentemente são mais cidades que desempenham interações espaciais com Maringá devido à sua centralidade. Outro fator também, que é reflexo deste primeiro, é a fluidez dos horários e linhas que acabam sendo superiores, sobretudo nas cidades contíguas a Maringá, na categoria do transporte metropolitano.

Em Maringá, a empresa que detém o maior número de linhas no TRP intermunicipal é a Expresso Maringá. No entanto, a VGL chega próximo na quantidade de linha, sendo que fica abaixo somente da quantidade de linhas oferecidas em Londrina pela mesma, como podemos ver no Gráfico 3.

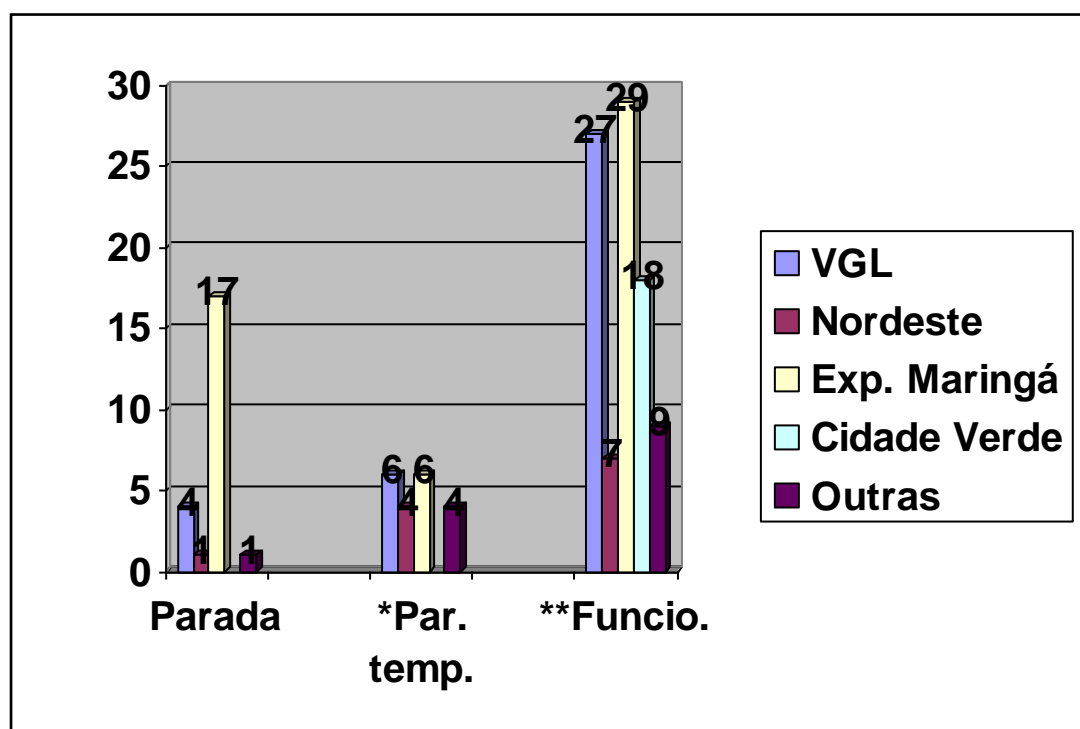


Gráfico 3: Concentração de linhas que passam por Maringá.

*: Parada temporariamente;

** : Funcionando.

Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008c).

A Empresa Cidade Verde acabou aparecendo no computo das linhas por fazer várias ligações para as cidades consideradas da Região Metropolitana de Maringá⁵¹, sendo principalmente Paiçandu e Sarandi.

Da mesma forma como foi considerado para a cidade de Guarapuava, iremos mostrar também os horários distribuídos nas linhas com o total semanal, tomando a quantidade de linhas a partir de Maringá, e não linhas que chegam a esta. Os dados foram baseados no relatório do DER/PR de linhas que passam por localidade e também em informações que as empresas disponibilizaram em seus sítios na internet .

Tabela 2: Freqüência dos principais horários e destinos em Maringá – semanal.

Linhas a partir de Maringá	Quantidade de linhas semanais
Sarandi	1719
Paiçandu	869
Mandaguaçu	223
Mandaguari	218
Marialva	186
Londrina	71
Campo Mourao	58
Cianorte	48
Foz do Iguaçu	46
Itambe	43
São Jorge do Ivaí	43
Guaíra	42
Astorga	42
Umuarama	41
Curitiba	37
Goioerê	36
Cascavel	35
Toledo	35
Floresta	32
Dr. Camargo	30
Ponta Grossa	30
Loanda	21
Paranavaí	21
Floraí	20
Mamborê	20
Mariluz	17
Atalaia	14
Campina da Lagoa	14

⁵¹ Segundo a Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado-SEDU, a Região Metropolitana de Maringá-RMM foi instituída pela lei complementar estadual 83, de 1998, e compreende os municípios de Ângulo, Iguaraçu, Mandaguaçu, Mandaguari, Marialva, Maringá, Paiçandu e Sarandi, Astorga, Doutor Camargo, Itambé, Ivatuba e Presidente Castelo Branco. Além dessas cidades, outras aguardam a inclusão na RMM como Presidente Castelo Branco, Bom Sucesso, Jandaia do Sul, Cambira, Flórida, Santa Fé e Munhoz de Melo.

Icaraima	14
Ivatuba	14
Paraiso do Norte	14
Querência do Norte	14
Terra Boa	14
Ubiratã	14
Formosa do Oeste	14
Altonia	14
Apucarana	7
Assis Chateaubriand	7
Barbosa Ferraz	7
Diamante do norte	7
Engenheiro Beltrão	7
Ivaiporã	7
Nova Aurora	7
Porecatu	7
Ipora	7
Colorado	2
Ângulo	1
Arapongas	1

Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008c).

Nas linhas Maringá - Sarandi, e Maringá- Paiçandu, a intensidade dos fluxos é bastante expressiva em detrimento das outras cidades por se tratarem de municípios contíguos a Maringá, sendo os principais municípios da RMM em termos populacionais, além é claro de Maringá. Existem muitas linhas que saem e chegam a Maringá proveniente de diversos bairros dessas cidades, assemelhando as linhas de transporte coletivo urbano. No entanto não são linhas de transporte coletivo. As características como terminais, pontos de parada, tipos de veículos são iguais aos do transporte coletivo urbano, sendo que a diferença está apenas na regulamentação das linhas por se deslocarem de um município a outro.



Figura 18: Plataforma de embarque do terminal rodoviário de Maringá.
Fonte: Druciaki, V. 2008. Trabalho de campo realizado em 23/06/2008.

Ainda em relação a Tabela 2, nota-se que ao contrário de Guarapuava, a frequência de horários para Curitiba não sobrepõem várias cidades. Mas segundo a gerência de tráfego da VGL, Curitiba é uma das linhas mais importantes para a empresa, o que pressupõem ser uma linha com uma fluidez intensa. Nota-se também, que apesar da várias ligações que existem a partir de Maringá, o centro sul e o sudoeste paranaense praticamente não existem ligações. Para que ocorra a integração entre Maringá e essas partes do estado mencionadas, ocorrem baldeações em Cascavel até o sudoeste. Para a região central, Campo Mourão é o principal nó, e para a região sul a integração praticamente inexistente. Até Guarapuava, é possível a integração. Em direção ao sul do estado a partir de Guarapuava, existe somente uma linha para União da Vitória. Para outras cidades da região sul como Palmas, por exemplo, só há conexão em cidades do sudoeste ou oeste paranaense, como Pato Branco e Cascavel, por exemplo.

4.2.3 Londrina

Das cidades contidas na pesquisa, Londrina é a que mais oferece opções de destinos. Apesar de Londrina e Maringá terem vários destinos em comum, são nós intermunicipais e interestaduais distintos. Por exemplo, a disponibilidade de linhas para as cidades que compõem a região de influência de Londrina é muito maior a partir de Londrina, atendendo quase todas as cidades de sua rede urbana. Nesse sentido, podemos estabelecer uma relação entre a rede urbana que foi vista no capítulo 2. Segundo Corrêa (1989), a atração regional exercida sobre a população a partir de um centro urbano configura uma rede urbana. Então, parte da rede de TRP de Londrina pode ser sobreposta a esta rede urbana formada a partir da configuração hierárquica vista no Mapa 6, no segundo capítulo. Por outro lado, existem várias linhas também em direção a quase todo o Paraná, inclusive para diversas cidades da região de influência de Maringá, cuja rede formada é distinta de Londrina. O que difere é a intensidade dos fluxos gerados com uma área e outra.

Outro ponto a ser colocado no que tange a nodosidade expressada por Londrina é que esta cidade possui ligações que abrangem mais áreas dos estados de São Paulo e Minas Gerais do que Maringá. No entanto, Maringá realiza ligações importantes que muitas vezes a partir de Londrina inexistem, como para os estados de Goiás, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso.

No que diz respeito à concentração de linhas por empresa, a VGL concentra quase todas as principais linhas partindo de Londrina, havendo muita diferença entre a Expresso Maringá e a Expresso Nordeste, como podemos ver no Gráfico 4.

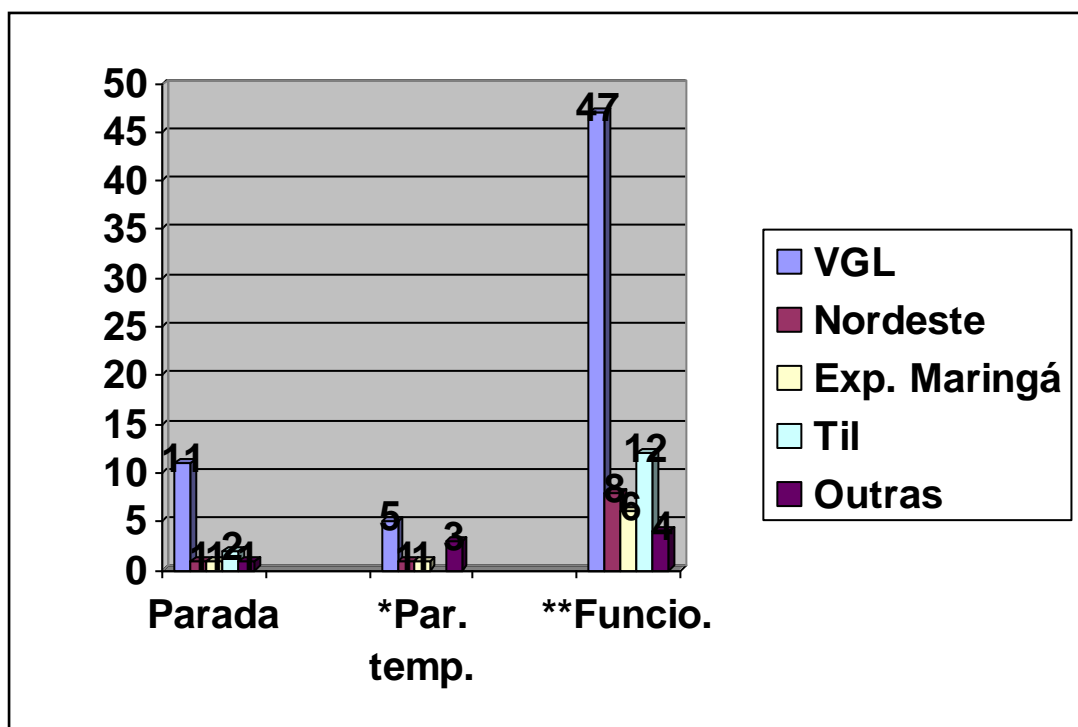


Gráfico 4:concentração de linhas que passam por Londrina.

*: Parada temporariamente;

** : Funcionando.

Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008c).

A Empresa TIL aparece em 2º lugar pelo fato de concentrar várias linhas de cidades contíguas a Londrina, como Cambé e Ibiporã, que constituem as principais cidades, dentre outras, da Região Metropolitana de Londrina⁵² - RML. Então se considerarmos apenas as linhas cujo destino é as cidades fora da área metropolitana, a Expresso Nordeste e a Expresso Maringá viriam em seguida da VGL.

Quanto à frequência dos destinos oferecidos por Londrina, é grande a área de abrangência, bem como do número de linhas oferecidos no âmbito intermunicipal. Londrina também é um importante nó na rede de transporte interestadual de passageiros, com destinos para vários estados do Brasil, mas na Tabela 3 mostraremos apenas as linhas intermunicipais.

⁵² Segundo a SEDU, a Região Metropolitana de Londrina - RML foi Criada pela lei complementar estadual nº81, e sancionada em 17 de julho de 1998. É composta pelos seguintes municípios: Bela Vista do Paraíso, Cambé, Ibiporã, Jataizinho, Londrina, Rolândia, Sertanópolis e Tamarana. Além desses, outros aguardam aprovação para compor a RML, tais como: Marilândia do Sul, Califórnia, Apucarana, Araçongas, Sabáudia, Pitangueiras e Jaguapitã.

Tabela 3: frequência dos principais horários e destinos em Londrina– semana

Linhas a partir de Londrina	Quantidade de linhas semanais
Rolândia	233
Ibiporã	194
Jataizinho	170
Maringá	71
Cornélio Procópio	70
Curitiba	69
Bela Vista do Paraíso	58
Bandeirantes	42
Cianorte	42
Apucarana	42
Foz do Iguaçu	41
Ponta Grossa	41
Arapongas	36
Guaira	35
Ivaiporã	35
Jacarezinho	35
Paranavaí	35
Sertanópolis	34
Tâmarana	32
Cascavel	28
Ribeirao do Pinhal	28
Itaguajé	28
Loanda	21
Paranacity	21
Telêmaco Borba	21
Toledo	21
Campo Mourao	18
Astorga	14
Jaguariaiva	14
São Jerônimo da Serra	14
Guarapuava	14
Pitanga	14
Manoel Ribas	14
Umuarama	14
Assaí	13
Assis Chateaubriand	7
Figueira	7
Goioerê	7
Lobato	7
Piraí do Sul	7
Porecatu	7
São Sebastião da Amoreira	7
Sertaneja	7
Castro	7
Primeiro de Maio	1
Uraí	1

Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008c).

O alto fluxo do TRP evidenciado com as cidades de Cambé e Ibiporã ocorre pelo fato de serem as principais cidades da RML. A exemplo da realidade maringaense, existem muitas linhas que saem e chegam a Londrina proveniente de diversos bairros de Cambé, assemelhando-se as linhas de transporte coletivo urbano, mas, como já foi abordado, tratam-se de linhas intermunicipais de caráter metropolitano.



Figura 19: Plataforma de embarque do terminal rodoviário de Londrina.
Fonte: Druciaki, V. 2008. Trabalho de campo realizado em 12/03/2008.

Assim como ocorre em Maringá, Londrina também não dispõe de linhas que conectem a região sudoeste e sul do Paraná. No entanto, para Guarapuava já existe uma linha, fato este que em Maringá ainda não acontece de forma direta. Mas como veremos adiante deste capítulo, o fluxo entre Londrina e Guarapuava ainda é fraco, se compararmos com as ligações com outras cidades.

Cabe salientar também que não somente em Londrina, mas nas demais cidades, ainda existem outras cidades que não apareceram na relação das linhas, devido ao fato de terem uma intensidade fraca na frequência de horários, bem como aquelas cidades ou

localidades atendidas que fazem parte de alguma linha, mas que não constaram nos relatórios como seção.

4.3 A mobilidade de passageiros: Guarapuava, Maringá e Londrina

Como foi abordado anteriormente, são várias as linhas, bem como suas frequências de horários, que existem em cada uma das cidades estudadas. Todas as linhas que passam por estas cidades, e iniciam ou terminam nelas, geram grandes movimentos de passageiros, que podem ser caracterizados no computo total da movimentação de passageiros em: fluxo de entrada e fluxo de saída. A partir disso, mostraremos o fluxo que cada uma das cidades recebe ou dispersa de todas as linhas intermunicipais do estado, e posteriormente será abordado a movimentação de passageiros especificamente nas ligações entre Guarapuava com Maringá e Londrina. Para mensurar esses dados recorreremos aos relatórios DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008d), e DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008e), intitulados de movimento de passageiros por localidade e distribuição do movimento respectivamente. Para tanto, foram obtidos relatórios do ano 2002 até 2007, onde consta a movimentação mensal de cada um desses anos, bem como a especificação da categoria de TRP, ou seja, rodoviário ou metropolitano.

Quanto ao fluxo total de entrada e saída de cada localidade, podemos dizer que os fluxos em cada uma das cidades é um importante indicativo da centralidade que cada cidade pode desempenhar. Sendo assim, começemos observando os dados referentes a cidade de Guarapuava, a qual nos apresenta os menores fluxos.

Movimento de passageiros em Guarapuava - Rodoviário					
ANO	Entrada	%	Saída	%	Total
2002	344.132	49.23	354.836	50.77	698.968
2003	338.409	49.36	347.146	50.64	685.555
2004	326.337	49.45	333.575	50.55	659.912
2005	307.381	49.19	317.489	50.81	624.870
2006	295.563	48.93	308.526	51.07	604.089
2007	270.754	49.30	278.482	50.70	549.236
Total	1.882.576	49.24	1.940.054	50.75	3.822.630
Movimento de passageiros em Guarapuava - Metropolitano					
ANO	Entrada	%	Saída	%	Total
2004	10.501	46.38	12.142	53.62	22.643
2005	29.829	48.94	31.118	51.06	60.947
2006	55.726	48.59	58.949	51.41	114.675

2007	132.827	48.89	138.838	51.11	271.665
Total	228.883	48.20	241.047	51.80	469.930

Quadro 4: Movimento de passageiros em Guarapuava.
Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008d).

O que pode ser observado é que em Guarapuava, o fluxo do TRP metropolitano é bem menor do que o rodoviário. Isso se dá por conta da pouca existência ainda de linhas dessa categoria, bem como pela sua tardia implantação, se compararmos com Maringá e Londrina, mas, sobretudo, em virtude da distinta configuração espacial que cada uma das cidades possui no que tange as cidades contíguas e aglomerados urbanos. Guarapuava não possui um aglomerado urbano, tampouco alguma cidade contígua a ela, o que certamente ocasiona na pouca disponibilidade de linhas metropolitanas.

Já em Maringá como pode ser visto no Quadro 5, o fluxo do TRP rodoviário é bem superior ao fluxo de Guarapuava. Com certeza é um reflexo natural em virtude do tamanho da cidade, bem como o seu papel na rede urbana paranaense. No entanto, apesar dos grandes números, pode-se observar que o fluxo rodoviário de 2002 tem caído gradativamente, acontecendo o mesmo com Guarapuava. Já em Londrina, os Fluxos caíram de 2002 para cá, mas nos três últimos anos manteve-se quase a mesma quantidade, com poucas oscilações.

Movimento de passageiros em Maringá – Rodoviário						
ANO	Entrada	%	Saída	%	Total	
2002	561.704	48.02	608.002	51.98	1.169.706	
2003	521.118	47.91	566.653	52.09	1.087.771	
2004	463.717	48.29	496.624	51.71	960.341	
2005	445.284	48.12	480.030	51.88	925.314	
2006	444.186	49.39	455.157	50.61	899.343	
2007	434.305	49.15	449.344	50.85	883.649	
Total	2.870.314	49.13	3.055.810	51.52	5.926.124	
Movimento de passageiros em Maringá – Metropolitano						
ANO	Entrada	%	Saída	%	Total	
2002	5.803.984	49.33	5.960.526	50.67	11.764.510	
2003	5.680.698	49.04	5.903.127	50.96	11.583.825	
2004	5.749.596	48.99	5.986.828	51.01	11.736.424	
2005	5.747.390	49.17	5.941.080	50.83	11.688.470	
2006	5.640.781	49.26	5.809.842	50.74	11.450.623	
2007	5.612.655	49.04	5.832.291	50.96	11.444.946	
Total	34.235.104	49.13	35.433.694	50.86	69.668.798	

Quadro 5: Movimento de passageiros em Maringá
Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008d).

Londrina por sua vez, apresenta um fluxo maior que Maringá e Guarapuava, sendo que essa realidade pode ser afirmada diante da realidade londrinense a qual se apresenta como segunda maior cidade em termos de população no Paraná, e também devido a sua dinâmica interurbana que pode ser expressa através de seu papel na rede urbana, como foi visto no capítulo 2.

Movimento de passageiros em Londrina – Rodoviário					
ANO	Entrada	%	Saída	%	Total
2002	607.120	49.24	625.900	50.76	1.233.020
2003	581.581	49.17	601.271	50.83	1.182.852
2004	544.659	49.44	556.916	50.56	1.101.575
2005	516.783	49.29	531.733	50.71	1.048.516
2006	519.642	49.40	532.353	50.60	1.051.995
2007	533.541	49.95	534.522	50.05	1.068.063
Total	3.303.326	49.41	3.382.695	50.58	6.686.021
Movimento de passageiros em Londrina - Metropolitano					
ANO	Entrada	%	Saída	%	Total
2002	3.913.485	49.98	3.917.319	50.02	7.830.804
2003	3.582.242	49.94	3.591.379	50.06	7.173.621
2004	3.343.304	49.63	3.393.400	50.37	6.736.704
2005	3.315.884	49.31	3.408.570	50.69	6.724.454
2006	3.146.196	48.87	3.291.930	51.13	6.438.126
2007	3.085.577	48.96	3.216.059	51.04	6.301.636
Total	20.386.688	49.44	20.818.657	50.55	41.205.345

Quadro 6: Movimento de passageiros em Londrina

Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008d).

Segundo as empresas de TRP entrevistadas, existem algumas prováveis causas da oscilação nos fluxos dos quadros supracitados. Primeiramente, o decréscimo no fluxo rodoviário deve-se ao aumento das linhas metropolitanas, que constitui uma alternativa mais acessível à população das cidades contíguas umas as outras, que precisam realizar deslocamentos diários (fluxo pendular). Outro fator também, seria o aumento da aquisição de automóveis e motocicletas, que influencia em parte no fluxo de passageiros. Observou-se também que em todas as cidades nas duas categorias de TRP, o movimento de saída de passageiros foi superior ao de entrada. Entretanto, esses dados não são informações que coloquem em questão a perda de centralidade das cidades, por exemplo, pois os fluxos de saída não afirmam necessariamente que as pessoas estão deixando as cidades em busca de outras para suprir necessidades de bens e serviços, mas sim que estão apenas voltando a seus locais de origem ou indo simplesmente passear para esses locais. Também cabe salientar, que nem todo mundo utiliza o TRP na ida e na volta para Maringá, Londrina e Guarapuava. Sobretudo nas cidades próximas é

comum a pessoa chegar por um meio de transporte e voltar com outro, a exemplo do TRP.

Cabe salientar aqui que somente a partir desses dados, não torna-se possível justificar o papel que cada cidade desempenha na rede urbana do Paraná enquanto nós da rede, ou centros regionais. Os dados expostos referem-se somente aos fluxos intermunicipais de passageiros, o que indica que a movimentação real de passageiros nas cidades abordadas são muito superiores ao considerarmos o fluxo interestadual e internacional de passageiros, sobretudo Maringá e Londrina. Diante da problemática principal da pesquisa, que é buscar entender a desarticulação entre as cidades de Guarapuava com Maringá e Londrina, foi necessário identificar os fluxos originados a partir dessas cidades, mas entre elas.

Segundo (DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, 2008e), em uma linha existem dois pontos, e entre eles consta todas as linhas que passam nos mesmos, e quantos passageiros se locomoveram somente entre os dois pontos, em determinada linha. Por exemplo, entre Guarapuava e Campo Mourão, existe uma linha Curitiba – Campo Mourão (anexo IV). Nessa linha, há uma parada em Guarapuava, onde embarca algumas pessoas em direção a Campo Mourão. Logo a mobilidade de uma linha é constituída por várias seções, das quais algumas são permitidas embarques, desembarques ou ambos.

Quanto à periodização desses dados, também foram obtidos de 2002 até 2007, de forma mensal. No relatório, é especificado a mobilidade de ida e volta, o movimento total entre as seções dentro de cada linha, o percentual do movimento entre seção de cada linha, o índice de aproveitamento,⁵³ e a extensão em quilômetros da linha. Para tanto, utilizaremos somente os dados de fluxos de ida e volta. Somente na ligação entre Guarapuava e Londrina foi possível a obtenção dos dados completos, visto que entre Guarapuava e Maringá, o DER/PR informou não ser possível mensurar todos os dados por não haver uma linha regulamentada entre as duas cidades.

No que diz respeito aos dados de mobilidade entre Guarapuava e Londrina, são distribuídos em dois horários diários, que por sua vez constitui uma única linha, que possui várias seções, contendo um percurso total de 319 km. Nesse sentido consideraremos a ligação entre as duas cidades conforme o relatório da distribuição do movimento, onde Londrina é o ponto A, e Guarapuava o ponto B, mensurando o

⁵³ Índice de aproveitamento refere-se ao percentual médio de assentos ocupados ou aproveitados que a seção representa na linha, ou que a linha toda representa, se na ocasião, a linha não for seccionada.

movimento de ida a partir de Londrina, e também a partir de Guarapuava quando esta se apresentar como movimento de volta até Londrina.

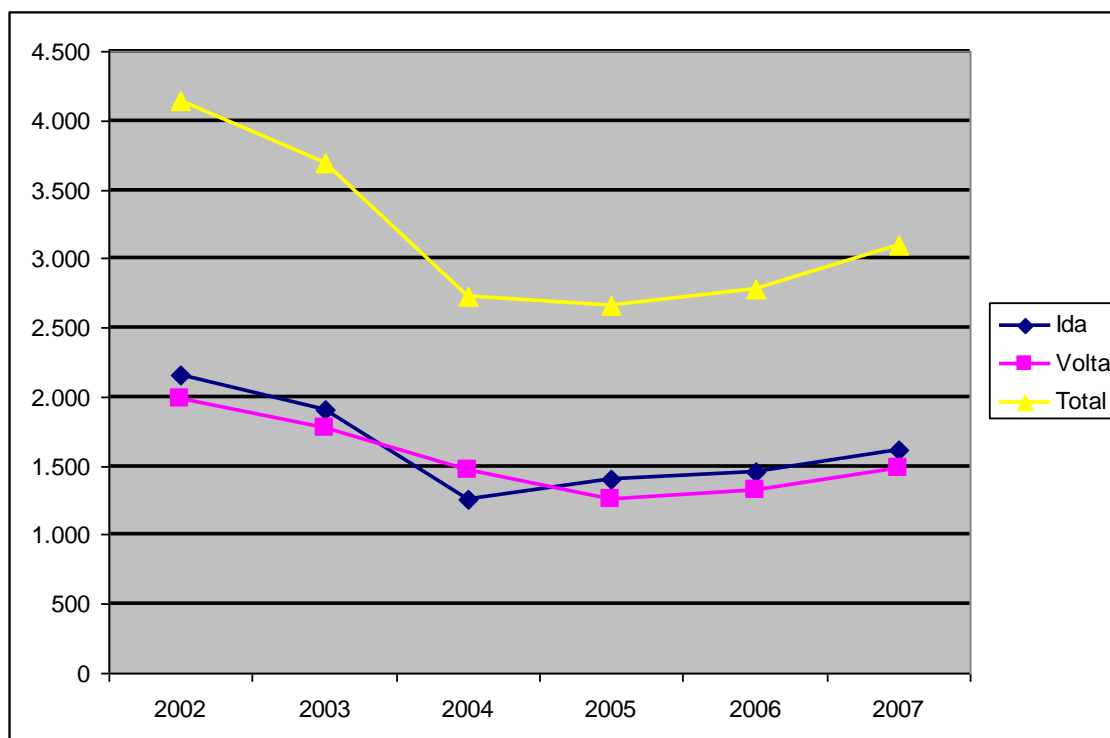


Gráfico 5: fluxo de passageiros Londrina - Guarapuava, de 2002 à 2007.
Fonte: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM, (2008e).

Os dados expostos revelam a pouca intensidade na mobilidade entre as cidades. Por exemplo, o fluxo médio de ida e volta anual dentre Guarapuava e Londrina, equivale ao fluxo de um mês como dezembro, entre as cidades de Guarapuava e Ponta Grossa, por exemplo. Somente em dezembro de 2005, o total do fluxo de ida a partir de Guarapuava em direção a Ponta Grossa foi de 2264 passageiros (DRUCIAKI, 2006). Nota-se que os fluxos⁵⁴ de ida em direção a Guarapuava são superiores ao inverso, exceto no ano de 2004. Entretanto, não encontramos uma explicação lógica de quais seriam as razões que motivaram essa diferença. A hipótese colocada pela Empresa, por exemplo, parte do pressuposto de que sempre ocorrerão casos onde nem sempre a pessoa que se deslocou até um lugar irá retornar com a mesma linha, pois a mesma pode se dirigir a outra cidade e daí então voltar para o local de origem. No entanto, é algo que não tem como mensurar, e do ponto de vista dos agentes econômicos é algo que não tem interesse. Poderíamos discutir essa questão do ponto de vista da possível centralidade

⁵⁴ A tabela constando os fluxos em números absolutos está no Anexo V.

que Guarapuava exerceria sobre Londrina, mas não existem razões que levem a crer que isso seja uma realidade. Trata-se apenas de uma relação pouco intensa entre as cidades.

Já no tange a mobilidade entre Guarapuava e Maringá, foi trabalhado da seguinte forma: considerando Guarapuava como ponto A e Maringá como ponto B, a mobilidade de passageiros está distribuída em dois horários diários de ida e um de volta, e a utilização no trabalho do termo “linha Guarapuava-Maringá”, se refere à ligação que existe entre essas cidades, pois, de forma regulamentada e caracterizada segundo o DER/PR, não existe uma linha entre essas cidades. O que existe é uma linha entre Guarapuava e Campo Mourão e Campo Mourão e Maringá. Então, a ligação por TRP somente é possível através de conexão em Campo Mourão.

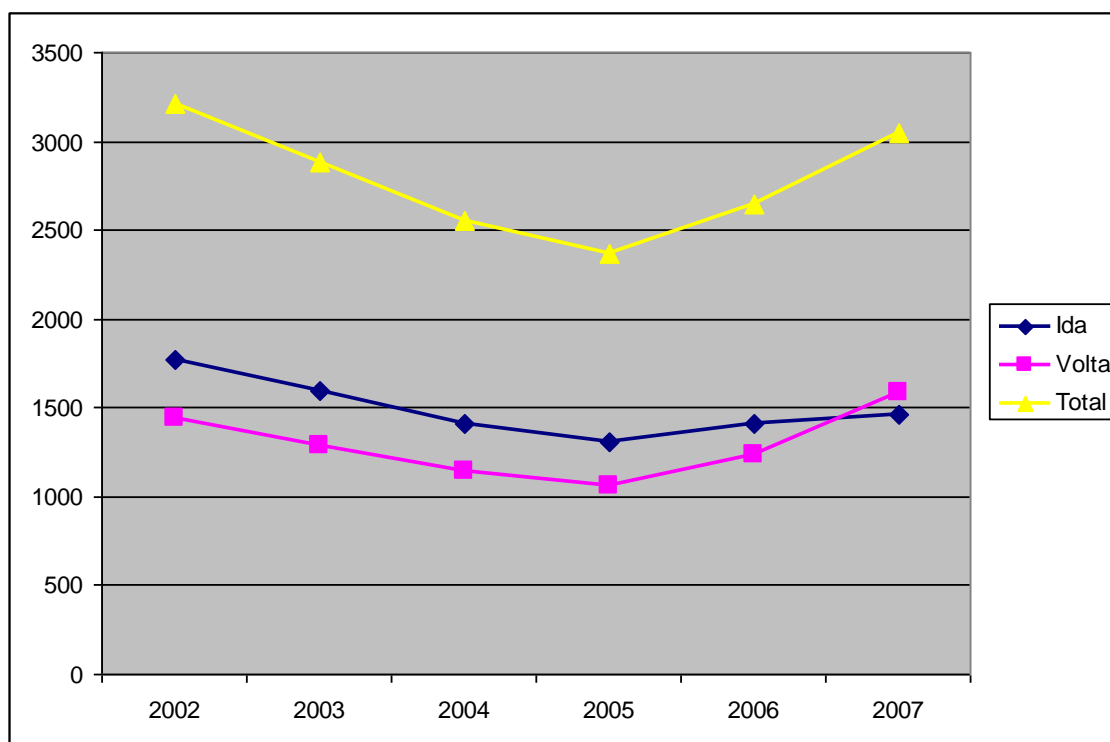


Gráfico 6: Fluxo de passageiros Londrina - Guarapuava, de 2002 a 2007.
Fonte: DER/PR (2008e).

Sendo assim, são os dados absolutos entre Guarapuava e Maringá na periodização entre 2002 a 2007 que estão sendo mostrados. Esses dados referem-se a uma estimativa do fluxo real. O fato de trabalharmos com essa estimativa é em virtude do DER/PR não quantificar a movimentação neste trecho, porque inexistente, ao menos de forma legal, esta linha. Então, obtivemos os dados parciais nos respectivos guichês da empresa, onde foi possível saber a quantidade de passageiros que compram bilhete ali diariamente e mensalmente. Esses dados se referem às informações contidas em

Druciaki (2006), tomando como ano base 2006. Sendo assim, fizemos os cálculos necessários para se chegar a uma estimativa dentro dos procedimentos adotados⁵⁵.

Segundo essa estimativa, o fluxo em relação a Maringá é menor do que em relação a Londrina. Podemos associar essa realidade primeiramente ao fato de não haver uma linha direta entre Guarapuava e Maringá. Por mais que em relação a Londrina a linha seja caracterizada por vários seccionamentos, o que torna a viagem enfadonha e não otimizada no que tange o fator tempo de viagem, ainda assim trata-se de uma linha direta, estimulando de certa forma um fluxo maior em detrimento da linha que se dirige à Maringá. O fator distância não influencia nessa diferenciação dos fluxos, pois se tomássemos a cidade mais próxima a Guarapuava como premissa para uma maior intensidade dos fluxos, seria então Maringá, pois se situa a 299 km de Guarapuava, sendo que Londrina localiza-se a 320 km.

Quanto à diferenciação entre os números de entrada e saída de cada ponto da linha, faz-se a mesma consideração realizada em relação a Londrina, e os motivos que originam os fluxos supracitados serão evidenciados no próximo capítulo.

Embora não seja o motivo principal da pouca mobilidade, a questão a monopolização da linha também influencia no tocante a prestação do serviço realizado, o que, por sua vez, pode influenciar ou não no estímulo à demanda existente, como também será explicitado no próximo capítulo.

4.4 O processo de monopolização do TRP e os fluxos

Como foi observado, os quatro maiores agentes econômicos do ramo de TRP no Paraná possuem juntos quase todas as linhas existentes, contendo nesse computo todas as principais ligações dentro do estado. Isso acontece devido ao fato de todas elas, pelo menos em âmbito paranaense, terem passado por um processo constante de expansão de suas áreas de atuação, sendo um fenômeno que acontece até hoje. Este

⁵⁵ Primeiramente, recorreremos às informações contidas em Druciaki (2006), as quais foram adquiridas nos guichês da empresa em Guarapuava e em Maringá. Em seguida, foram pegos os dados de fluxo de Guarapuava a Campo Mourão de 2002 a 2007. Com isso, foram feitos o percentual diferencial de cada mês, e ano a ano, obtendo as percentagens (Guarapuava a Campo Mourão, 2002-2007). Tomando como base o valor de Guarapuava a Maringá de 2006 e acrescidos ou decrescidos as percentagens retiradas de 2002 a 2007, foi feita uma nova tabela de Guarapuava a Maringá de 2002 a 2007. Todo o fluxo que segue em direção a Maringá passa obrigatoriamente pela linha Guarapuava - Campo Mourão. Dessa forma, foi possível através da referência dos dados de 2006, estimarmos a mobilidade dos passageiros.

processo foi impulsionado pelo fortalecimento das empresas, sejam sozinhas ou em grupos e outros segmentos econômicos, e também por fatores políticos e regulatórios por parte do Estado. Isso aconteceu e ainda acontece na medida em que as estratégias de integração regional do estado do Paraná, através da composição da malha rodoviária, permitiram (ou não) a integração entre as cidades, aumentando assim a possibilidade de ligações entre elas. Ainda no que tange a atuação política do Estado, a permissão e concessão do Estado para os agentes econômicos atuarem, bem como a inexistência de quaisquer restrições para a aquisição de uma empresa feita por outra (o que inclui a concessão também), impulsionaram a aceleração da expansão territorial de cada empresa.

Não concordamos, dessa maneira, com os procedimentos adotados pela legislação vigente, pois a realidade paranaense, e também a brasileira, é a de que se pode comprar uma concessão. Mesmo que não seja de forma direta com o Estado, a compra acontece em uma relação de empresa para empresa, como qualquer tipo de negócio privado.

As quatro empresas de modo geral são muito antigas, como por exemplo, a Princesa dos Campos e a Viação Garcia que surgiram ainda na década de 1930. Já as primeiras linhas que cada empresa começou, até hoje pertencem a estas, sendo que foi a partir delas que as empresas ampliaram suas áreas, ora iniciando uma nova linha, ora adquirindo as linhas de outras empresas. E o processo de aquisição das empresas de porte pequeno e médio cada vez mais tem acontecido. A realidade dessas empresas hoje no Paraná é a de possuírem apenas uma ou duas ligações rodoviárias, e sobrevivem por causa do ramo de fretamentos. Já outras empresas possuem um porte razoavelmente significativo, realizando ligações importantes, porém em uma área de abrangência menor que a das quatro maiores empresas. Podem ser consideradas nessa condição empresas como: J. Araújo LTDA, que liga Curitiba, Iratí, Guarapuava e outras cidades do sudeste paranaense; Empresa Princesa do Norte LTDA, que liga o Norte Velho aos Campos Gerais e ao interior de São Paulo; Expresso Nossa Senhora de Fátima, que liga Umuarama às cidades da sua região e; Viação Graciosa LTDA, que liga Curitiba a todo litoral paranaense.

Nesse sentido, todo o fluxo de entrada e de saída apresentado anteriormente de cada cidade, é quase que todo realizado pelos principais agentes econômicos, bem como os fluxos entre as cidades da pesquisa. Dessa forma, essas empresas são as principais responsáveis por propiciar a integração no território paranaense e permitir o

deslocamento de pessoas sobre ele. Segundo Martins (2004), essa função é assegurada aos agentes econômicos através do princípio da exclusividade, que é o direito de exploração do serviço através de concessão pública, e que ao nosso entendimento não deixa de ser através da forma de monopolização deste tipo de serviço e do capital atribuído ao TRP.

Sobre a monopolização cabe salientar que a regulação do estado dificilmente permite a entrada de novas empresas de TRP em linhas iguais, a não ser que seja comprovada a necessidade de mais uma empresa para suprir uma demanda elevada, tendo esta que ser comprovada através dos estudos de viabilidade técnica e econômica. Nesse sentido, os agentes econômicos cresceram principalmente a partir de duas formas. A primeira foi adquirindo empresas menores, como foi mencionado anteriormente, no tocante a expansão das linhas. Ao realizar este procedimento, as concessões que pertenciam às empresas adquiridas se transferem da mesma forma como se transfere um veículo de uma pessoa a outra. A outra forma trata-se da criação de outras empresas a partir das maiores, formando apenas um grupo. Muitas vezes, quando há a possibilidade da concorrência num mesmo trecho, acontece este procedimento. Segundo o regulamento do DER/PR, quando abre licitação em um mesmo trecho, a empresa operadora não pode concorrer à licitação, mas uma outra empresa criada, mesmo que seja do mesmo grupo, pode concorrer.

Cabe salientar o que foi visto no capítulo 3⁵⁶, que em 2002 era para ter saído um Plano Diretor dos Transportes no Paraná, onde, através de um amplo estudo, seria divulgada a necessidade da ampliação de novas linhas e de possíveis concorrências em alguns trechos. No entanto, até hoje não saiu de um projeto, não tendo previsão da conclusão do mesmo, tampouco sua aplicação.

A partir do momento que temos clara a importância desses quatro principais agentes econômicos, faz-se necessário entender os motivos pelos quais a população se desloca através do TRP promovido por esses agentes, bem como a eficiência do serviço prestado, uma vez que a empresa presta um serviço público à população e, de forma exclusiva, é de fundamental importância promover a integração e a coesão do território de forma acessível.

⁵⁶ Cf. no item 4.2: Histórico das concessões de TRP no Paraná.

Sendo assim, iremos ver no próximo capítulo as interações espaciais realizadas através do TRP entre as cidades da pesquisa, e como tem sido a eficiência e o papel deste tipo de serviço na articulação entre as cidades.

**CAPÍTULO V - AS ARTICULAÇÕES E DESARTICULAÇÕES DA REDE DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS INTERMUNICIPAL:
GUARAPUAVA, MARINGÁ E LONDRINA**

5 Interações espaciais

Como foi visto no primeiro capítulo, as interações espaciais constituem um horizonte complexo de deslocamento de pessoas, informações e mercadorias (CORRÊA, 1997). Para ser considerado interação espacial, deve-se considerar a natureza dos fluxos, ou seja, os motivos que geram a mobilidade. Em nosso trabalho, a mobilidade consiste no fluxo de passageiros do TRP.

Não tem como falar de interações espaciais fora da discussão de rede urbana, pois o que contribui para uma rede urbana se estabelecer no espaço é a razão pela qual as pessoas saem de suas cidades e vão em direção a outras. Nesse sentido, a rede urbana é um produto social onde, através de interações espaciais, articula a sociedade no espaço, garantindo a sua existência e reprodução (CORRÊA, 1997).

A mobilidade de passageiros com certeza não justifica por si só a configuração de uma rede urbana. Entretanto, é um fator que nos permitirá entender o papel que a rede de TRP tem desempenhado como um elemento estruturante no espaço da rede urbana, ou seja, como tem sido sua função de integrar uma rede de cidades, e de permitir a acessibilidade para a sociedade.

No conteúdo do segundo capítulo dessa dissertação, foi mostrada a rede urbana paranaense através do REGIÃO, (2008), a partir da região de influência de cada uma das cidades da pesquisa, a fim de evidenciar que a rede de Guarapuava não possui vínculo algum ou subordinação com as redes do norte paranaense. Isso é um fator que, em um primeiro momento, subtende que não há a necessidade de uma intensidade da mobilidade de pessoas entre uma cidade e outra. No entanto, a rede de TRP não tem sua configuração estritamente sobreposta à rede urbana. Como foi visto, na realidade paranaense são apenas quatro empresas que detêm as principais linhas do estado, e as suas áreas de atuação são muito nítidas e delimitadas. De certa forma, cada empresa cria sua territorialidade, que lhe é permitida através dos critérios do Estado da concessão de exclusividade, uma vez que se trata de um serviço público. Não iremos entrar na discussão a cerca de território, mas sim olhar a rede de TRP formada a partir dos agentes econômicos, que, por sua vez, tem o Estado como órgão regulador, e que atuam tanto na região de influência de cada cidade, bem como entre cidades polarizadoras.

Então, a rede de TRP é um elemento estruturador do espaço, que integra as cidades através do tempo⁵⁷. Logo, existe uma rede de cidades criada a partir da integração da rede de TRP, que não é necessariamente a rede urbana da região de influência, hierarquicamente caracterizada. E essa rede pode ter uma ótima acessibilidade, ou não, possuindo assim várias discontinuidades. É nesse sentido que iremos analisar as interações espaciais de Guarapuava com Londrina e de Guarapuava com Maringá, devido ao fato de possuírem relações, porém pouco intensas, como pode ser observado anteriormente com os dados de mobilidade de 2002 até 2007.

O TRP é um meio usado para a execução de várias necessidades, tais como: busca por serviços especializados, que se subdivide em serviços de saúde, escolas, universidades, escritórios jurídicos e de acessorias; serviço de comércio, que pode possuir vários ramos e especialidades; atrações culturais e de lazer e; busca de convívios sociais, como visita a familiares e amigos.

Nesse sentido, a coleta de dados referente às interações espaciais contidas na nossa pesquisa, buscamos abordar sob duas formas. A primeira foi com os passageiros de modo geral que utilizam o terminal rodoviário das 3 cidades, ou seja, independente do destino ao qual os mesmos estavam se dirigindo, foi aplicado o questionário⁵⁸ para saber a cidade de procedência, quais eram os motivos da viagem, e conseqüentemente qual ou quais eram os fatores que mais atraíam o motivo da sua mobilidade até as cidades. A finalidade desse procedimento foi a de ver em quais quesitos a cidade exerce centralidade, fazendo com que as pessoas se deslocassem através do TRP.

A segunda forma foi com os passageiros que se deslocam especificamente entre Guarapuava e Maringá, e Guarapuava e Londrina. Nesse caso, o questionário foi maior, com perguntas que, além de verificar os motivos dos deslocamentos, verificaram também os dados de eficiência do serviço prestado, a frequência que o utiliza, bem como a visão dos usuários a cerca do serviço de TRP específico dessas ligações. As razões para pesquisar dados sobre a eficiência do serviço prestado foram que estes contribuíram para a análise da acessibilidade na conexão entre as cidades.

⁵⁷ O tempo é um dos elementos também do conceito integração e acessibilidade, como foi visto no primeiro capítulo. Os elementos que constituem a integração e a rede de transporte são divididos em atemporais e temporais. O primeiro se refere às vias de circulação e aos terminais, pois são elementos fixos no espaço. Já os veículos são temporais por serem móveis e darem movimento nos elementos atemporais.

⁵⁸ Cf. Apêndice I

Nesse raciocínio, tentaremos refletir então quais são os fatores que as aproximam, e quais os fatores que as repudiam, entrando no âmbito da rede urbana, no fator centralidade, e no âmbito da rede de TRP com os quesitos de eficiência do serviço, que acontecem no espaço por onde ocorre a fluidez das interações espaciais.

5.1 Interações espaciais e centralidades

A centralidade é um fenômeno que não se restringe apenas entre uma cidade pólo e cidades próximas, ou somente com cidades que possuam vínculos de subordinação por órgãos públicos, mas sim atinge várias cidades de acordo com sua capacidade de atração por aquilo que é oferecido. Com certeza as cidades mais próximas a um centro polarizador acabam tendo uma intensidade mais freqüente em suas interações espaciais, se for principalmente ao que tange a prestação de bens e serviços. Já no que diz respeito a relações de trabalho e busca por estudos, são várias as cidades que podem se relacionarem.

Essa afirmação ganhou consistência devido ao trabalho de campo realizado nos terminais rodoviários das três cidades da pesquisa, o qual permitiu constatar que a centralidade possui seu alcance espacial de acordo com o motivo pelos quais os passageiros se deslocam até essa cidade.

Em Maringá, foram identificadas 25 procedências distintas⁵⁹, contendo cidades de vários estados, a saber: Alto Taquari-MT, Astorga-PR, Belém-PA, Belo Horizonte-MG, Campo Grande-MS, Campo Mourão-PR, Cianorte-PR, Colorado-PR, Florianópolis-SC, Foz do Iguaçu-PR, Guarulhos-SP, Iretama-PR, Kaloré-PR, Londrina-PR, Osasco-SP, Paiçandu-PR, Pitanga-PR, Presidente Prudente-SP, Recife-PE, São José do Ivaí-PR, São Paulo-SP, Sarandi-PR, Sinop-MT e Umuarama-PR. Quanto à natureza das interações espaciais provindas dessas cidades, constam na relação os seguintes motivos: comércio; conexão;⁶⁰ estudos (nível superior ou não), passeio (opções de lazer e cultura, ou visita a amigos e familiares); saúde e; trabalho. Nesse sentido, foram

⁵⁹ Cabe lembrar que o número de cidades procedentes e destinatárias a partir do terminal de Maringá, bem como das outras cidades, são superiores aos mencionados. No entanto, trata-se apenas dos dados que foram coletados nos dias 26/09/2008, e 27/01/2009, nos períodos vespertino e noturno, no terminal rodoviário municipal de Maringá.

⁶⁰ Conexão se refere ao fato da cidade ser um nó de linhas rodoviárias, importante por propiciar a conexão para várias cidades do Paraná ou do Brasil. Logo, a cidade tem uma centralidade no que tange a conexão para outros destinos.

entrevistadas 50 pessoas no terminal rodoviário de Maringá, distribuídos na seguinte proporção quanto ao motivo de viagem bem como a frequência:

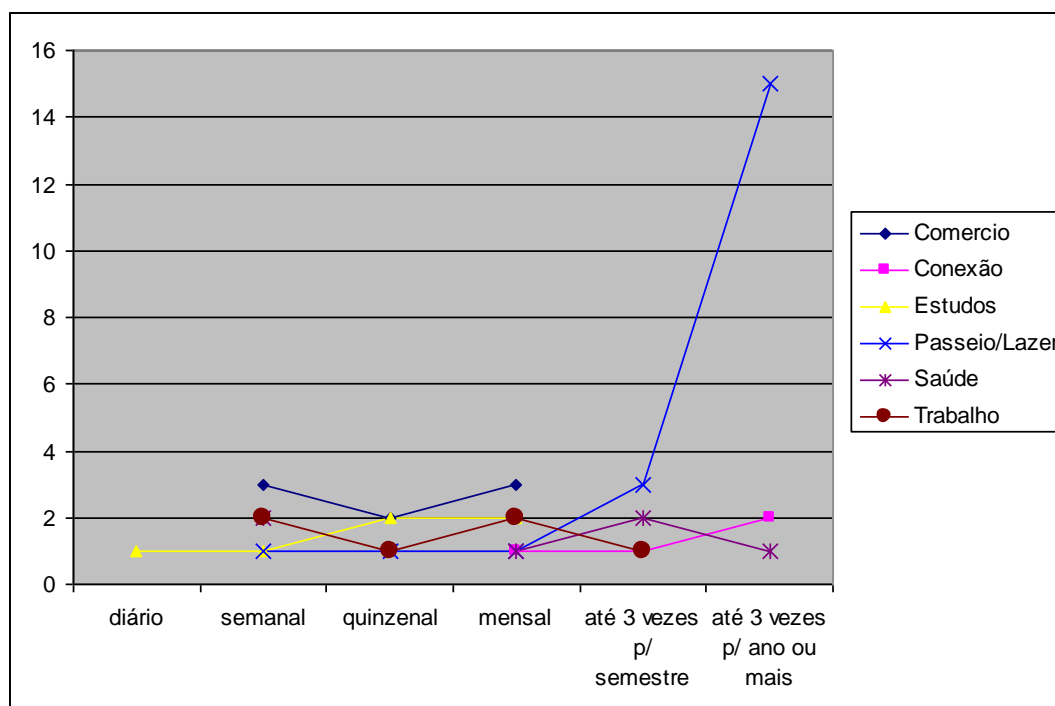


Gráfico 7: Frequência dos motivos dos deslocamentos em Maringá.
Fonte: Trabalho de campo, setembro/2008 e janeiro/2009.

Através desses dados, foi possível identificar alguns dos principais motivos que a centralidade de Maringá expressa no âmbito da rede urbana. Como podemos ver no Gráfico 7, os motivos que têm maior frequência são aqueles de prestação de serviços, comércio e trabalho. Foi possível constatar, por meio das entrevistas feitas aos passageiros do terminal rodoviário, que a busca por serviços, comércio e trabalho, que são fatores que apresentam uma frequência maior, não se restringem a cidades próximas ou na área de influência. Por exemplo, há pessoas que vêm de ônibus todo mês de São Paulo para consultas médicas, e há uma pessoa de Belém-PA que a cada três meses vem para Maringá por motivo de trabalho.

Em Londrina, foram identificadas 18 procedências⁶¹ distintas: Apucarana-PR, Cambé-PR, Cascavel-PR, Cornélio Procopio-PR, Curitiba-PR, Ivaiporã-PR, Jacarezinho-PR, Manoel Ribas-PR, Maringá-PR, Ortigueira-PR, Porecatu-PR, Rolândia-PR, Santa Mariana-PR, Wenceslau Braz-PR, Resende-RJ, Rio de Janeiro-RJ, ,

⁶¹ O trabalho de campo e a coleta dos dados foram realizados no dia 28/01/2009, nos períodos matutino e vespertino, no terminal rodoviário municipal de Londrina.

São Paulo-SP, e Ribeirão Preto-SP. Adotando os mesmos critérios, foram entrevistadas 50 pessoas no terminal rodoviário de Londrina, das quais apresentaram as seguintes naturezas em seus deslocamentos, como mostra o Gráfico 8.

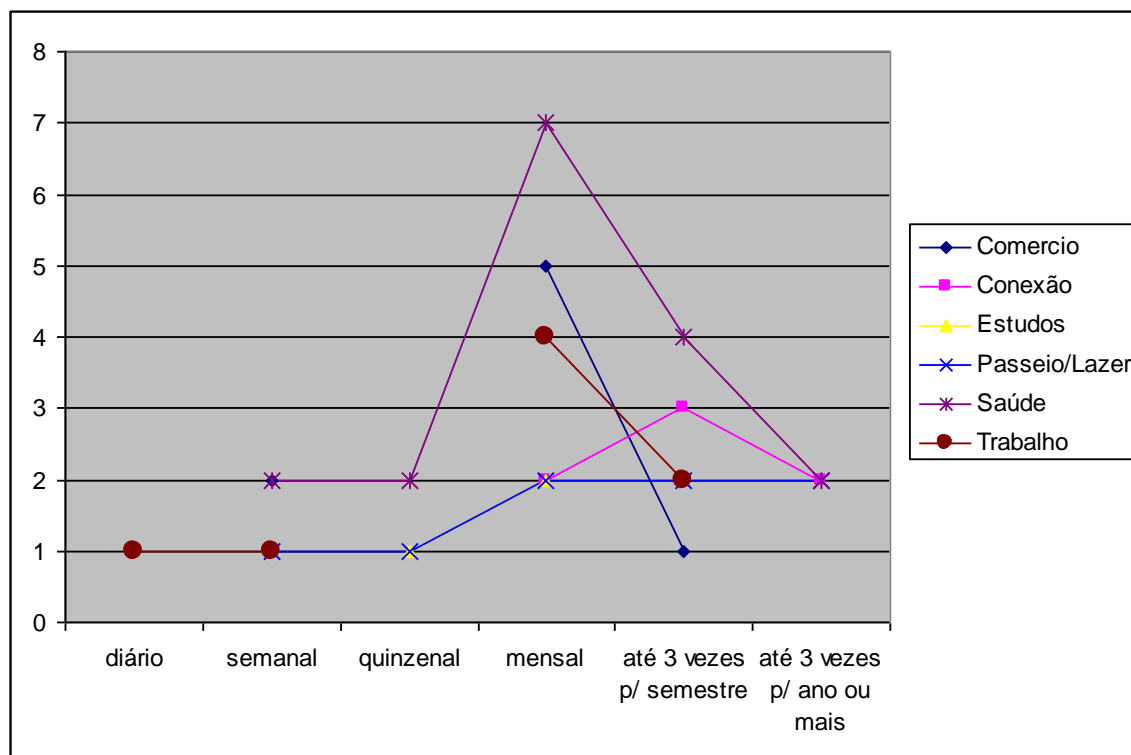


Gráfico 8: Freqüência dos motivos de deslocamentos - Londrina.

Fonte: Trabalho de campo, janeiro/2009.

Em Londrina, percebe-se um perfil distinto ao de Maringá no que se refere à natureza das interações espaciais, principalmente quando se nota que não há uma forte concentração em apenas um dos motivos, e todos se encontram bem distribuídos proporcionalmente.

Assim como em Maringá, a busca por serviços e os demais fatores em Londrina não se restringem apenas às cidades próximas, inclusive em fatores cuja freqüência é assídua. Houve, por exemplo, algumas pessoas que disseram se deslocar do estado de São Paulo para tratamentos médicos mensais e quinzenais, e, no que tange ao fator trabalho, a amplitude da centralidade é maior. Foi constatado, neste fator, deslocamentos da região oeste paranaense, de Curitiba e do estado de São Paulo, na maioria de suas vezes de forma mensal e até quinzenal. Já o comércio possui uma característica de atrair mais as cidades da região de influência de Londrina, ou seja, norte central paranaense como Apucarana e Ivaiporã, e o norte velho a exemplo de Jacarezinho e Cornélio Procópio.

Na cidade de Guarapuava por sua vez, foram identificadas 17 procedências⁶², a saber: Arapongas-PR, Campo Mourão-PR, Cândói-PR, Curitiba-PR, Guaíra-PR, Inácio Martins-PR, Ivaiporã-PR, Laranjeiras do Sul-PR, Pato Branco-PR, Pinhão-PR, Pitanga-PR, Ponta Grossa-PR, Prudentópolis-PR, Virmond-PR, São Paulo-SP, e Florianópolis-SC. Foram entrevistados em Guarapuava 50 pessoas. Quanto à frequência das interações espaciais, o fluxo diário não foi constatado, sendo que a concentração dos deslocamentos se encontra em uma frequência mensal, como pode ser visto no Gráfico 9.

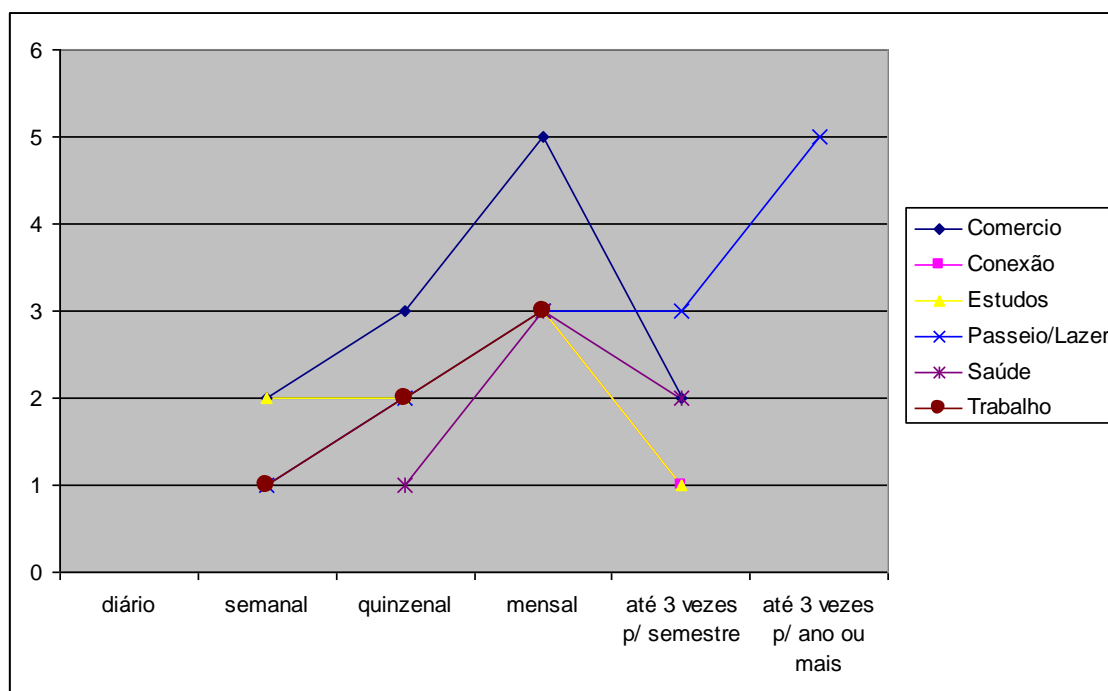


Gráfico 9: Frequência dos motivos de deslocamentos – Guarapuava.
Fonte: Trabalho de campo, outubro/dezembro de 2008.

Nas entrevistas realizadas em Guarapuava, constatou-se que os únicos fatores que não se restringem somente a área de influência são o passeio/lazer e o fator estudos. Na realidade de Guarapuava, o fator passeio/lazer, sobretudo a visita a familiares e amigos, foi um dos que mais apareceram provindos das cidades fora da região de influência, como por exemplo, as cidades de São Paulo-SP, Florianópolis-SC e Guaíra-PR. Já o fator estudo, apareceu também em cidades como Campo Mourão-PR, São Paulo-SP e Cascavel-PR, dentre as outras mais próximas. Também apareceram apenas

⁶² O trabalho de campo e coleta dos dados foram realizados nos dias 06/10/2008 e 20/12/2008, nos períodos matutino e vespertino, no terminal rodoviário municipal de Guarapuava.

duas procedências fora da região de influência, sendo no fator trabalho, nas cidades de Pato Branco-PR e Ivaiporã-PR.

Um dos fatores que desestimula uma frequência mais assídua à Guarapuava por parte de cidades mais próximas é a pouca disponibilidade de linhas metropolitanas, pois essa modalidade de linha estimula os deslocamentos de pessoas devido à tarifa acessível que é cobrada. Um outro fator, também, que acreditamos influenciar nessas frequências é que toda a região de influência de Guarapuava é uma das mais pobres do Paraná. Segundo PARANÁ, (2006a), as cidades da região centro sul paranaense se inserem no recorte chamado “região socialmente crítica”. Logo, o poder aquisitivo da população de modo geral não permite deslocamentos constantes e frequentes, pois se torna caro tanto o transporte, bem como usufruir daquilo que Guarapuava oferece.

5.2 A natureza das interações espaciais de Guarapuava com Londrina e Maringá

A identificação da natureza dos fluxos entre Guarapuava e Londrina, e Guarapuava e Maringá, constituiu um dos principais focos de nossa pesquisa, uma vez que estamos ao longo de todo trabalho, reunindo elementos que justifique a pouca articulação entre essas cidades.

Nesse sentido, o questionário específico aplicado para essas cidades foi feito com base no que foi aplicado para verificar a centralidade das cidades. No entanto, foram acrescentados mais itens, a fim de que se pudesse verificar e identificar não somente a natureza das interações espaciais, mas alguns critérios sobre a qualidade deste tipo de serviço, e também uma visão do usuário sobre quais têm sido os problemas do serviço de TRP (Apêndice III). Dessa forma, será possível apontar fatores para a avaliação da acessibilidade no espaço de circulação em questão.

As entrevistas foram realizadas nos terminais rodoviários das três cidades, sendo que em Guarapuava e Maringá, foram dois dias em meses diferentes, e em Londrina apenas um dia. Em todas as cidades, foram entrevistadas pessoas que eram residentes delas ou das cidades de destino. Em alguns casos, houve pessoas residentes em outras cidades que não eram Maringá, Londrina ou Guarapuava. Porém, uma das três ou era o destino ou um ponto de conexão. Dessa forma, consideramos os dados da interação espacial da seguinte forma: primeiramente, considerou-se o local de residência do passageiro, pois a partir disso, foi identificada a cidade que o mesmo buscou em

virtude de algum motivo. Esse procedimento serviu para diferenciar, por exemplo, os passageiros que vieram de Londrina para Guarapuava e estão retornando, e vice e versa. Dessa forma pudemos identificar o motivo pelo qual o passageiro foi atraído a uma das cidades, podendo haver as duas situações em ambos os terminais rodoviários.

Tratando da ligação Guarapuava-Londrina, foram entrevistados 15 e 8⁶³ pessoas nos terminais de ambas as cidades respectivamente⁶⁴. A quantidade é pouca devido ao fato do número médio de pessoas que realizam este trajeto diariamente ser em torno de 4 a 10.

Primeiramente, vamos expor os dados das pessoas que embarcaram em Guarapuava e seus respectivos motivos. Das 15 pessoas entrevistadas⁶⁵, 8 vieram a passeio/lazer, 4 por estudos, 2 pelo motivo trabalho e 1 pelo motivo de conexão, que neste caso estava indo para a cidade de Pinhão a passeio. Os demais motivos não foram citados. Quanto à frequência, percebe-se que é pouco intensa, como podemos ver no Gráfico 10.

Com relação às pessoas provenientes de Guarapuava que buscaram a cidade de Londrina por algum motivo, das 8 entrevistadas, 3 foram pelo motivo estudos, 4 por passeio/lazer e 1 pelo motivo conexão, sendo que esta estava indo para Assis-SP. Da mesma forma que em Guarapuava, os demais motivos não foram citados. Dessa forma, a frequência desses deslocamentos se caracteriza de acordo com o Gráfico 11.

⁶³ O fato da quantidade de entrevistados em Londrina ser inferior a Guarapuava nesta amostragem é devido ao fato da inviabilidade técnica da pesquisa de campo, a qual encontramos nas questões burocráticas do terminal rodoviário dessa cidade empecilhos para a realização de mais entrevistas em dias variados.

⁶⁴ Os trabalhos de campo foram realizados nos dias 06/10/2008 e 20/12/2008 no terminal rodoviário de Guarapuava, e no dia 28/01/2009 no terminal rodoviário de Londrina. Neste caso, devido ao fato da pouca quantidade de passageiros, todos os que se deslocaram para uma das duas cidades foram entrevistados antes do embarque.

⁶⁵ Cabe salientar que essas 15 pessoas entrevistadas em Guarapuava, todas estavam retornando a Londrina. Portanto no momento da entrevista, fizemos a distinção entre as pessoas que embarcaram em Guarapuava que estavam retornando a Londrina, e aquelas que residiam em Guarapuava e estavam se deslocando até Londrina. Consideramos a primeira forma, sendo que esse mesmo procedimento metodológico adotamos para as entrevistas realizadas nos outros terminais rodoviários.

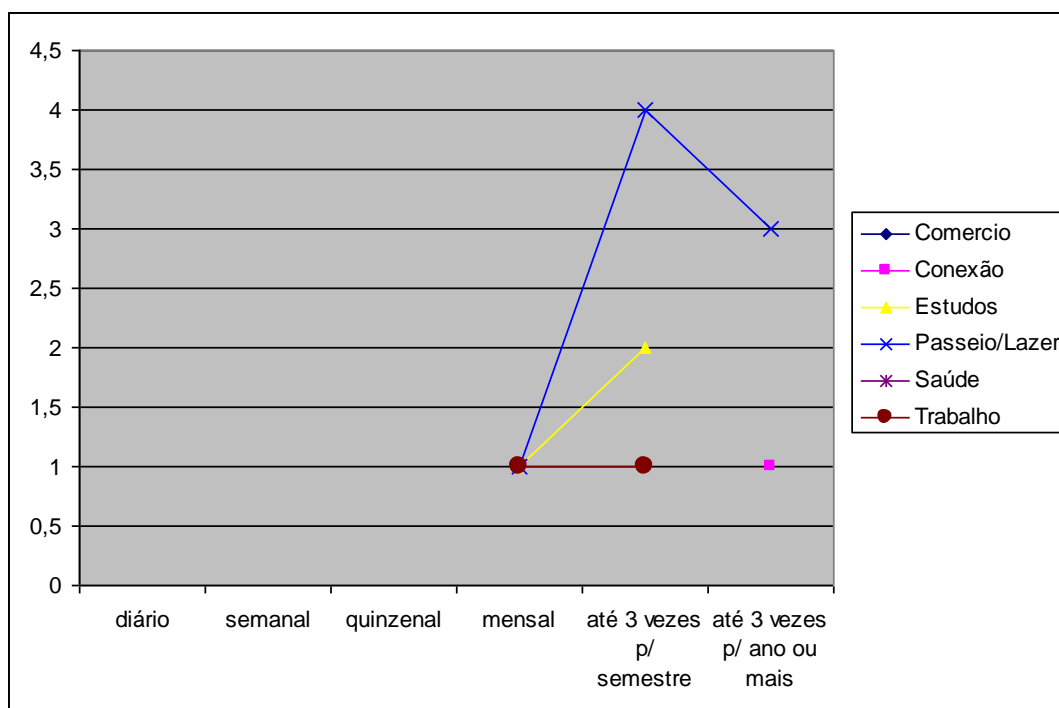


Gráfico 10: Frequência dos motivos de deslocamentos: Londrina-Guarapuava.
Fonte: Trabalho de campo, janeiro/2009.

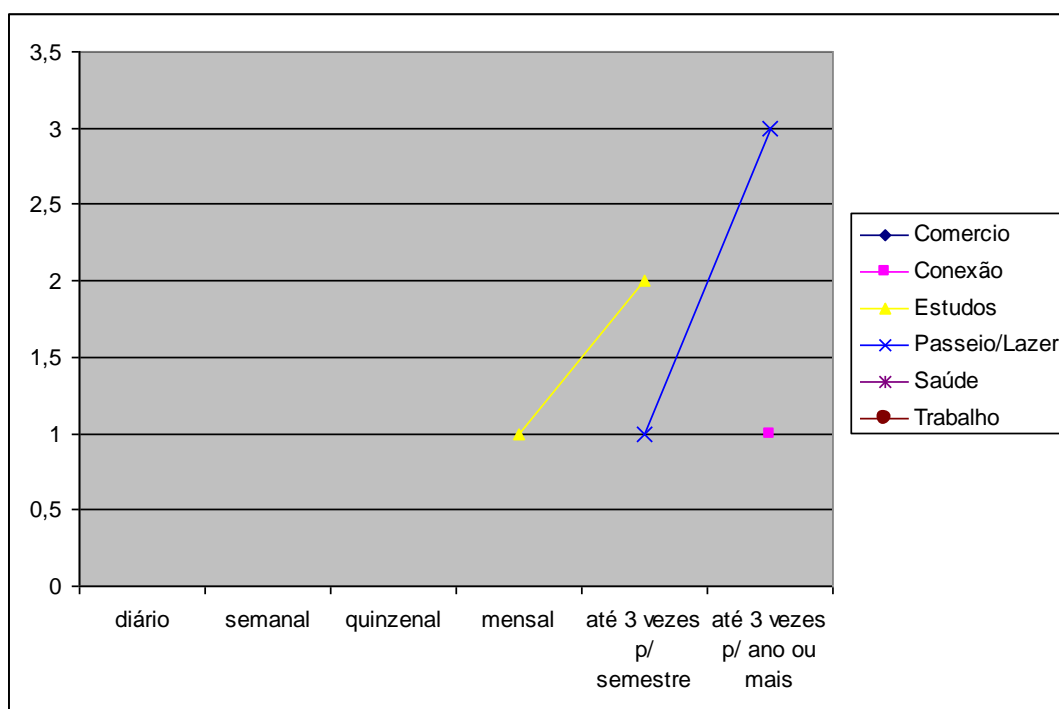


Gráfico 11: Frequência dos motivos de deslocamentos: Guarapuava-Londrina.
Fonte: Trabalho de campo, outubro/dezembro de 2008.

Como pode ser visto nos Gráficos 10 e 11, os principais motivos que justificam a interação espacial entre essas duas cidades é o passeio e a busca por estudos. Quanto

ao passeio, o principal motivo é a visita a familiares, seguido de amigos. Já no que tange o estudo, todos os deslocamentos são em virtude do ensino superior. Neste caso, a UNICENTRO, em Guarapuava, e a Universidade Estadual de Londrina (UEL) são as que desempenham papéis mais significativos, pois são instituições públicas.

A pouca frequência identificada contribui para os dados anteriores referentes ao fluxo de passageiros anual, o qual se caracteriza pelo baixo movimento, como foi mostrado anteriormente através da distribuição do movimento de passageiros, de 2002 até 2007. Outro fator que contribui para o baixo movimento na linha é a qualidade do serviço prestado do TRP, bem como a sua acessibilidade, que será visto mais adiante neste capítulo.

No tocante as interações espaciais identificadas entre Guarapuava e Maringá, foram entrevistadas 20 e 15 pessoas, respectivamente⁶⁶. Parecido com o que ocorre em Londrina, a quantidade de embarques diários também é pouca, sendo entre 5 a 12 passageiros. Os dias da semana que aumentam os fluxos são sexta-feira e domingo.

Deste total de passageiros entrevistados, 15 buscaram Guarapuava por algum motivo, e 20 buscaram Maringá. Das que chegaram a Guarapuava, 6 pessoas tiveram como motivo o passeio/lazer; 4 tiveram o estudo; 3 buscaram a cidade pelo motivo trabalho e; apenas 1 pelo motivo conexão, sendo que esta tinha como destino a cidade de Cândói. Esses motivos se distribuem com a seguinte frequência:

⁶⁶ Os trabalhos de campo foram realizados nos dias 06/10/2008 e 20/12/2008 no terminal rodoviário de Guarapuava, e nos dias 26/09/2008 e 27/01/2009 no terminal rodoviário de Maringá. Da mesma forma como se procedeu entre Guarapuava e Londrina, as pessoas entrevistadas nos terminais sempre eram aquelas que estavam retornando aos seus locais de procedência.

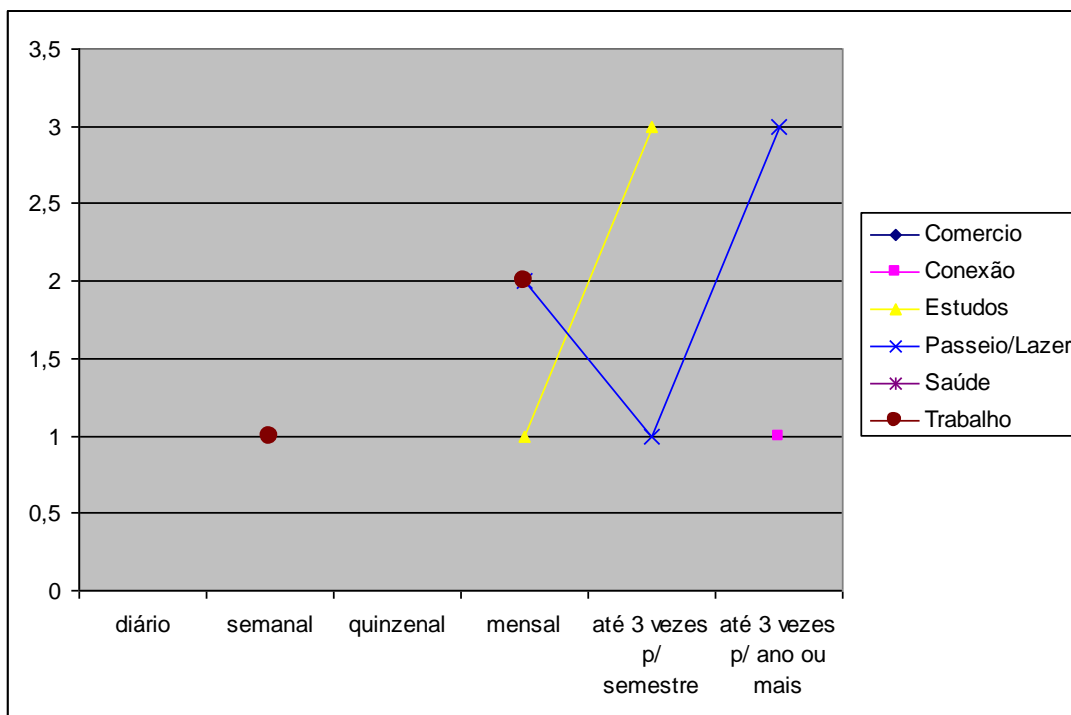


Gráfico 12: Freqüência dos motivos de deslocamentos: Maringá-Guarapuava.
Fonte: Trabalho de campo, setembro/2008 e janeiro/2009.

Já no que se refere à cidade de Maringá, foram 20 pessoas que a buscaram, sendo pelos seguintes motivos: 9 pelo motivo passeio/lazer; 5 por estudos; 2 pelo comércio; 1 pelo motivo trabalho e; 1 pelo motivo de conexão, caracterizando a seguinte freqüência:

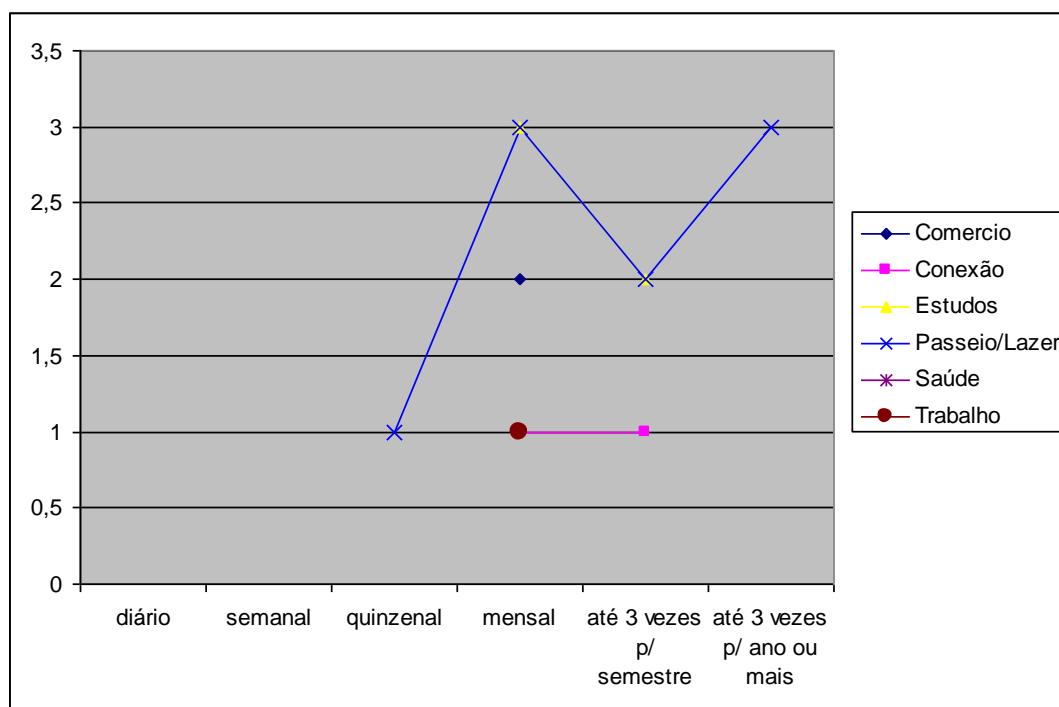


Gráfico 13: freqüência dos motivos de deslocamentos: Guarapuava-Maringá.
Fonte: Trabalho de campo, outubro/dezembro de 2008.

No que tange a estudos, Guarapuava reafirma seu papel enquanto oferta de ensino público superior de graduação e pós-graduação, pois, no motivo estudos, todos mencionaram a UNICENTRO. O mesmo acontece com Maringá através da Universidade Estadual de Maringá-UEM, sobretudo no que diz respeito à gama de cursos de pós-graduação de mestrado e doutorado. Quanto ao motivo passeio/lazer, quase 100%, tanto em uma cidade como em outra, foi para visitas familiares ou de amigos. Quanto ao comércio, somente Maringá recebeu passageiros, devido ao comércio de roupas de atacado. Já no que se refere ao motivo trabalho, a única pessoa entrevistada trabalha no setor de construção civil em Maringá. Em relação ao motivo conexão, por sua vez, o passageiro entrevistado utilizou Maringá para baldeação até Paranavaí.

Assim como acontece entre Guarapuava e Londrina, com Maringá a pouca frequência também contribui para os dados absolutos do fluxo de passageiro, que, exceto em períodos de férias e festas de fim de ano, a média mensal não costuma passar de 200 passageiros tanto na ida, como na volta.

A seguir iremos apresentar alguns fatores que implicam na qualidade do serviço de TRP, e qual é a visão dos usuários a cerca de alguns aspectos.

5.3 Qualidade e eficiência do serviço de TRP

Para avaliarmos a eficiência do serviço de TRP prestado entre as cidades da pesquisa, adotamos alguns critérios que foram baseados na metodologia de Ferraz (2004). Essa metodologia consiste em avaliar a eficiência do transporte coletivo urbano segundo uma visão dos usuários do sistema. No entanto, fizemos a adaptação de alguns fatores que não se inseriam na modalidade de transporte da qual estamos trabalhando, mudando então alguns parâmetros de avaliação. Sendo assim, adotamos os parâmetros que estão contidos no Quadro 7;

É muito importante entender a visão que os passageiros têm do serviço de TRP, pois muitas vezes o que prevalece é a visão dos agentes econômicos que buscam somente avaliar a questão da rentabilidade e da viabilidade das linhas sob a ótica econômica, e não sob a ótica social. O social não deve prevalecer em detrimento do econômico na visão das empresas, mas sim deve caminhar junto com a questão

econômica, pois a empresa é uma prestadora de serviço público, o qual visa a integração do território, garantindo a soberania do mesmo (MARTINS, 2004).

Fatores	Parâmetros de avaliação	Bom	Regular	Ruim
Característica dos ônibus	Idade dos veículos, estado de conservação; conforto.			
Frequência de horários	Grau de satisfação da oferta de horários disponíveis; se os horários atendem as necessidades.			
Tempo de Viagem	Se a duração do tempo de viagem condiz com a distância percorrida, levando-se em conta que o ônibus é um veículo grande e com paradas.			
Confiabilidade	Confia no serviço prestado pela empresa, no que tange ao cumprimento de horários.			
Atendimento da Empresa	Refere-se ao atendimento dos funcionários com o cliente na prestação de serviço			
Terminais rodoviários	Sinalização adequada, conforto no tempo de espera, segurança e higiene.			
Tarifa	Satisfação na relação tarifa x serviço prestado.			

Quadro 7: Parâmetros para avaliação da eficiência do TRP.

Fonte: Adaptado de Ferraz (2004).

Nesse sentido, foram feitas perguntas, conforme foi apresentado (Quadro 7), para todos os passageiros, cuja entrevista já havia identificado a natureza das interações espaciais. Para tanto, iremos considerar o total de pessoas que embarcaram em cada terminal rodoviário, independente do local de residência, e os resultados serão mostrados nos Gráficos 14, 15, 16 e 17.

Nos Gráficos 14 e 15, iremos perceber que os fatores mais apontados pelos entrevistados como sendo um problema são a frequência de horários, o tempo de viagem e a tarifa. No que diz respeito à frequência e o tempo de viagem, a insatisfação acontece pelo fato de haver apenas duas opções diárias para se deslocar de Guarapuava até Londrina. A primeira sai às 10h20min de Guarapuava, chegando a Londrina às 17h30min, e a segunda sai às 12h e chega às 18h30min. São linhas que possuem vários seccionamentos⁶⁷, sendo que não se restringem apenas às cidades, mas a localidades e pontos à beira da rodovia. No trajeto inverso, os horários partem de Londrina às 07h e 09h30min, chegando a Guarapuava 13h e 16h30min, respectivamente.

⁶⁷ A linha Guarapuava-Londrina tem 320 km de extensão, e o trajeto é realizado em quase 7 horas de duração. No itinerário, se inserem as seguintes seções e paradas: Guarapuava, Coitinho, Palmeirinha, Turvo, Pitanga, Manoel Ribas, Ivaiporã, Jardim Alegre, Placa Luar, Lidianópolis, Porto Ubá, Vila Diniz, Cruz Maltina, João Vieira, Faxinal, Mauá da Serra, Irerê e Londrina. No trajeto inverso, são os mesmos pontos de parada.

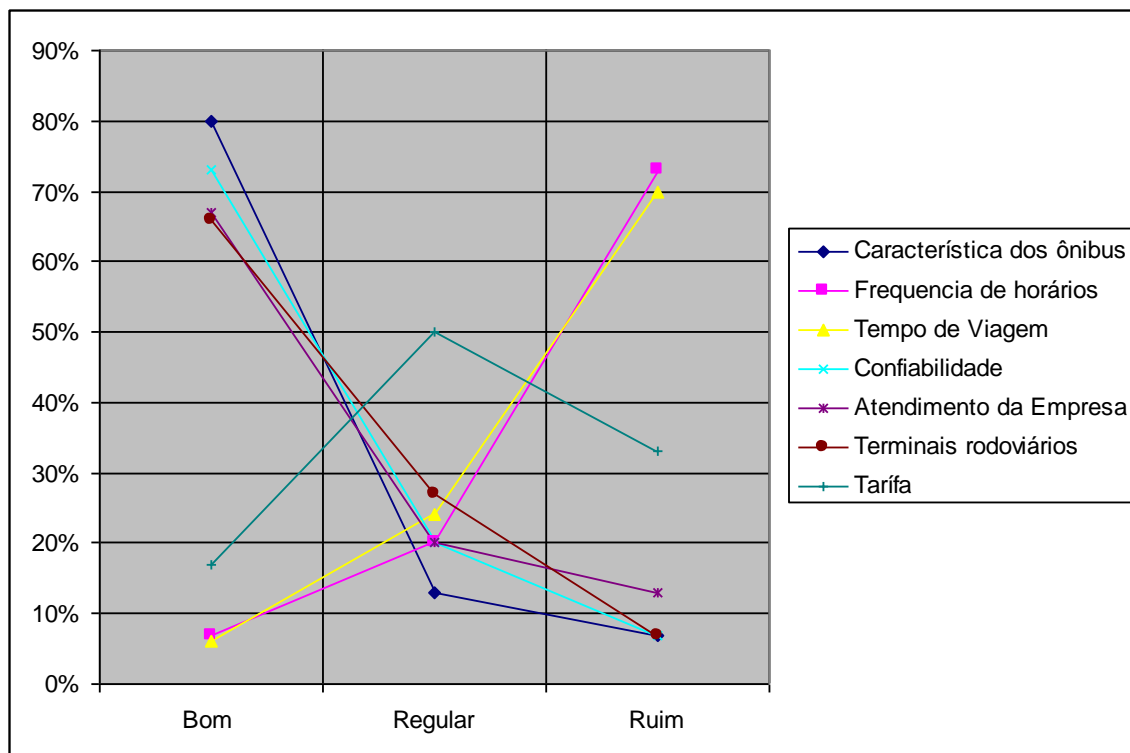


Gráfico 14: Eficiência do TRP na linha Guarapuava-Londrina.
Fonte: Trabalho de campo, outubro/dezembro de 2008.

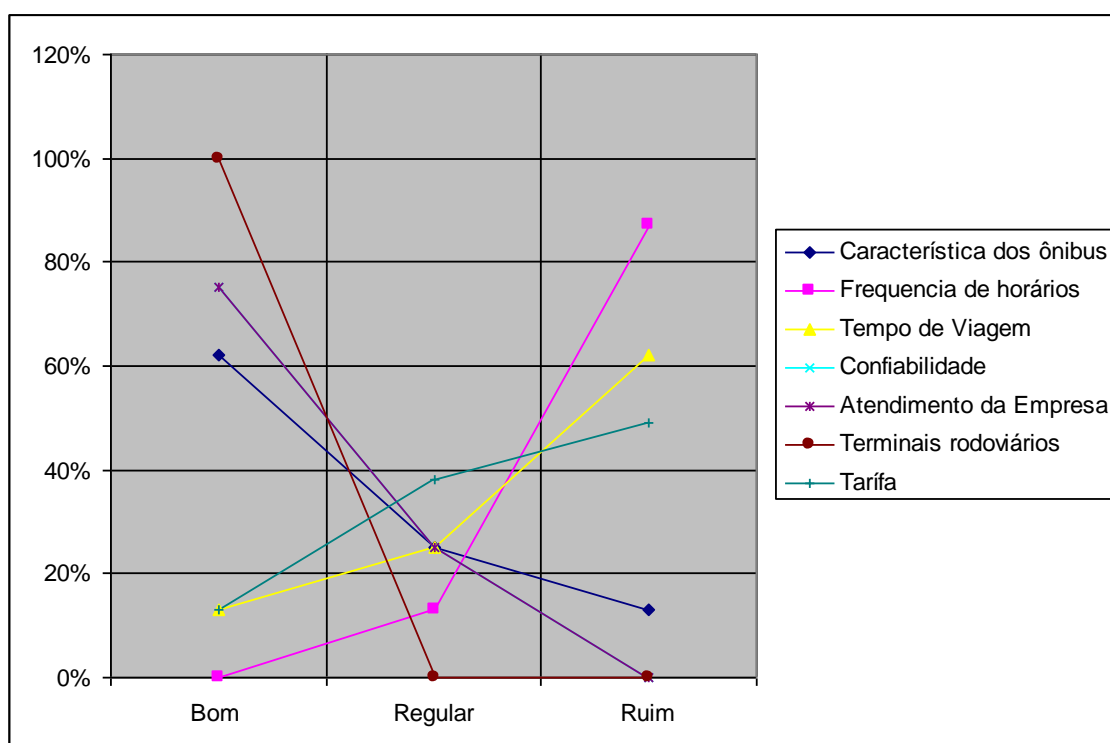


Gráfico 15: Eficiência do TRP na linha Londrina-Guarapuava.
Fonte: Trabalho de campo, janeiro, 2009.

Já entre as cidades de Guarapuava e Maringá, são apontados os mesmos problemas, porem com percentuais distintos, como podemos observar nos Gráficos 16 e 17.

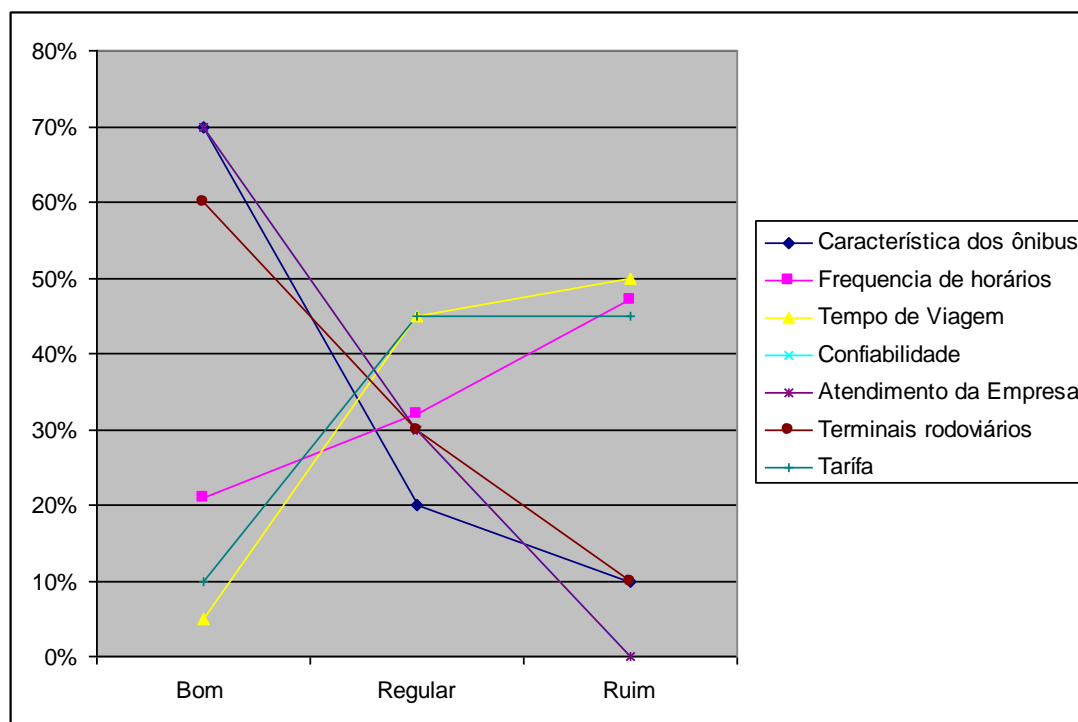


Gráfico 16: Eficiência do TRP na linha Guarapuava - Maringá.
Fonte: Trabalho de campo, outubro/dezembro de 2008.

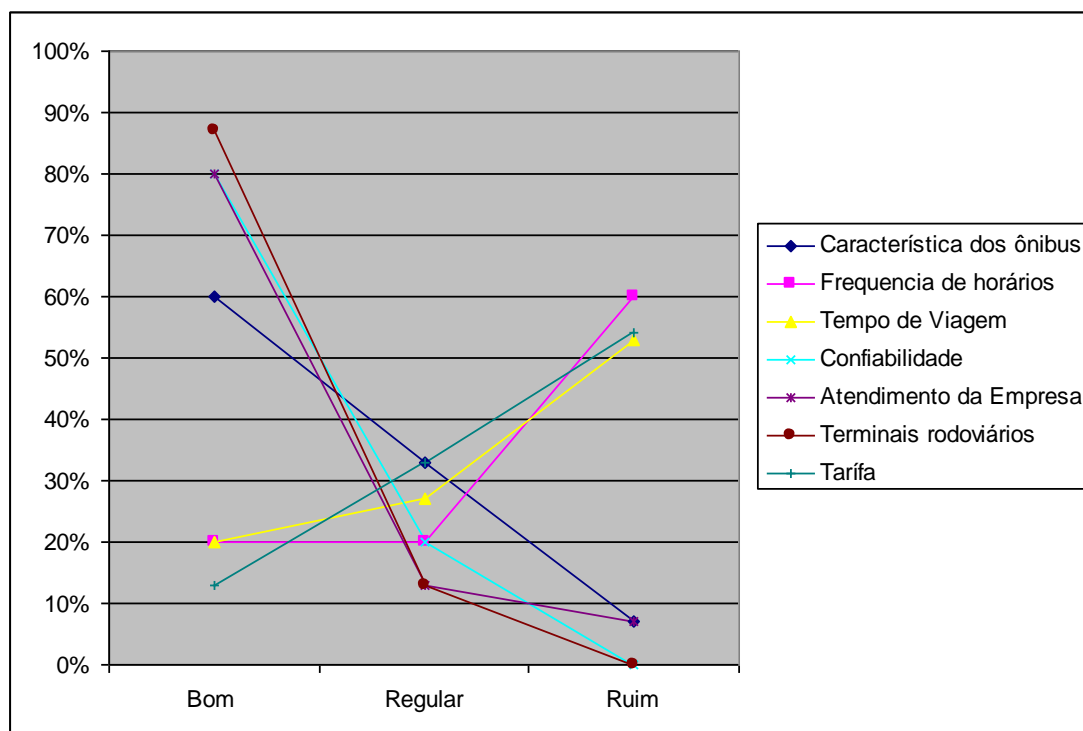


Gráfico 17: Eficiência do TRP na linha Maringá-Guarapuava.
Fonte: Trabalho de campo, setembro/2008 e janeiro/2009.

Entre Guarapuava e Maringá, a insatisfação dos quesitos frequência e tempo de viagem ocorrem pelo fato de haver apenas três opções, sendo que apenas uma ocorre de forma mais direta⁶⁸, e as outras duas são feitas através de baldeação. Das duas opções com baldeação entre Guarapuava e Maringá, uma pode ser considerada razoável⁶⁹ sob um ponto de vista da duração do tempo de viagem. Já a outra acaba sendo uma opção inviável⁷⁰, no ponto de vista da otimização do trajeto.

Quanto ao quesito tarifa, abordado anteriormente como sendo um dos quesitos de maiores problemas, a insatisfação é nítida ao identificar que a maioria dos passageiros considera ruim ou regular. A questão tarifária atinge a qualidade da eficiência do TRP não somente pelo alto valor cobrado, mas por este valor não ser condizente com um tipo de serviço mais eficiente nos quesitos mencionados como sendo os maiores problemas, ou seja, a frequência e o tempo de viagem. Logo, o valor pago pelo tipo de serviço prestado inibe ou deixa de incentivar o uso frequente do TRP para a realização do deslocamento.

Os terminais rodoviários de cada cidade são fatores que também influenciam na qualidade do serviço prestado. Para que o passageiro utilize satisfatoriamente o terminal, em seu tempo de espera pelo embarque, é essencial que estejam em boa qualidade as acomodações como: assentos, banheiros (gratuito e particular), segurança, limpeza e opções para alimentação. Neste quesito, o terminal rodoviário de Londrina obteve 100% de satisfação. Já o terminal rodoviário de Guarapuava, em todas as entrevistas feitas com os passageiros que viajam para Londrina e Maringá, a maioria apontou estar satisfeito, mas com algumas reclamações, principalmente quanto aos

⁶⁸Embora esse horário se caracterize por ser uma linha “mais direta”, é uma linha que é apenas Guarapuava - Campo Mourão, sendo que após esta parada, a linha se transforma em Campo Mourão – Maringá. Para tanto, não há necessidade de trocar de veículo. No trajeto inverso, acontece o mesmo procedimento. Em Guarapuava, o ônibus parte às 16h30min diariamente e chega a Maringá 22h. Em Maringá, o ônibus parte às 16h40min e chega a Guarapuava às 22h15min.

⁶⁹ Partindo de Guarapuava diariamente às 12h20min, o ônibus se dirige até Campo Mourão, parando apenas nas cidades contidas no trajeto, terminando seu percurso 15h40min. Após isso, a baldeação ocorre às 16h30min com a linha Toledo-Londrina, chegando a Maringá por volta das 18h10min. Não há uma opção parecida no sentido inverso da linha.

⁷⁰ Este horário é considerado inviável por ser caracterizado da seguinte forma: o horário diário desta linha é 07h, partindo de Guarapuava, e chega a Campo Mourão às 11h20min. O itinerário do trajeto é composto das seguintes cidades e localidades: Guarapuava, Coitinho, Palmeirinha, Turvo, Pitanga, Cataporanga, Iretama, Esplanada e Campo Mourão. A baldeação é feita às 11h30min, chegando em Maringá 13h30min. No entanto, corre-se o risco de não dar tempo de realizar a conexão, dependendo do desempenho da viagem feita até Campo Mourão.

banheiros públicos e ao teto, que principalmente no período noturno há circulação de muito vento.

Quanto ao quesito qualidade dos ônibus, em todos os terminais a aceitação foi boa, pois a maioria dos veículos que fazem as linhas tem em média 4 anos de uso. No entanto, alguns abordaram que faz pouco tempo que os ônibus novos entraram em circulação, e que até aproximadamente 3 anos atrás em todas as linhas haviam muitos carros ruins e com problemas de higienização. Já no que tange os demais quesitos contidos nos parâmetros de avaliação da eficiência do TRP, como confiabilidade e atendimento da empresa, todos se encontram com um grau de satisfação considerado bom, e não foi apontada nenhuma restrição pelos passageiros.

Para finalizar, houve uma pergunta em aberto no questionário, a qual pedia aos passageiros para apontassem qual é o principal fator, na visão deles, que deveria melhorar na linha que estavam utilizando. Nos três terminais rodoviários, foram entrevistados ao todo 58 passageiros. Desses, **78% colocaram que o que mais precisa melhorar hoje no serviço de TRP nessas linhas é a frequência de horários**. Todos que apontaram isso colocam que se houvessem mais horários ou empresas concorrentes, o serviço melhoraria, e dessa forma se sentiriam mais estimulados a estarem viajando. Já outros **7% colocaram o problema da higiene dos ônibus, que na maioria dos casos interfere na qualidade da viagem**. Outros **3% levantaram a questão da qualidade das estradas como sendo o maior problema e 7% não souberam opinar**.

5.3.1 Outros fatores para a avaliação da eficiência do TRP

Existem alguns fatores importantes a serem observados, e que não estavam contidos no questionário aplicado aos passageiros, que são as condições das rodovias que as linhas do TRP se inserem e seu papel no contexto das estratégias de integração e desenvolvimento regional no Estado.

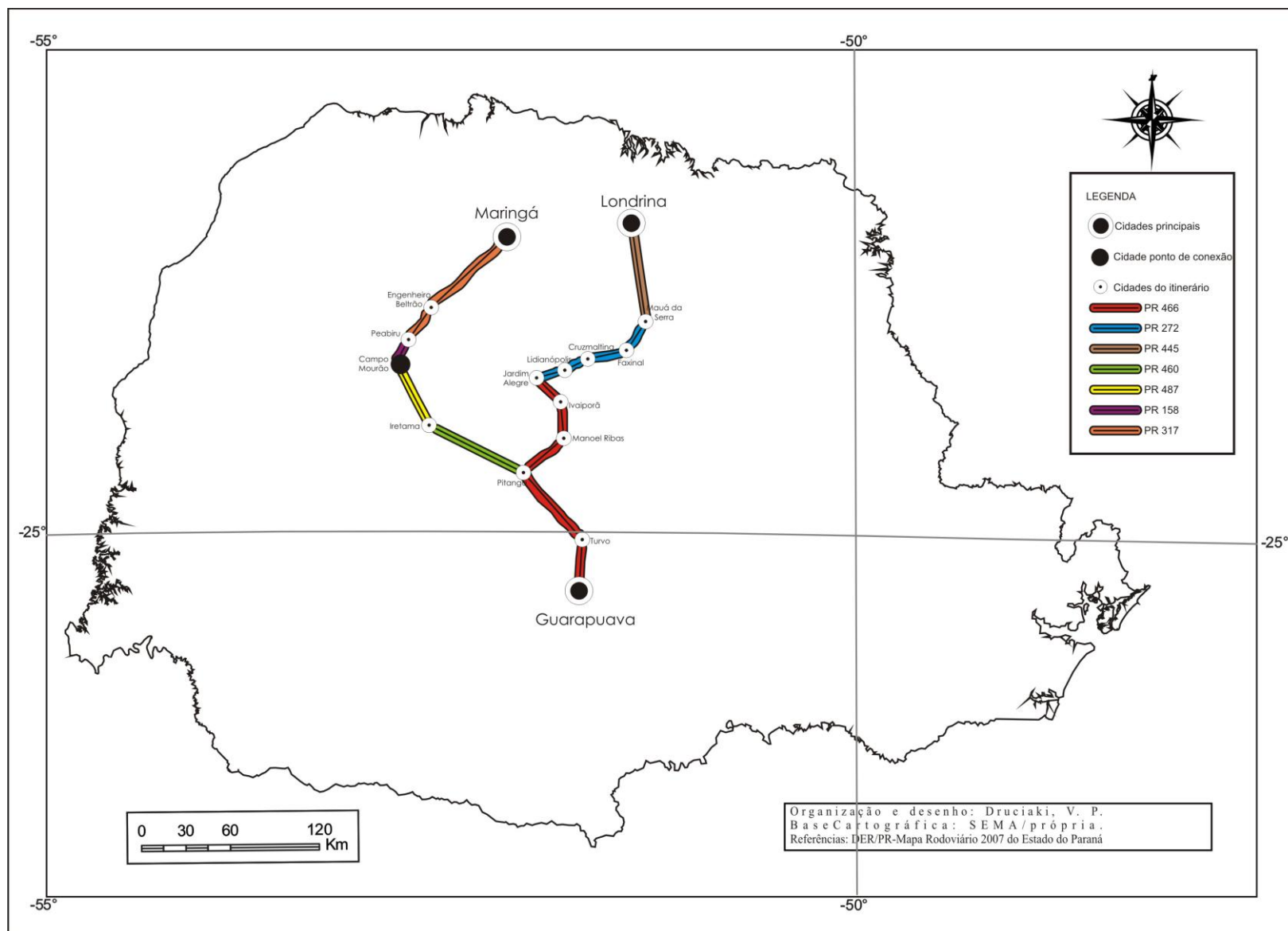
No que diz respeito às rodovias, foram perguntados diretamente para os motoristas dessas linhas itens como: estado de conservação de todos os trechos dos itinerários, segurança, se há acostamentos, terceira faixa, e recursos como oficinas, borracharias, postos de gasolina e restaurante em todos os trechos.

Entre Guarapuava e Maringá, um dos⁷¹ motorista da Expresso Nordeste levantou que de modo geral, as condições da rodovia podem ser caracterizadas por trechos, pois alguns trechos se encontram em bom estado, já outros apresentam problemas. Primeiramente, podemos citar um exemplo que acontece nas linhas tanto para Maringá como para Londrina, na Rodovia PR 466 no Mapa 15.

O trecho da Rodovia PR 466, que vai de Guarapuava até Pitanga, foi uma das várias rodovias paranaenses que foram recapeadas pelo Governo do Estado em 2005. No entanto, uma das dificuldades encontradas neste trecho é o forte desnível da pista, ocasionado pelo excesso de peso do transporte de carga que trafega sobre a mesma. Não há nenhuma fiscalização ou balança neste trecho. Nesse sentido, a durabilidade do asfalto diminui, comprometendo a instabilidade dos veículos.

De Pitanga até Campo Mourão, e de Pitanga até Jardim Alegre, os trechos se encontram em estado razoável, em condições propícias para o tráfego. No que se refere ao trajeto final até Londrina, encontra-se também em bom estado, com poucos buracos na pista. Já o trajeto final até Maringá, a partir de Campo Mourão a rodovia se insere no Anel de Integração. A diferença na qualidade da rodovia por estar sob a égide privada é nítida, assim como o movimento pela mesma. Os movimentos que passam pela Rodovia PR 317 são provenientes da região oeste paranaense, e conseqüentemente do Mercosul, bem como do estado de São Paulo que se dirige até essas regiões mencionadas.

⁷¹ O motorista da Expresso Nordeste entrevistado não quis se identificar, e trabalha nessa função na empresa a 12 anos. A entrevista foi bem objetiva, pois foi feita na plataforma de embarque da rodoviária de Guarapuava, no horário de partida do ônibus das 16h30min do dia 20/12/2008.



Mapa 15: Trechos percorridos pela Expresso Nordeste, de Guarapuava para: Londrina e Maringá.

Atualmente, o que se percebe ao analisar as rodovias existentes que ligam o centro-sul ao norte paranaense, é que as rodovias em si contribuem de forma significativa para a integração dessas regiões e suas cidades. No entanto, é evidente a distinção entre esses trechos no que tange a estrutura, bem como sua importância, em relação às rodovias do Anel de Integração. Sobre esses aspectos, entramos nos fatores que dizem respeito às estratégias de integração e desenvolvimento regional no estado do Paraná.

Desde as primeiras estratégias de integração regional no Paraná, privilegiaram-se as ligações entre as principais cidades no sentido leste-oeste e norte-leste, onde o principal intuito sempre foi ligar as cidades à capital paranaense e ao porto de Paranaguá. Nesse sentido, é importante frisar que foram traçadas três estratégias para o melhor desenvolvimento da rede urbana paranaense, como podemos observar:

a) o sistema polipolar, que procurava fortalecer as cidades com maior centralidade do estado e equipar as disparidades das ofertas de mercadorias e serviços destas com a demanda de suas regiões de influência; b) o sistema tripolar, que previa o fortalecimento de três pólos industriais dinâmicos, ligados entre si; c) o sistema biaxial, que previa o fortalecimento das cidades localizadas sob dois eixos, o primeiro ligado ao “corredor de exportação” do café, e o segundo ligado ao da soja (Sahr, 2001, p.27).

A opção que o governo tomou foi a da proposta do sistema tripolar, concentrando dessa forma seus esforços em três pólos, quase todas as cidades médias, tais como: Curitiba-Ponta Grossa, Londrina-Maringá e Cascavel-Toledo. Dessa maneira, nota-se que as estratégias pensadas e tentadas por em prática, mostram a necessidade de consolidar a rede urbana do norte do estado direcionada para a região de Curitiba, e conseqüentemente para o porto de Paranaguá. Até então, a rede do norte paranaense era predominantemente articulada com o estado de São Paulo, o que foi fruto de sua gênese e ocupação.

Por outro lado, teve-se a tentativa de uma ligação que consolidasse a rede urbana expandindo de leste para oeste, afim de que se fizesse um corredor de exportação como já mencionado, e que sob tal linha da rede tivesse alguns pólos regionais de desenvolvimento. Temos aí um dos primeiros reflexos nítidos de que a política de planejamento de desenvolvimento regional não pensou em alguma alternativa que ligasse o norte com o sul do estado, de forma que estimulasse a fluidez no território neste sentido.

O Anel de integração não foi diferente. Embora tenha sido uma estratégia neoliberal de gestão do território, privatizando as rodovias, foi promovida a integração entre os pólos regionais, exceto no sentido sul-norte.

Nesse sentido, entramos em um outro fator que contribui para a dificuldade em se obter uma eficiência na ligação feita pelo TRP entre Guarapuava com Londrina e Maringá: o baixo dinamismo sócio-econômico da região que compõem o itinerário das duas linhas. Excetuando-se Campo Mourão, todas as demais cidades compõem a área denominada pelo Programa Regional de Desenvolvimento Estratégico-PRDE de Área Socialmente Crítica (PARANÁ, 2006a). Essa tipologia foi adotada conforme o potencial de relevância econômica que essa região apresenta no estado, como podemos ver na Figura 20:

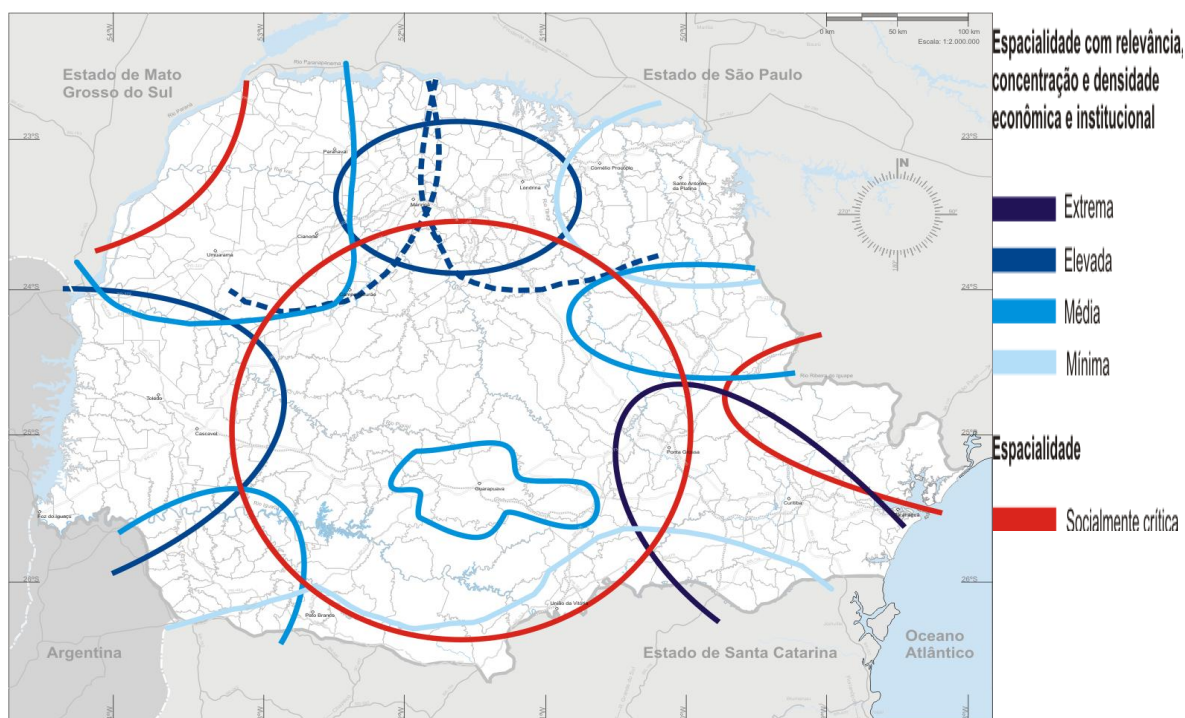


Figura 20: Mapa das espacialidades do Paraná de acordo com a relevância, concentração e densidade econômica.

Fonte: PARANÁ, (2006a).

A região socialmente crítica é onde se encontram as maiores disparidades em relação às regiões concentradoras do estado em todos os indicadores (PARANÁ, 2006a). Como consequência disso, a falta de integração e articulação tanto entre si, como em relação às demais partes do território torna-se um obstáculo, propiciando

assim uma segregação espacial imposta pela estrutura vigente. Em entrevista⁷² com uma das responsáveis pelo PRDE, o problema de integração nessa região não diz respeito somente às questões de infra-estrutura como às estradas, fato este sempre apontado como o principal entrave. A falta de uma dinamicidade nos aspectos econômicos, educacionais, culturais cria barreiras para a acessibilidade, que por sua vez é atrelada à infra-estrutura do território.

Ainda conforme a entrevista feita na SEDU em Curitiba, o que existe é uma situação onde grandes investimentos de empresas e indústrias não se instalam no corredor sul-norte, devido ao fato de não haver uma infra-estrutura e logística eficiente. Já na visão do Estado, não há investimentos de forma prioritária nesses lugares, justamente por não haver razões econômicas e demanda suficiente que justifiquem tais ações. Logo, o que existe na realidade paranaense é um grande campo de conflito onde os agentes produtores do espaço agem de acordo com seus interesses, e não da sociedade como um todo.

Enfim, o que se pode dizer é que se as rodovias interferem em parte na otimização das ligações feitas pelo TRP de Guarapuava até Londrina e Maringá, e as políticas públicas voltadas para a integração do território também devem ser levadas em consideração, pois o primeiro problema é fruto dessas ações.

5.4 Fatores que aproximam e fatores que repudiam a articulação de Guarapuava com Maringá-Londrina.

Até o momento, pudemos ver sob vários aspectos como é estruturado o TRP intermunicipal no Paraná, de acordo com a rede urbana e a região de influência de cada cidade, bem como a partir das áreas de atuação dos principais agentes econômicos. Como foi abordado no primeiro capítulo, a rede urbana e a de transportes não são sobrepostas, mas uma influencia e/ou condiciona a outra (SANTOS, 1999). Assim, a intensidade da circulação e a distribuição dos produtos e dos serviços determinam em parte, o nível de integração regional (CORRÊA, 1989). Assim sendo, podemos dizer que outros fatores que condicionam a integração de uma região, além da intensidade dos

⁷² Trabalho de campo feito em março de 2008. Entrevista realizada com Sandra Teresinha do PRDE, Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado (SEDU), Curitiba-PR.

fluxos, são as condições de infra-estrutura e dos meios usados para a realização das interações espaciais.

Na realidade paranaense, pode-se verificar através de REGIÃO (2008), que as relações entre as cidades por buscas de serviços, também acontecem fora da área de influencia direta das principais cidades, ou seja, da área nitidamente hierarquizada. No entanto, a intensidade é menor, pois a tendência de modo geral sempre será buscar o centro mais próximo para poder satisfazer as necessidades. Apesar da tendência sempre ser essa, devemos considerar os fatores históricos de ocupação, bem como os geográficos no que tange a distância entre as cidades. Segundo Corrêa (1989), a rede urbana é um produto social historicamente construído, e onde, através das interações espaciais, a sociedade se reproduz. Nesse sentido, a configuração atual da rede urbana é um reflexo de um processo histórico de ocupação do território, de ações governamentais e laços de relações sociais e políticas que foram se estabelecendo ao longo deste processo.

Nesse sentido, nós podemos considerar os fatores que propiciam ou não a articulação de Guarapuava com Maringá e Londrina, apoiados nos seguintes aspectos: fatores históricos; a rede urbana e as interações espaciais e; as características e a eficiência da rede de TRP intermunicipal.

5.4.1 Curitiba, Ponta Grossa, e a centralidade sobre Guarapuava

Como foi mostrado no segundo capítulo, Guarapuava possui uma região de influência pequena apesar de seu porte, e está totalmente vinculada a rede de Curitiba. Mas no que tange a prestação de serviços, além de Curitiba, Ponta Grossa é a cidade que mais desempenha interações espaciais com Guarapuava. Podemos afirmar isso através dos dados de movimentação do TRP entre essas cidades, como foi pesquisado em Druciaki (2006), como pode ser visto no exemplo a seguir no Gráfico 18.

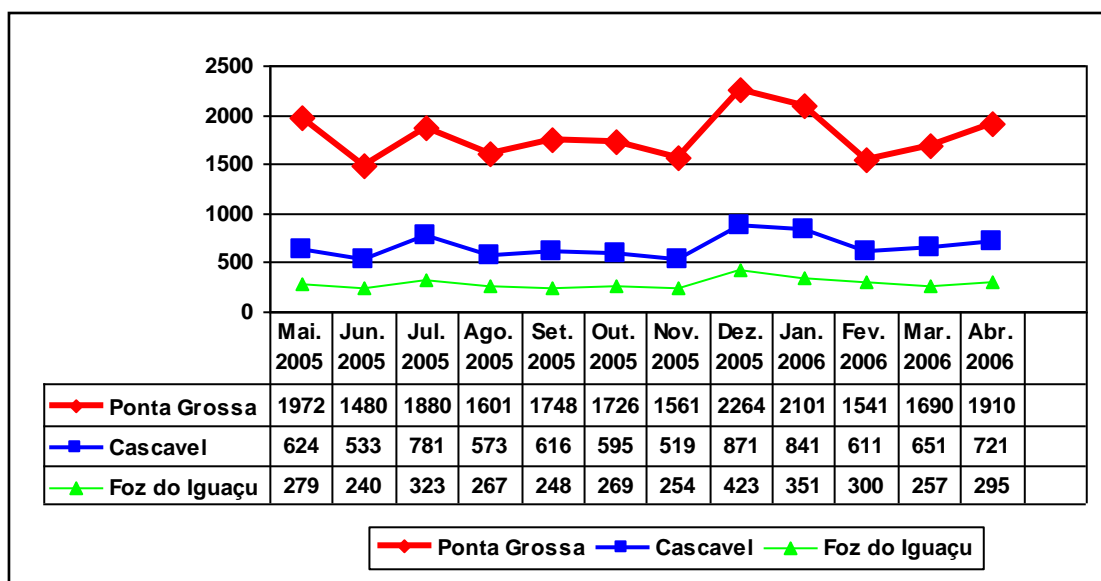


Gráfico 18: Fluxo de saída de Guarapuava no eixo leste-oeste paranaense.
Fonte: Druciaki (2006).

O Gráfico 18 não apresenta os dados em relação à Curitiba devido ao fato dela possuir as maiores ligações com Guarapuava. Então, procurou-se evidenciar os principais centros regionais paranaenses, próximos e de fácil acesso, todos situados na Rodovia BR 277. Como pode ser observado, os fluxos com Ponta Grossa são no mínimo três vezes a quantidade do fluxo estabelecido com Cascavel. Então, o que faz com que Guarapuava se aproxime muito mais de Ponta Grossa do que outros centros regionais? Vejamos pela seguinte ótica: Guarapuava e Ponta Grossa surgiram no mesmo período de ocupação, no chamado Paraná Tradicional. Desde a época dos ciclos da erva mate e da madeira, já se centralizavam em Ponta Grossa muitos serviços, bem como a gestão de empresas, como escritórios da época (SILVA, 1995). A primeira ligação de ônibus que Guarapuava recebeu em sua história foi com Ponta Grossa, sendo que foi a primeira linha da Empresa Princesa dos Campos. Isto fez com que a sua sede se fixasse em Ponta Grossa até hoje, e a ligação entre as cidades fosse feita até hoje por esta empresa. Em todo este processo, provavelmente laços culturais, sociais, políticos e econômicos se formaram, permitindo uma sinergia entre as cidades.

Já em relação a Curitiba, pelo fato da proximidade (254 km) e de ser a capital do estado, há uma maior intensidade nos fluxos com Guarapuava. Mas além de ser sede administrativa, Curitiba é uma metrópole que oferece uma gama de serviços especializados, pelos quais o Paraná todo e parte de Santa Catarina são influenciados, sendo que com Guarapuava a influência é ainda maior. Todos esses fatores que atraem

Guarapuava até essas cidades fizeram com que existisse, obviamente, uma demanda capaz de gerar várias linhas interligando-as, com maior frequência de horários. Logo, a atração de Ponta Grossa e Curitiba sobre Guarapuava são reforçadas por haver acessibilidade no TRP, ou seja, é muito mais fácil se deslocar até essas cidades onde se pode ir e retornar no mesmo dia, devido à frequência de horários oferecidos.

Diante disso, percebe-se que se considerarmos apenas o fato da busca por serviços especializados, na medida em que se busca Ponta Grossa e Curitiba, Maringá e Londrina acabam sendo repudiadas, pois as condições de acessibilidade até essas cidades não favorecem interações espaciais mais intensas, tampouco as estimulam para acontecerem. Somado a isso, o fator distância também influencia, apesar de serem quase a mesma distância⁷³ que em relação a Curitiba.

5.4.2 Guarapuava, Maringá e Londrina: o que as afastam?

Ao longo das várias seções do trabalho, foram reunidos diversos fragmentos que nos permitiram observar quais são os motivos mais prováveis que causam a falta de articulação de forma mais intensa entre Guarapuava com Maringá e Londrina.

Primeiramente, cabe salientar que no processo de ocupação do norte do Paraná, a constituição da rede urbana foi quase que toda direcionada ao estado de São Paulo, e somente a partir da década de 1960 é que a região começou a se integrar com o resto do estado através da abertura de estradas pavimentadas. A região centro-sul, da qual Guarapuava pertence, só passou ter ligação com o norte paranaense através de rodovias asfaltadas a partir de 1970. Mesmo assim, não eram rodovias como, por exemplo, a Rodovia do Café, construída para ligar a capital ao norte do estado, ou a Rodovia BR 277, que atravessa o estado de leste a oeste. Segundo Roncaglio (1996), os planos rodoviários estaduais desde 1950 nunca propuseram a construção de uma rodovia longitudinal que fosse um eixo estruturador do espaço paranaense, no intuito de integrar os extremos norte e sul passando por Guarapuava.

Nesse sentido, vemos que não há nenhum eixo econômico, que propicie uma maior fluidez nesse sentido, e que toda a região central do Paraná, que separa Guarapuava do norte do estado, é a região mais pobre em aspectos socioeconômicos.

⁷³ Guarapuava até Maringá são 300 quilômetros, e entre Guarapuava e Londrina são 320 quilômetros.

Como vimos anteriormente, Guarapuava tem, de forma mais acessível, Ponta Grossa e Curitiba no que tange a oferta de bens e serviços, ao contrário de Maringá e Londrina, que acabam sendo uma opção inviável do ponto de vista da acessibilidade, mesmo que sejam cidades que possuam vários atrativos.

Contudo, como pode ser visto nos gráficos da natureza das interações espaciais de Guarapuava com Maringá e Londrina, mesmo que apresentem fluxo baixo, há uma necessidade de relacionamento entre as cidades. Muitas pessoas colocaram como motivo a visita a parentes, familiares, e também muitos colocaram que buscam trabalho entre essas cidades. Juntamente a isso, a atração que as universidades estaduais UNICENTRO, UEM e UEL possuem, é uma forte justificativa que contribui para os fluxos entre as cidades. Portanto, mesmo diante dos fatores históricos e socioeconômicos, que apontam fortemente para desarticulação, não há como negligenciar que existem motivos para que se melhore a questão da articulação através do TRP.

Nesse sentido, melhorar a articulação do TRP implica em vários esforços por parte dos agentes que constituem toda estrutura do mesmo, ou seja, ações por parte do Estado, que é a instância que regula e permite este tipo de serviço, que por sua vez irá influenciar nos agentes econômicos.

Primeiramente, o estado enquanto unidade político-administrativa deve criar ações voltadas à integração de seu território, sendo que no Paraná, seriam ações mais especificamente no sentido norte-sul. Atualmente podemos dizer que o problema da ligação norte-sul não se trata da existência de descontinuidades físicas, mas sim da falta de estímulo para que existam condições para a realização de interações mais intensas. Em outras palavras, não são as condições da malha rodoviária que implica de forma primordial no grau de intensidade dos fluxos, mas a pouca necessidade de locomoção entre as cidades, que, por sua vez, se associa a outros fatores como discutiremos ao longo da dissertação, tais como a razão das interações espaciais, eficiência do TRP e, por sua vez, a acessibilidade ao mesmo.

Nesse sentido, o Governo traçou um plano de metas através do PRDE intitulado de Intervenções Macrorregionais (Figura 21). Trata-se da síntese de todos os estudos realizados no âmbito do planejamento urbano e regional do estado, constituindo

um trabalho síntese⁷⁴ de todos os PDU/PRDE⁷⁵ feitos até então. A partir disso, trataram-se algumas metas para compor um planejamento que visasse medidas para conter as seguintes realidades encontradas:

- População e renda são concentradas em poucas regiões;
- Nas regiões de agronegócios em larga escala, a produtividade está no limite;
- Em grande parte do campo, a produção é limitada à subsistência local e regional e;
- Falta de acessibilidade e articulação no estado em regiões deprimidas.

Cada um dos espaços paranaenses tem um plano de ação específico para que se insiram na proposta geral do Estado, que é a de um reordenamento e aceleração das regiões deprimidas. Na proposta governamental, o termo “reequilíbrio regional” é muito enfatizado. No entanto, optamos por outro termo para esta temática, chamando-o de “amenização das disparidades regionais”, haja vista que o termo reequilíbrio não condiz com a história paranaense, pois desde sua gênese, o território nunca foi equilibrado. Mesmo que as propostas de planejamento surtam efeitos futuros, haverá apenas uma amenização dos baixos indicadores socioeconômicos e uma inserção maior das localidades deprimidas no contexto da rede urbana paranaense. No que tange a inserção, pretende-se melhorar os acessos das cidades em torno do eixo norte-sul, promovendo a acessibilidade. Apesar das melhorias feitas nas estradas paranaenses, a realidade que se encontra ainda é de pouco dinamismo e pouca articulação.

⁷⁴ PARANACIDADE/IPARDES/UFPR: Sinopse PRDE. Planos Regionais de Desenvolvimento Estratégico Para o Estado do Paraná. Curitiba. 2006.

⁷⁵ PDU-Plano de desenvolvimento urbano. PRDE - Planos Regionais de Desenvolvimento Estratégico.



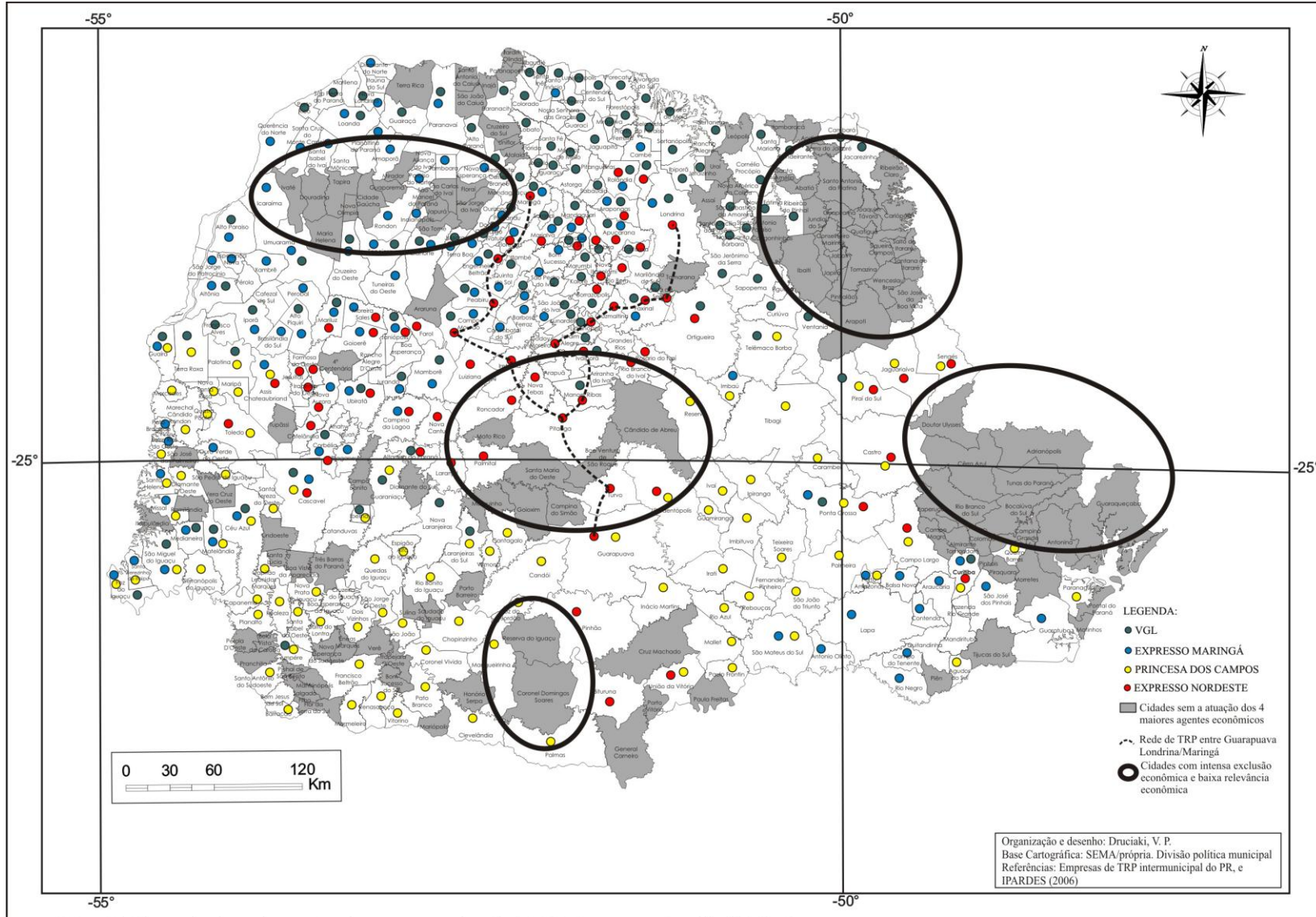
Figura 21: Linhas de ações do PRDE e intervenções macrorregionais.
 Fonte: PARANÁ, (2006b).

Visto que a realidade socioeconômica atinge diretamente a questão da articulação, devemos apontar também os outros fatores que dizem respeito a esta problemática, sob o viés do TRP especificamente.

Segundo Wright (1992), a questão do monopólio, que, por sua vez, tem a proteção do Estado, afasta não somente a concorrência visível de outras empresas como também a concorrência potencial, cujo tipo de concorrência faz uma empresa se esforçar para atender bem os passageiros que transporta. Apesar dos esforços da Expresso Nordeste para a prestação de serviço, a população usuária mostrou em sua grande maioria a insatisfação principalmente no que tange a frequência. Através das informações reunidas ao longo da pesquisa, constatamos que em partes, sem deixar de considerar a questão socioeconômica, o argumento de Wright (1992) faz sentido com a problemática abordada. Ao realizar a entrevista na Empresa Princesa dos Campos, constatamos que a mesma já teve interesses em se inserir em uma linha que ligasse Guarapuava com Maringá e Londrina. Apesar dos esforços e de sua ampla área de atuação, a intenção esbarrou no campo político, quando se tentou por duas vezes criar um projeto com o apoio da câmara de vereadores de Guarapuava para a criação da linha, que em seguida seria encaminhado para o DER/PR. Mesmo que isso acontecesse, talvez fosse esbarrar no princípio da concessão e exclusividade que pertence a Expresso Nordeste, e não teria êxito tal procedimento.

Nesse sentido queremos afirmar que a concorrência seria algo que fortaleceria a qualidade, a eficiência e conseqüentemente a articulação da rede de TRP de Guarapuava com Maringá e Londrina. Não se trata de uma solução para intensificar a rede, mas contribuiria para a coesão do território, promovendo a acessibilidade para aqueles que, por um motivo ou outro, dependem do monopólio que liga essas cidades.

No tocante a questão do monopólio, ou do princípio da exclusividade, termo este empregado pelo estado para não se referir ao monopólio, é nítido no Paraná a presença dos quatro maiores agentes econômicos em quase todo o território, sendo poucas as cidades que não tem ao menos um guichê nos respectivos terminais rodoviários representando as mesmas. Nesse sentido, elaboramos um mapa síntese (Mapa 16), onde mostramos a espacialização dessas empresas. Utilizamos como critério desta espacialização a atuação de cada empresa apenas no que tange o serviço de transporte de passageiros feito por ônibus, e somente no território paranaense. Se considerássemos como área de atuação as cidades onde apenas funcionam serviços de encomendas dessas empresas, aumentaria de forma significativa a área.



Dos 399 municípios do Paraná, a VGL atua em um total de 129. A Expresso Maringá se encontra em 97 municípios paranaenses, já a Princesa dos Campos atua em 90, e a Expresso Nordeste, por sua vez, atua em 65 municípios. Todas as principais cidades do Paraná no que se refere à quantidade de população e economia, têm a presença de pelo menos uma ou duas dessas empresas. Quanto às cidades que não possuem representação de nenhuma dessas empresas, nota-se que se tratam de várias cidades com baixos índices socioeconômicos, e também cidades que contêm perdas demográficas. A região nordeste do Paraná, por exemplo, sendo necessariamente o Norte Velho, apresenta baixos índices socioeconômicos se comparado com outras regiões do estado (IPARDES, 2006).

As delimitações colocadas em torno das cidades não atendidas pelas empresas, de certo modo configuram-se com a delimitação expressada na Figura 20 apresentada anteriormente, onde foram mostradas as regiões paranaenses de acordo com a relevância econômica. Também podemos tomar como exemplo a Figura 21, em que a região do centro expandido, cuja característica se apresenta pela estagnação e intensa exclusão socioeconômica, engloba boa parte da delimitação que fizemos no Mapa 16.

Sendo assim, a espacialização nos revela uma realidade de que as quatro maiores empresas de TRP paranaense pouco atuam em cidades que apresentam baixos índices socioeconômicos⁷⁶. Não se trata de uma generalização, pois muitas cidades com condições semelhantes cediam filiais das quatro empresas. No entanto, é notório que as os agentes econômicos hegemônicos do setor incorporam todas as ligações onde a fluidez é mais intensa. Entretanto, essas áreas acabam tendo a atuação dessas empresas através das linhas intermunicipais, pois em alguns casos, as empresas se inserem em espaços dessa natureza com linhas interestaduais a exemplo do Vale do Ribeira paranaense, onde a Princesa dos Campos realiza ligações entre Curitiba à Registro-SP.

Sendo assim, o que pudemos perceber é que muitas linhas tem sua existência justificada em virtude do transporte de encomendas. Através das ligações entre as cidades estudadas, pudemos em campo constatar isso. Muitas vezes ao embarcar em alguma dessas linhas, notava-se o baixo índice de poltronas ocupadas, e em contrapartida o com aproveitamento dos passageiros. Isso pode ser uma tendência para as outras regiões do estado onde não existe intensidade na rede de TRP, e a manutenção do monopólio e da concessão dessas linhas podem estar tomando outro objetivo além de

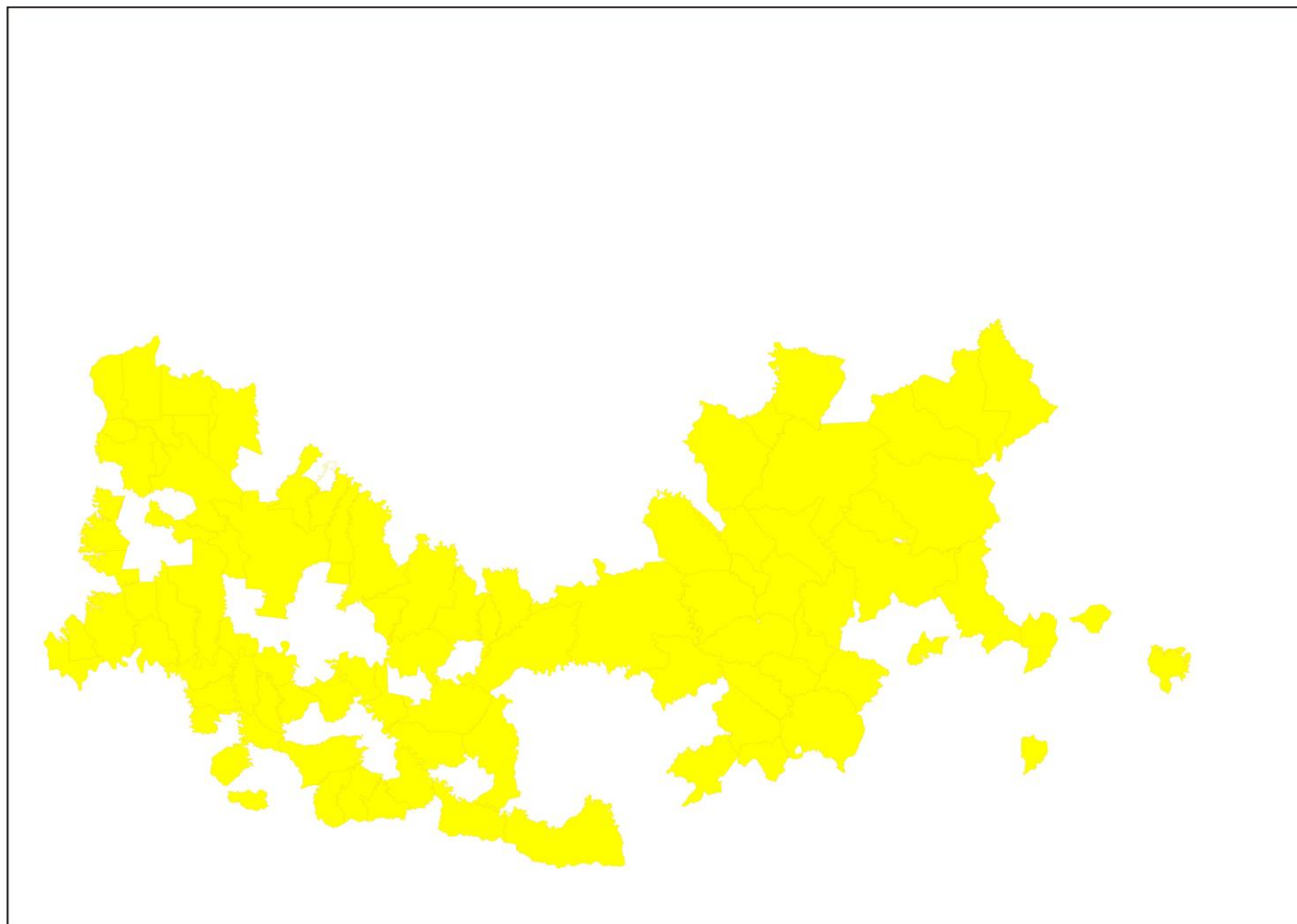
⁷⁶ Baseado em: Os Vários Paranas: identificação de espacialidades socioeconômicas-institucionais como subsídio ao plano de desenvolvimento regional. Curitiba: IPARDES, 2006. 90p.

transportar pessoas, mas sim uma forma de assegurar a exclusividade no transporte de cargas e encomendas, sobretudo as encomendas do tipo “*express*”, que por muitas vezes é uma alternativa frente aos serviços dos correios.

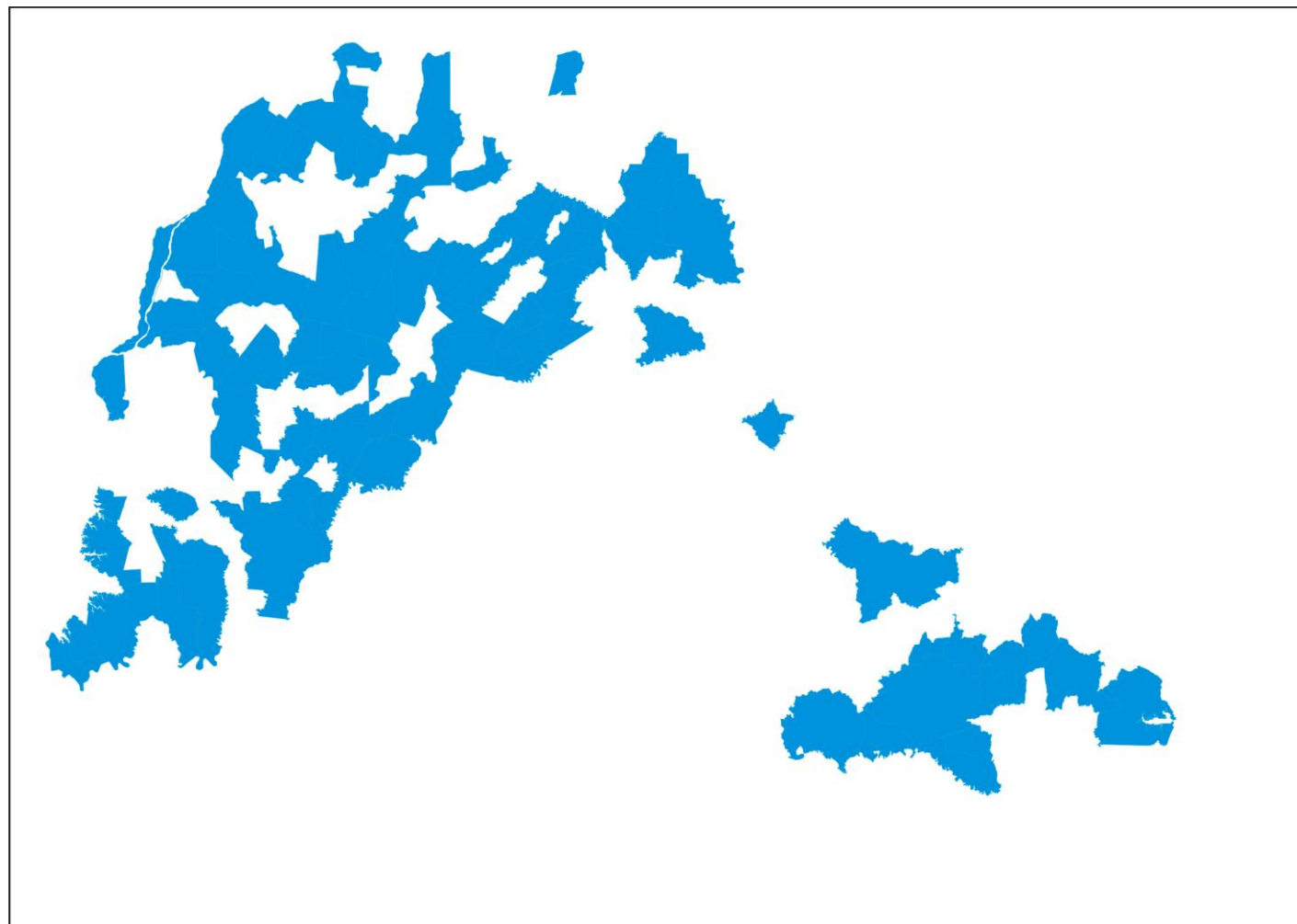
Ainda no que tange a síntese da problemática da pesquisa, elaboramos um segundo mapa (Mapa 17), no qual sobreposamos através da implantação zonal, as áreas de atuações das empresas objetos de estudo da pesquisa. Este mapa veio complementar o primeiro mapa síntese, reforçando a visão nítida dos grandes nós da rede de TRP, bem como a área de atuação, e o respectivo território de cada empresa.



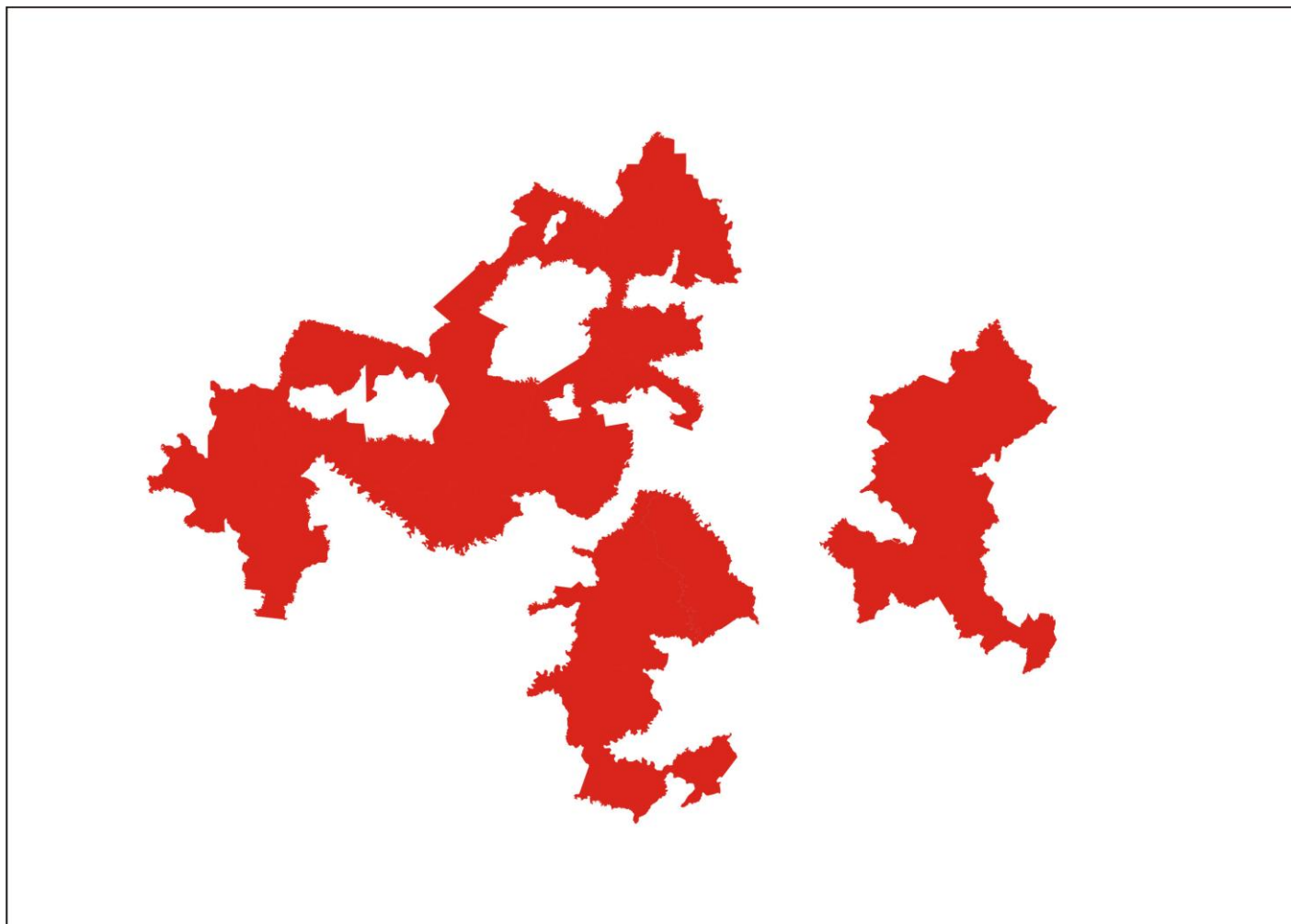
Mapa 17: Sobreposição das áreas de atuações das quatro maiores empresas de TRP no Paraná.



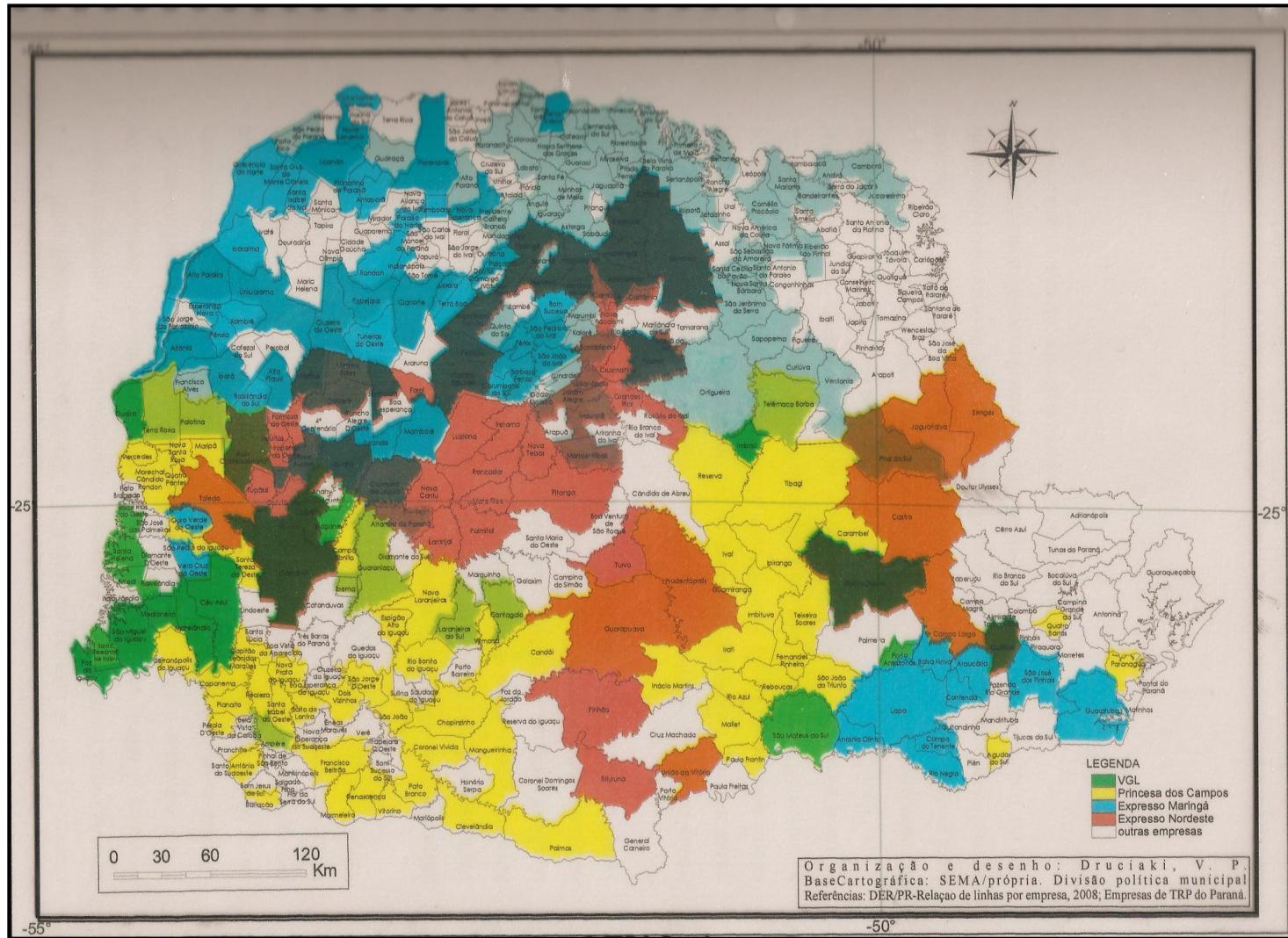
Mapa 17: Sobreposição das áreas de atuações das quatro maiores empresas de TRP no Paraná.



Mapa 17: Sobreposição das áreas de atuações das quatro maiores empresas de TRP no Paraná.



Mapa 17: Sobreposição das áreas de atuações das quatro maiores empresas de TRP no Paraná.



Mapa 17: Sobreposição das áreas de atuações das quatro maiores empresas de TRP no Paraná.

Através da sobreposição é possível observar que as nodosidades mais complexas acontecem em cidades onde cuja localização geográfica integram o Anel de Integração (capítulo 3) do Paraná. Cascavel, Maringá, Londrina, Ponta Grossa e Curitiba, são as cidades que possuem no mínimo 3, das 4 empresas de TRP. Percebe-se que através do processo de monopolização do capital no segmento do TRP, as empresas têm cada vez mais se inserido em áreas em comum.

No entanto a territorialidade das empresas é algo nítido, e apesar do avanço constante de empresas como a Expresso Maringá, por exemplo, a VGL e a Princesa dos Campos mantém sua representatividade no espaço paranaense, onde seus respectivos espaços de atuação são marcados pelo processo histórico de fixação em tais espaços, e constantes evoluções. Em outras palavras, se dividíssemos o Paraná em norte e sul para estudar a estruturação da rede de transporte de passageiros nesses espaços, podemos considerar que: a VGL interliga quase todas as cidades do norte, embora a Expresso Maringá tenha crescido significativamente; e a Princesa dos Campos estrutura toda a parte sul, com vetores em sentido leste-oeste, sendo que esta em constante processo de evolução de suas áreas.

Voltando para a questão dos fatores que atraem ou não as cidades da pesquisa umas as outras, se houvesse uma maior fluidez na ligação entre Guarapuava com Londrina/Maringá, seria um reforço da integração do centro-sul paranaense com o restante do país no sentido norte, pois Maringá e Londrina são importantes nós da rede de TRP nacional. São cidades que integram, em primeiro lugar, todo o estado de São Paulo, e vários estados como Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Tocantins, Rondônia, Rio de Janeiro, dentre outros. Dependendo da cidade, o usuário que se desloca de Guarapuava até algum desses estados encontraria uma possibilidade acessível de integração nas cidades de Maringá e Londrina. No entanto, busca-se muitas vezes, realizar essas conexões em Ponta Grossa, que embora seja mais perto de Guarapuava, o trajeto final se torna mais extenso e mais oneroso ao usuário. Muitas vezes o usuário prefere passar várias horas a mais dentro de um ônibus em circulação, do que esperar pela baldeação nos terminais rodoviários, sobretudo tratando-se de viagens no período noturno. Dessa forma, no intuito de otimizar um trajeto por outros pontos de conexão, a acessibilidade também acaba ficando restrita.

5.5 Afinal, existe uma rede de TRP Guarapuava-Maringá-Londrina?

Diante do exposto até agora, pode-se constatar diversos fatores que estão relacionados às causas da problemática dessa dissertação. Após a relação feita entre os fatores históricos, socioeconômicos, região de influência das cidades, rede urbana, as características do TRP e as interações espaciais, podemos afirmar que existe de fato uma rede de transporte de passageiros entre Guarapuava com Maringá e Londrina. Percebemos também que, embora essas cidades apresentem níveis hierárquicos distintos na rede urbana paranaense, e áreas de influências bem delimitadas, existe também uma rede de cidades da qual Guarapuava se relaciona com Maringá e Londrina.

Desde o momento em que essas cidades estabeleceram relações entre si, uma rede foi formada, e a rede de TRP é uma das várias redes constituídas de objetos técnicos que tem como objetivo, manter a interação espacial entre as cidades. Nesse sentido, o que se percebe é que **a rede existente entre as cidades da pesquisa apresenta características desfavoráveis a uma articulação de forma acessível, intensa e coesa**. A maior evidência disso encontra-se, em primeiro lugar, na **fluidez** da rede. Tomando a idéia de Santos (1999), de que a fluidez seria um empreendimento conjunto do poder público e do poder privado, entendemos que quem atribui características a articulação de Guarapuava com Maringá e Londrina são os agentes econômicos e o Estado, na medida em que são eles quem estruturam o espaço da rede formada.

A rede de TRP existe entre as cidades da pesquisa na medida em que seus elementos constitutivos estão presentes no espaço paranaense, tais como vias, unidades de transporte e terminais (GROTTA, 2005). Conforme a verificação em loco, as três cidades apresentam terminais em boa qualidade, unidades de transporte (neste caso o ônibus) em boas condições, e as vias, que neste caso são as rodovias, de modo geral encontram-se em bom estado de uso, não tendo descontinuidades que comprometam o desempenho e a otimização das unidades de transporte.

A rede de TRP de Guarapuava com Maringá e Londrina, pode ser classificada como **uma rede fragmentada**. O que tem justificado a existência da ligação entre essas cidades de modo geral são as várias seções contidas nos trechos, que, por sua vez, são localidades e cidades pequenas com índices socioeconômicos baixos, incapazes, pelo menos no momento atual, de estimular uma distribuição de fluxos tanto no sentido

norte, como no sentido sul das ligações. Nesse sentido, podemos afirmar que existe a rede de TRP entre as cidades, pois na medida em que se constitui uma ligação, independente se é fluida ou não, é uma rede. Já no que se refere a rede urbana, apenas reafirmamos aquilo que já era notório: não existe uma rede urbana entre as cidades da pesquisa. Cada cidade possui a sua configuração espacial com cidades em seu entorno, mantendo relações apenas com a rede de Curitiba, que pode ser caracterizada como rede urbana paranaense (REGIÃO, 2008).

É bastante provável que se existissem cidades ao longo das ligações Guarapuava-Londrina/Maringá, que possuíssem papéis importantes do ponto de vista econômico na rede urbana, a tendência seria o aumento das interações espaciais entre as cidades contidas na linha, seja em relação a Londrina, seja em relação a Maringá. Isso aconteceria na medida em que aumentando o nível de centralidade dessas cidades, aumentaria a capacidade de distribuição e de atração de fluxos na rede. Poderia acontecer através de uma centralidade compartilhada, uma vez que existem algumas cidades bem próximas no eixo, que poderiam se fortalecer através de novas sinergias. O PRDE, como foi mostrado anteriormente, tem como proposta uma situação semelhante, onde se pretende criar um eixo entre **Pitanga, Manoel Ribas e Ivaiporã**, sentido sul-norte, respectivamente (PARANÁ, 2006b).

Se analisarmos pelo viés do fortalecimento das cidades intermediárias, o eixo que conecta Guarapuava até as cidades do norte do Paraná geraria mais fluxos, e conseqüentemente, poderia haver a inserção de novas linhas de TRP nesse trecho. Não precisaria necessariamente ter como ponto inicial e final Guarapuava e Londrina/Maringá, mas quem sabe a possibilidade de uma linha interestadual que fosse proveniente da região sul e seguisse em direção ao norte, por exemplo. Mesmo que não houvesse essa possibilidade, se ao menos cidades intermediárias das ligações aumentassem sua centralidade e sua capacidade de gerar fluxos, a articulação de Guarapuava com Londrina/Maringá seria mais acessível no sentido de que teriam essas cidades como nós, pontos de conexão entre as cidades da pesquisa. Logo aumentaria a fluidez e a flexibilidade da realização das interações espaciais.

Em suma, a estrutura da rede de TRP de Guarapuava com Londrina/Maringá apresenta características que talvez nunca venham a se assemelhar com a configuração existente em relação a outras cidades paranaenses, pois “[...] onde as redes existem, elas não são uniformes” (SANTOS, 1999, p. 213). Mas sempre é necessário pensar que a articulação dentro do território acontece através das redes, e que elas são essenciais para

promover a reprodução da sociedade de forma que ela possa, ao menos, satisfazer suas principais necessidades, interagindo no espaço da forma mais acessível possível.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

6 Considerações finais sobre a temática investigada

Com esta pesquisa, pode-se comprovar empiricamente, e calcado no arcabouço teórico/metodológico e também histórico, o nível de articulação existente e proporcionado entre Guarapuava e Maringá/Londrina, sob o viés da rede de TRP e da rede urbana no que tange as interações espaciais geradas pela variável escolhida, o TRP. A rede de TRP não é a única categoria analítica para se comprovar a vinculação entre uma cidade e outra, mas em nosso trabalho pudemos entender como o TRP tem permitido a articulação entre as cidades da pesquisa. Desde o início desta pesquisa, buscou-se entender a problemática da desarticulação não tomando o TRP como uma simples variável, mas sim esmiuçando toda a estruturação do TRP enquanto uma categoria analítica. Nesse sentido, foram colocadas as implicações do TRP ao contexto socioeconômico, uma vez que um dos objetivos principais da pesquisa foi compreender as interações espaciais constituídas através deste meio de transporte.

Em um primeiro momento, pudemos constatar que a formação sócio-espacial paranaense contribuiu de forma primordial para o traçado da rede urbana existente, a qual, tanto na parte norte, como na parte sul do estado, configurara-se em um eixo de leste para oeste. Logo, a configuração da rede não se formou em um sentido sul-norte, e a ligação entre esse sentido somente se formou a partir da década de 1970. Juntamente a isso, observamos que a atual situação da região central do Paraná, corredor da ligação entre Guarapuava e Maringá/Londrina, é de uma rarefação econômica. A ausência de eixos econômicos e de cidades pólos neste corredor, deixa de estimular uma fluidez mais intensa. Ao menos no que diz respeito aos fluxos do TRP entre as cidades da pesquisa, podemos considerar que não há uma fluidez, mas sim uma viscosidade. No entanto, não significa a inexistência de rede.

Dessa forma, o que foi exposto confirmou uma das hipóteses que iniciaram a realização da pesquisa, cuja explanação colocava justamente que as diferenças socioeconômicas de Guarapuava em relação a Maringá/Londrina, estavam intrinsecamente relacionados à problemática. A hipótese sustentou a idéia de que isso interfere diretamente na dinamização das relações expressadas a partir de Guarapuava com outros centros regionais (no caso Maringá/Londrina), interferindo assim na necessidade de mobilidade da população, bem como na capacidade de atração da cidade de Guarapuava na hierarquia da rede urbana dos centros regionais.

O fato de termos trabalhado com essa hipótese, nos permitiu abordar as questões que dizem respeito à rede urbana paranaense, a qual já salientamos que é um reflexo dos processos históricos de ocupação e de desenvolvimento regional do Paraná. Após observarmos todos esses fatores, relacionando com a atual rede urbana e região de influência das cidades, podemos afirmar que a rede urbana paranaense encontra-se em constante modificação em sua estrutura, mas sem deixar os principais traçados hierárquicos que foram construídos ao longo do tempo. Com relação às cidades da pesquisa, o mesmo se vale.

Ao abordar as cidades chaves da pesquisa, pudemos entender não somente a relação entre elas, mas o papel de cada uma no contexto da rede urbana estadual. Verificando os fluxos totais dos terminais rodoviários de cada cidade, se pode constatar a importância das mesmas na atração de pessoas, sobretudo Maringá e Londrina. As três cidades se situam em locais estratégicos do ponto de vista da malha rodoviária paranaense, e todas têm um papel de nó na rede, interligando sua região de influência a centros maiores e a outros estados. Destaca-se aqui Maringá e Londrina.

Em um segundo momento, após reunir todos esses elementos para caracterizar as cidades da pesquisa e suas possíveis relações, ficaram nítidas as discontinuidades entre elas. Então, o aprofundamento das questões pertinentes à estruturação do TRP, o papel dos agentes envolvidos neste processo e seu papel como um serviço de utilidade pública se tornaram essenciais, visto que elegemos o TRP como categoria analítica para observar se a problemática estaria enraizada nisso ou não. A partir disso, percebemos que em primeiro lugar, a problemática estaria apontada para o Estado, que regula e permite a atuação dos agentes econômicos neste segmento, na medida em se proíbe a concorrência na maioria dos trechos, e também no trecho entre as cidades da pesquisa. Em segundo plano, estaria a forma de atuação dos agentes econômicos, como, por exemplo, sua forma de prestar o serviço, propiciando acessibilidade ao usuário. Reunindo os dados de eficiência do TRP, onde a maioria considerou a frequência de atendimento e a tarifa como sendo os principais problemas, somado ao monopólio cedido pelo Estado, afirmamos que a outra hipótese que sustentou a pesquisa fez sentido com algumas ressalvas. Trata-se da hipótese calcada no conceito de Wright (1992), onde o monopólio afasta não somente a concorrência visível de outras empresas como também a concorrência potencial, cujo tipo de concorrência faz uma empresa se esforçar para atender bem os passageiros que transporta.

Creemos que essa hipótese fez sentido na realidade investigada, visto que já houve interesse, como foi mencionado na explanação anterior, de empresas tentarem instalar linhas ligando Guarapuava com Maringá/Londrina, a exemplo da Princesa dos Campos. No entanto, queremos reiterar que mesmo diante da confirmação da hipótese, ainda não é o principal motivo da pouca articulação do TRP no trecho em questão. O fator explícito que justifica a problemática é a pouca demanda entre as cidades, cuja questão sempre foi apontada pelos agentes econômicos como o motivo principal.

Reunindo todas as hipóteses que foram propostas como linha que direcionaram a investigação, consideramos que houve êxito, pois se pode investigar de forma científica como um fator ou uma hipótese influenciou/condicionou a outra, evidenciando que a temática em questão atingiu seus objetivos sempre através da relação entre os fatos, fatores, características, conceitos e idéias.

De modo geral, podemos considerar que muitos foram os desafios encontrados no desenrolar deste tema, visto que ainda é pouco explorado na Geografia. Tivemos empecilhos no que tange a procura de pesquisas semelhantes à nossa no âmbito geográfico. Porém, com o apoio de todo arcabouço teórico/metodológico de livros e teses que tratam das redes geográficas, do transporte e sobre cidades, foi possível a construção da estrutura de nossa pesquisa. Outro empecilho que encontramos, porém, de ordem empírica, foi a realização do trabalho de campo envolvendo diretamente os agentes econômicos. Infelizmente, a indisponibilidade de algumas empresas durante toda a investigação por razões não-esclarecidas, impossibilitou-nos de realizar a entrevista na Expresso Maringá e na Expresso Nordeste. Mesmo assim, reunimos todas as informações que foram possíveis encontrar sobre as mesmas.

A partir dos resultados obtidos com esta pesquisa, concluímos que nosso estudo abre um vasto campo para discussão e para o aprofundamento de mais questões a cerca do tema. Esperamos que nossas constatações se tornem um ponto de partida para estudos posteriores que auxiliem ainda mais na explicação da pouca articulação presente entre essas cidades paranaenses. Essa problemática não se restringe apenas a nossa área de estudo, mas no próprio âmbito paranaense é uma questão que impossibilita a população de ter acesso a várias áreas. Por exemplo, os problemas em torno do eixo sul-norte ou norte-sul não se limita até Guarapuava, mas se estende até o extremo sul com as cidades de Palmas e União da Vitória. Trata-se de um tema que exige investigação e merece destaque para estudos futuros, pois isso reforça ainda mais o quanto o estado

fica prejudicado por não haver um eixo estruturante no sentido sul-norte, tornando o território fragmentado.

Outra questão que também merece estudos mais aprofundados é a questão do papel e da atuação dos agentes econômicos do TRP no espaço paranaense, mas sob uma abordagem que utilize o território como categoria analítica. Seria entender como ocorre a gestão e a normatização do território a partir da territorialidade de cada agente econômico. Também achamos pertinente a sugestão de aprofundar a questão da articulação entre as mesmas cidades ou outras, se for o caso, mas somente sob o viés da rede urbana. Dessa forma teria que usar diversas variáveis que permitam mensurar todos os tipos de interação espacial, aprofundando os fatores que levaram a existir uma possível fluidez ou não. E para finalizar as sugestões que foram inspiradas através da conclusão do nosso trabalho, poderia ser feita uma abordagem da desarticulação entre o norte e o sul do Paraná, tomando como categoria analítica a região, buscando compreender aonde exatamente ocorre essa divisão, cuja proposta foi feita por Padis (2006) e que merece reconsideração. Os arranjos produtivos e econômicos, e fatores como relações sociais, avanço tecnológico, avanço logísticos e divisão territorial do trabalho transformaram muito o Paraná desde a sua publicação em 1985.

Acreditamos que atingimos um objetivo ainda maior que desvendar as inquietações surgidas há dois anos atrás, quando foi elaborado o projeto para esta pesquisa. Trata-se de poder apresentar a contribuição do estudo geográfico às discussões que giram em torno de uma temática ainda pouco estudada pelos geógrafos. Esperamos contribuir também para o desenvolvimento socioeconômico e para a acessibilidade entre as cidades abordadas, bem como todo o estado do Paraná, uma vez que o transporte rodoviário de passageiros constitui um serviço público que promove o desenvolvimento e integra o espaço.

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASSAGEIROS. Princesa dos Campos faz história. *Revista Abrati*, Brasília, DF, n. 38, ano 9, 2004. Disponível em: <<http://www.abrati.org.br/banco/arquivos/revista/Rev38.pdf>>. Acesso em: 25 set. 2006.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. *Anuário estatístico 2006*, ano base 2005. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/passageiro/anuarios/anuario2006/default.htm>>. Acesso em: 03 set. de 2006.

BARTHELMESS, A. Ocupação e organização do Paraná velho. *Boletim Paranaense de Geografia*, Curitiba, n. 7-8, maio de 1962.

BRASIL. Lei 10.233, de 5 de junho de 2001. *Dispõem sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências*. Brasília, DF, 2001. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>> . Acesso em: 18 out. 2008.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 5 de outubro de 1988*. Brasília, DF, 1988. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 23 out. 2008.

BENADUCE, G. M. C.. *Intensificação das redes de informações e novas espacialidades no Paraná*. 1999. 215 f. Tese (Doutorado)-Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 1999. Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: redes urbanas regionais Sul Brasília: IPEA, Rio de Janeiro: IBGE, Campinas, SP: Unicamp: Iparades, 2000. 6v.

IPEA, et al. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*. Brasília: IPEA; Rio de Janeiro: IBGE; Campinas: UNICAMP/IE/NESUR, 1999. 2v. (Coleção pesquisas, 3).

CHARVET, J. P. (Org.). *Dictionnaire de géographie humaine*. Paris: Éditions Liris, 2000.

CHRISTALLER, W. *Central places in central Germany*. [S.l.]: Englewood Cliffs, Prentice-Hall. 1966.

COMPANHIA DE MELHORAMENTOS DO NORTE DO PARANÁ. *Colonização e desenvolvimento do norte do Paraná..* 2. ed. São Paulo: Ave Maria, 1977.

CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1981.

_____. *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 1989.

_____. Hinterlândias, hierarquias e redes: uma avaliação da produção geográfica brasileira. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 53, n. 3, p. 113-139. 1989a.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E. et al. (Org.). *Explorações geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. *Redes geográficas e teoria dos grafos*. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Departamento de Geografia, 1999. (Textos Laget, Série Pesquisa e Ensino, n. 1).

_____. Redes Geográficas: cinco pontos para discussão. In: VASCONCELOS, P. de S.; SILVA, S. B. de M. (Org.). *Novos estudos de geografia urbana brasileira*. Salvador: Ed. da UFBA, 1999a. p. 65-70.

_____. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

DEAR, M.; SCOTT, A. J. *Urbanization and urban planning in capitalist societies*. Londres: Methuen, 1981.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DO PARANÁ. *Institucional: histórico*, 2006. Disponível em: < http://www.pr.gov.br/der/inst_historico.shtml >. Acesso em: 10 set de 2006.

_____. *Histórico da outorga de serviços*. Curitiba, 2008. Trabalho de campo.

_____. *Regulamento do transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Paraná*. Curitiba, 2008a. Disponível em: <http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=84>.>. Acesso em: 20 ago. 2008a.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DO PARANÁ. *Relatório número de linhas por empresa*. Curitiba, 2008b.

_____. *Relatório linhas que passam por localidade: Londrina, Maringá e Guarapuava*. Curitiba, 2008c.

_____. *Relatório movimento de passageiros por localidade: Londrina, Maringá e Guarapuava*. Curitiba, 2008d.

_____. *Relatório distribuição do movimento: Londrina, Maringá e Guarapuava*. Curitiba, 2008e.

_____. *Composição da malha rodoviária paranaense*. Curitiba, 2008f. Disponível em: <<http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=24>>. Acesso em: 5 dez. 2008f.

_____. *Empresas de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros registradas no DER/PR*, 2008g. Disponível em: <<http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=89>>. Acesso em: 6 dez. 2008.

DIAS, L. C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E. (Org.). et al. *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. v. 1, p. 141-162.

_____. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, L.C.; SILVERA, L. L. (Org.). *Redes, Sociedades e Territórios*. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005.

DRUCIAKI, V. P. *Interações espaciais e fluxos na rede de transporte rodoviário coletivo intermunicipal de passageiros: reflexões a partir de Guarapuava-PR.*, 2006. 95 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação)- Unicentro, Guarapuava.

EXPRESSO MARINGÁ. *Galeria de fotos*. Maringá, 2008. Disponível em: <http://www.expressomaringa.com.br/expFormularios/pg_Galeria.aspx>. Acesso em: 30 mar. 2009.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. *Transporte público urbano*. São Carlos: Rima, 2004.

FERREIRA, E. R. *O Transporte coletivo intermunicipal no Estado de São Paulo: as linhas suburbanas*. 2006. Tese (Livre docência)-Universidade Estadual Paulista. Instituto de Geociências. Rio Claro, 2006.

FRANÇA JUNIOR, R. S. *Geografia de redes e da logística no transporte rodoviário de cargas: fluxos e mobilidade geográfica do capital*. 2004. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

FRESCA, T. M. *A rede urbana do norte do Paraná*. Londrina: Eduel, 2004.

FRESCA, T. M. A estruturação da rede urbana do norte do Paraná. In: FRESCA, T. M.; CARVALHO, Marcia Siqueira de (Org.). *Geografia e norte do Paraná: um resgate histórico*. Londrina: Edições Humanidades, 2007. v. 2. p. 201-250.

GASPARINI, D. *Direito administrativo*. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

GRUPO constantino incorpora tradicional empresa da Lapa: Expresso Maringá compra a Lapeana. Curitiba, Gazeta do Povo, 30 ago. 2006. Disponível em: <<http://portal.rpc.com.br/gazetadopovo/economia/conteudo.phtml?id=594942>>. Acesso: 07. jan. 2009.

GEORGE, P. *Précis de géographie urbaine*. Paris: PUF, 1964.

_____. *Dictionnaire de la géographie*. Paris: PUF, 1974.

GROTTA, C. A. D. *O Transporte urbano e a circulação na abordagem espacial: análise do transporte coletivo urbano na Região do ABCD, Grande São Paulo*. 2001. 371 f. Tese (Doutorado)-Instituto de Geociências e Ciências Exatas. Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2001.

HARVEY, D. *Social justice and the city*. Londres: Edward Arnold. 1973.

_____. *The Limits to capital*. Chicago: University of Chicago, 1982.

HOOVER, E. M. *The location of economic activity*. Nova York: McGraw-Hill, 1948.

IBGE. *Divisão de serviço, nova divisão regional do Brasil*. Rio de Janeiro, 1989.

_____. Cidades e municípios brasileiros. Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 05 mar. 2009.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL-IPARDES. *Posse e uso da terra no Paraná*. Curitiba, 1976.

_____. *Paraná, economia e sociedade*. Curitiba: Secretaria de Estado e Planejamento. 1982. 71p.

_____. *Leituras regionais: mesorregião centro-sul paranaense*. Curitiba, 2004. 123 p.

_____. *Leituras regionais: mesorregião geográfica norte-central paranaense*. Curitiba: IPARDES: BRDE, 2004a. 146 p.

_____. *Os vários Paranas: estudos socioeconômicos-institucionais como subsídio ao plano de desenvolvimento regional*. Curitiba: IPARDES, 2005. 305p.

_____. *Os vários Paranas: identificação de espacialidades socioeconômicos-institucionais como subsídio ao plano de desenvolvimento regional*. Curitiba: IPARDES, 2006. 90p.

JOHNSTON, R. J.; GREGORY, D.Y.; SMITH, D. M. (Eds.). *Diccionario Akal de geografia humana*. Madrid: Akal, 2000.

JUNTA COMERCIAL DO PARANÁ. *EXPRESSO MARINGÁ LTDA: Trigésima sétima alteração contratual (Contrato Social)*. Curitiba, 2002.

LIMA DA SILVEIRA, R. L. *Redes e território: uma breve contribuição geográfica ao debate sobre a relação sociedade e tecnologia*. *Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona. v. 8, n. 451, jun. 2003. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-451.htm>>. Acesso em 3 jun. 2008. .

MALUF, S. R. *O monopólio do serviço público de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros: uma garantia do Estado...*, 2004. Trabalho de conclusão de curso (Graduação). Universidade Tuití do Paraná, Curitiba, 2004.

MARTINS, F. G. *Transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros: regulação e concentração econômica*. 2004. Monografia (Especialização em Controle Externo). Instituto Serzebelo Corrêa do Tribunal de Contas da União. Brasília, DF, 2004.

MEIRELLES, H. L. *Licitação e contrato administrativo*. 13. ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

_____. *Direito administrativo brasileiro*. 28. ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec: Polis, 1984.

MORAES, A. C. R. *Geografia. Pequena história crítica*. 19. ed. São Paulo: Annablume, 2003. 125 p.

MOREIRA, R. Da região à rede e ao lugar: a nova realidade e o novo olhar geográfico sobre o mundo. *Ciência Geográfica*, Bauru: AGB, n. 6, p. 55-70, 1997.

MORO, D. *Substituição de culturas, Modernização agrícola e a organização do espaço rural do norte do Paraná*. Tese (Doutorado em Geografia)–Instituto de Geociências e Ciências Exatas. Universidade Estadual Paulista. Rio Claro, 1991.

MOURA, R.; WERNECK, D. Z. Rede, hierarquia e região de influência das cidades: um foco sobre a Região Sul. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba: Iparde, n. 100, p. 25-56, jan./jun. 2001.

MUSSO, P. Genèse et critique de la notion de réseau. In: PARROCHIA, Daniel (Org.). *Penser les réseaux*. Seyssel: Champ Vallon, 2001. p. 194-217.

OFFNER, J. M.; PUMAIN, D. *Réseaux et territoires: significations croisées*. Paris: Ed. de l'Aube, 1996.

OFFNER, J. M. Territorial deregulation: local authorities at risk from technical networks. *International Journal of urban and regional research*, London, v. 24, p.165-182, Mar., 2000.

PADIS, P. C. *Formação de uma economia periférica: o caso paranaense*. Curitiba. 2. ed. Iparde, 2006. (Coleção clássicos da economia e sociedade paranaense).

PARANÁ. *Constituição do Estado do Paraná promulgada em 05 de outubro de 1989*. Curitiba: Imprensa Oficial, 21. ed. 2006. Disponível em: <http://www.pr.gov.br/dioe/pdf/constituic_parana.pdf>. Acesso em: 24 nov. 2008.

PARANA. Governo do Estado. Universidade Federal do Paraná. Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano- SEDU. Secretaria de Estado e Coordenação Geral – IPARDES. *PRDE: planos regionais de desenvolvimento estratégico para o Estado do Paraná: sinopse PRDE*. Curitiba, 2006a.

PARANÁ. Governo do Estado. Universidade Federal do Paraná. Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano- SEDU. 3º Conferência estadual das cidades. Curitiba, 2006. Disponível em: <http://www.pr.gov.br/sedu/CIDADES/outros_documentos.htm>. Acesso em: 30 mar. 2009.

PERROUX, F. Note sur la notion de “pôle de croissance”. *Économie Appliquée*. v. 2, n. 1, p. 307-320, 1955.

PONS, J. M. S; BEY, J. M. P. *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid: Síntesis, 1991.

POTAL INTER BUSS. *Caio Indusscar Giro 3400 Volksbus 18-310 OT Titan*. Expresso Nordeste Linhas Rodoviárias Ltda. 2007. Disponível em: <<http://galeria.portalinterbuss.net/displayimage.php?album=39&pos=4>>. Acesso em: 30 mar. 2009.

PRINCESA DOS CAMPOS. *Histórico - das diligências na década de 30 aos modernos ônibus do novo milênio*. Ponta Grossa, 2008. Disponível em: <<http://www.princesadoscampos.com.br/conheca/historico.php>>. Acesso em: 12 dez. 2008.

RAFFESTIN, Claude. *Pour une Géographie du Pouvoir*. Paris: Librairies Techniques, 1980.

REGIÃO de Influência das Cidades 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. (CD-ROM).

REGO, R. L. MENEGUETTI, K. S. British urban form in twentieth-century Brazil. *Urban Morphology*, Grã-Bretanha. v. 12, no.1, p. 25-36, 2008.

RIBEIRO, A. G. As transformações da sociedade e os recursos da natureza na região de Palmas e Guarapuava. *Boletim de Geografia*, Maringá, ano 07, n. 01, p. 49, 1989.

RIBEIRO DA SILVA, W. *Para além das cidades. Centralidade e estruturação urbana: Londrina e Maringá*. 2006. Tese (Doutorado em Geografia)- Faculdade de Ciências e Tecnologia. Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006.

RODRIGUE, J. P; COMTOIS, C; SLACK, B. *The Geography of Transport Systems*. Hofstra University: Department of Economics & Geography, 2006. Disponível em: <<http://people.hofstra.edu/geotrans>>. Acesso em: 15 jul. 2008.

RONCAGLIO, C. *Das estradas às rodovias: meio século do rodoviarismo do Paraná*. Curitiba: DER: DEAP, 1996.

SAHR, Cicilian L.L. *O papel das cidades médias nas estratégias de desenvolvimento espacial no Paraná*. In: *Boletim de Geografia/Universidade Estadual de Maringá*, Departamento de Geografia. Ano 19, nº 1. Maringá, 2001.

SANTOS, M. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. *Metamorfose do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia*. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. *A Natureza do espaço: tempo e técnica, razão e emoção*. 3. ed. São Paulo. Hucitec, 1999.

_____; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. São Paulo: Record, 2001.

_____. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia*. 2. ed. Tradução de Myrna T. Rego Viana. São Paulo: EDUSP, 2004.

SILVA, J. M. *Valorização fundiária e expansão urbana recente de Guarapuava-PR*. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1995.

SILVA NETO, A. V. *As políticas públicas de transportes no Paraná: uma análise do governo Jaime Lerner - 1995-2002*. 2005. 133f. Dissertação (Mestrado em Economia)-Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2005.

TÜNNEN, J. H. *Isolate state*. Oxford: Oxford Pergamon Press. 1966. (Tradução do original alemão *Der isolierte staat*, de C.M. Wartenberb, publicado em 1826).

UEDA, V. Dinâmica do território em redes: implantação e difusão do telefone no Rio Grande do Sul. In: DIAS, L. C.; SILVERA, L. L. (Org). *Redes, Sociedades e Territórios*. Santa Cruz do Sul: Ed. da Unisc, 2005. p. 157-175.

PARANÁ Governo do Estado. Planos regionais e desenvolvimento estratégico do Paraná. Curitiba, 2006. Encontros regionais. Ciclo Interativo.

UNICENTRO. *Banco de imagens Unicentro-Vestibular de Verão 2007*. Guarapuava, 2007. Disponível em: [http://www.unicentro.br/comunicacao/banco/2007/01-janeiro/Vestibular%20de%20Ver%20E3o/pages/guarapuava%20\(1\).htm](http://www.unicentro.br/comunicacao/banco/2007/01-janeiro/Vestibular%20de%20Ver%20E3o/pages/guarapuava%20(1).htm). Acesso em: 30 mar. 2009.

VASCONCELLOS, E. A. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

VIAÇÃO GARCIA. *Londrina*, 1976. *Diário do Paraná, londrina*, 24 out. 1976.

XAVIER, M. A. M. Inovação seletiva dos sistemas técnicos e desintegração do território: uma leitura a partir do sistema rodoviário brasileiro. ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA. **10. Anais...** São Paulo: USP, 2005.

ZOIDO, F. et. al. *Diccionario de geografia urbana, urbanismo y ordenación del território*. Barcelona: Ariel, 2000.

WRIGHT, C. *Transporte rodoviário de ônibus*. Brasília: IPEA, 1992. 98 p.

APÊNDICE

Apêndice I

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
Programa de Pós-Graduação em Geografia/ GRUPO DE ESTUDOS
URBANOS

Questionário para entrevista com os usuários do transporte intermunicipal de passageiros. Terminal Rodoviário de Maringá

- 1) Seu local de residência_____

- 2) Com que frequência viaja para essa cidade?_____

- 3) Motivo da viagem (de hoje): () estudos () trabalho () passeio () saúde () comercio () outros

- 4) Quais são os atrativos mais fortes que você busca em Maringá:

Comercio (lojas e mercados)_____ qual tipo de comercio
Estudos (superior, fundamental, técnico)_____
Lazer (opções de lazer)_____
Trabalho_____

- 5) Desses fatores, qual é a 2º opção de cidade que você escolheria:

Apêndice II

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
Programa de Pós-Graduação em Geografia/ GRUPO DE ESTUDOS URBANOS

Questionário para entrevista nas empresas de transportes de passageiros.

Empresa:

Data:

Entrevistado:

Cargo/Função:

Quantidade de sócios:

1) Qual foi o período de maior expansão das linhas da empresa?

2) Quais seriam as principais linhas da empresa?

3) Sobre as linhas metropolitanas. A empresa atua nessa categoria desde quando? Quantas linhas são?

4) As concessões das linhas metropolitanas são as mesmas das linhas rodoviárias intermediárias?

() sim () não

5) Como é estruturado o sistema de logística da empresa? quantas garagens, pontos de apoio, etc.

6) Sobre o papel do Estado no ramo dos transportes de passageiros: as políticas do Estado tem contribuído para a atuação da sua empresa?

7) De 10 anos para cá, o que mudou no ramo dos transportes na sua opinião, tanto no Brasil como no Paraná?

8) Na sua opinião, o Estado do Paraná é bem integrado através de transporte de passageiros?

9) A Viação Garcia já atuou alguma vez em alguma linha ligando Londrina e Maringá com Guarapuava, ou outra cidade mais ao sul do Paraná?

10) Qual seria o principal problema a sua opinião:

Pedágio deficiência na qualidade das rodovias falta de abertura de novas concessões falta demanda

11) O Grupo atua em outros segmentos fora o de transportes de passageiros? Especificar quais.

12) Quais as tendências deste segmento (transporte de passageiros) da economia para os próximos anos?

Apêndice III:

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
Programa de Pós-Graduação em Geografia/ GRUPO DE ESTUDOS URBANOS

Questionário para os usuários do TRP Intermunicipal-Terminal Rodoviário de Maringá.
PGE-UEM-GEUR

- 1) Procedência:_____Destino:_____
- 2) Empresa desta linha: _____
- 3) Seu local de residência_____
- 4) Com que frequência viaja para a cidade de destino? Se sim, a cada quanto tempo?
- 5) Motivo da viagem: ()estudos ()trabalho ()passeio/lazer ()saúde ()comercio ()outros
- 6) Da frequência de atendimento desta linha: (horários): ()bom ()regular ()ruim
- 7) Duração do tempo da viagem: ()bom ()regular ()ruim
- 8) Características dos veículos (idade do veículo, conforto, etc): ()bom ()regular ()ruim
- 9) Preço da tarifa: ()cara ()justa ()barata
- 10) Empresa que você usa (prestação do serviço, atendimento): ()bom ()regular ()ruim
- 11) O que precisa melhorar no serviço de transporte de passageiros?

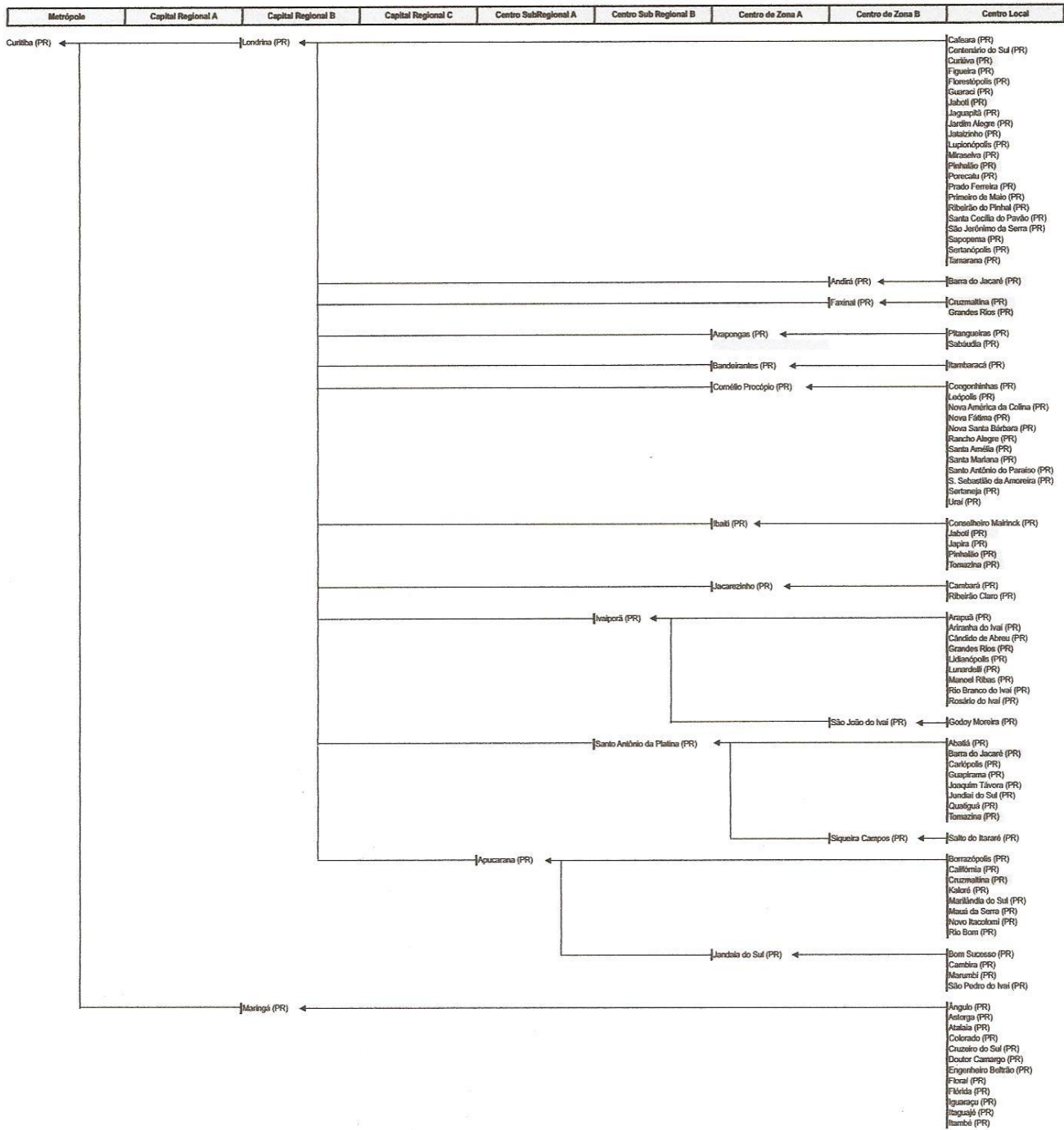
ANEXOS

Anexo I: Quadro da rede urbana de Londrina



Regiões de influência das cidades - 2007

Região de influência de Curitiba - 2007



Centro com múltiplas vinculações

Anexo II: Intensidade de relacionamento empresarial: Londrina e Maringá, 2004.



Regiões de influência das cidades - 2007

Londrina - 2B
Intensidade de relacionamento empresarial - 2004

Ordem	Cidade	Intensidade de relacionamento empresarial (1)
1	São Paulo (SP)	424
2	Curitiba (PR)	264
3	Maringá (PR)	204
4	Rio de Janeiro (RJ)	65
5	Arapongas (PR)	56
6	Brasília (DF)	55
7	Apucarana (PR)	48
8	Cascavel (PR)	41
9	Reserva (PR)	36
10	Presidente Prudente (SP)	28
11	Campo Grande (MS)	28
12	Ponta Grossa (PR)	28
13	Sertãozinho (PR)	27
14	Porto Alegre (RS)	24
15	Cornélio Procopio (PR)	22
16	Tamarana (PR)	21
17	Campinas (SP)	21
18	Assaí (PR)	20
19	Santos (SP)	19
20	Bauru (SP)	19

Maringá - 2B
Intensidade de relacionamento empresarial - 2004

Ordem	Cidade	Intensidade de relacionamento empresarial (1)
1	Londrina (PR)	204
2	São Paulo (SP)	204
3	Curitiba (PR)	166
4	Cianorte (PR)	89
5	Jandaia do Sul (PR)	51
6	Apucarana (PR)	46
7	Brasília (DF)	45
8	Paranavaí (PR)	41
9	Cascavel (PR)	36
10	Rio de Janeiro (RJ)	35
11	Campo Mourão (PR)	35
12	Umuarama (PR)	34
13	Arapongas (PR)	24
14	Presidente Prudente (SP)	22
15	Nova Esperança (PR)	21
16	Porto Alegre (RS)	20
17	Ponta Grossa (PR)	18
18	Mandaguaiçu (PR)	16
19	Foz do Iguaçu (PR)	16
20	Campo Grande (MS)	15

Blumenau - 2B
Intensidade de relacionamento empresarial - 2004

Ordem	Cidade	Intensidade de relacionamento empresarial (1)
1	São Paulo (SP)	232
2	Joinville (SC)	168
3	Florianópolis (SC)	137
4	Curitiba (PR)	89
5	Indaial (SC)	84
6	Brusque (SC)	69
7	Balneário Camboriú (SC)	64
8	Itajaí (SC)	62
9	Porto Alegre (RS)	56
10	Gaspar (SC)	54
11	Rio de Janeiro (RJ)	41
12	Rio do Sul (SC)	36
13	Brasília (DF)	34
14	Timbó (SC)	28
15	Criciúma (SC)	23
16	Chapecó (SC)	22
17	Pomerode (SC)	19
18	Itapema (SC)	16
19	Navegantes (SC)	16
20	Campinas (SP)	16

Chapecó - 2B
Intensidade de relacionamento empresarial - 2004

Ordem	Cidade	Intensidade de relacionamento empresarial (1)
1	São Paulo (SP)	46
2	Xaxerê (SC)	32
3	Florianópolis (SC)	30
4	Concórdia (SC)	24
5	Xaxim (SC)	23
6	Curitiba (PR)	23
7	Joaçaba (SC)	22
8	Blumenau (SC)	22
9	São Miguel do Oeste (SC)	21
10	Porto Alegre (RS)	19
11	Joinville (SC)	19
12	Lages (SC)	19
13	Passo Fundo (RS)	16
14	Erechim (RS)	16
15	Pato Branco (PR)	15
16	Brasília (DF)	15
17	Guatambú (SC)	14
18	Coronel Freitas (SC)	12
19	Quilombo (SC)	12
20	Pinhalzinho (SC)	12

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Cadastro Central de Empresas 2004.

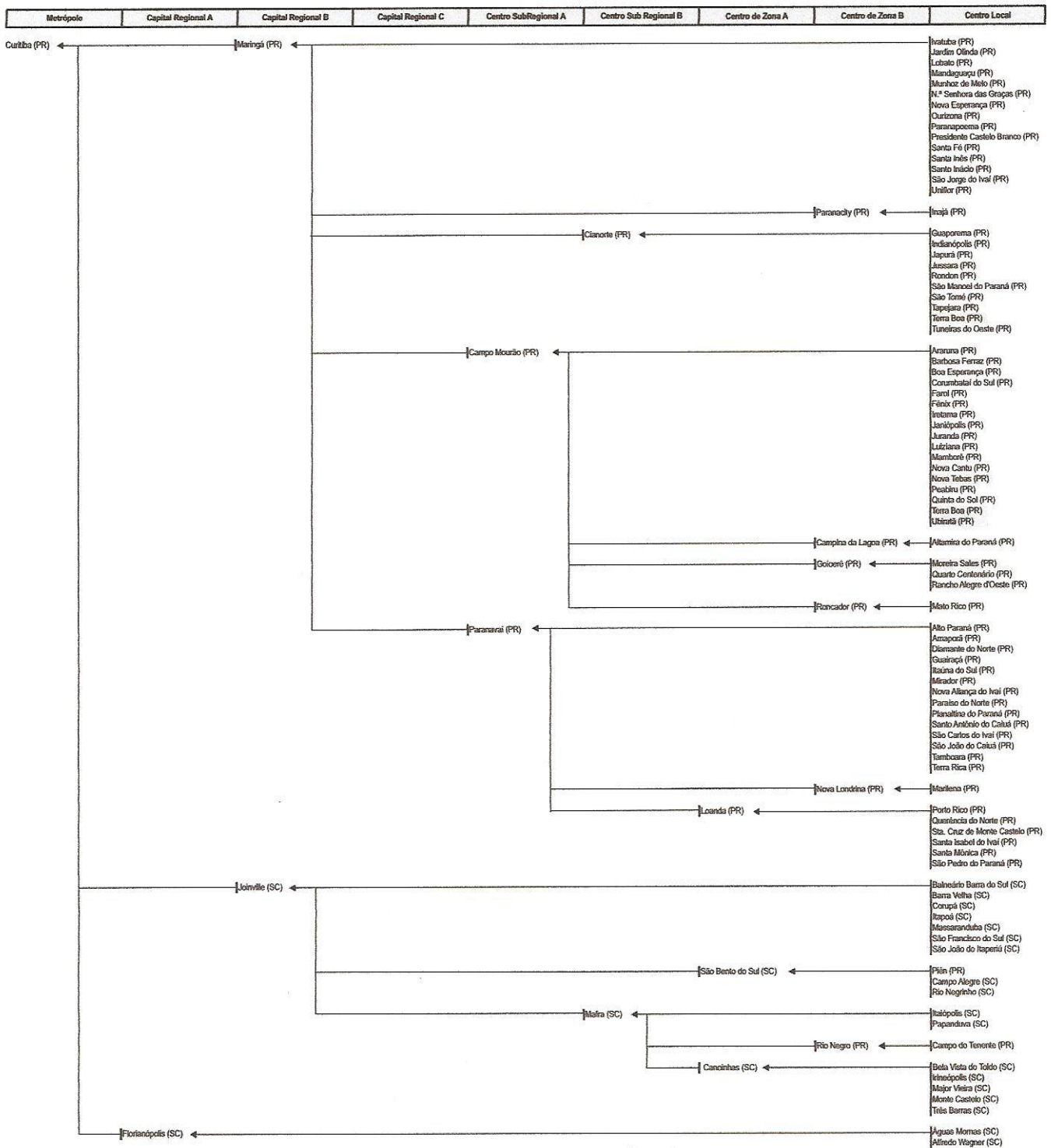
(1) A intensidade de relacionamento empresarial é a soma do número de filiais existentes na cidade B de empresas com sede na cidade A com o número de filiais existentes na cidade A de empresas com sede na cidade B.

Anexo III: Quadro da rede urbana de Maringá

Quadro da rede urbana - Matriz das regiões de influência



Região de influência de Curitiba - 2007



Centro com múltiplas vinculações

Anexo IV: Exemplo de um relatório de distribuição do movimento de passageiros em uma linha.



ESTADO DO PARANA
SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
 TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS
 Av. Iguaçu, 420, Rebouças, CEP:80.230-902, Fone/PABX: 304-8000, Fax: 304-8315

ESTADO DO
PARANA

Página 13/72

18/03/2008

09:37:57

STC9907D

DISTRIBUIÇÃO DO MOVIMENTO

PONTO A: 7230201-0 GUARAPUAVA	PERIODO 01/2002 Até 12/2007			
PONTO B: 7190501-2 CAMPO MOURAO				
DATA : 03/2002	MOVTO IDA : 323 55,79 %	MOVTO VOLTA : 256 44,21 %		
LINHA	MOVTO	PERC.	IND. A	EXT.
001.1138-500 / CURITIBA - GOIOERE(VIA IRATI)	6	1,03	32,72	531
002.0257-500 / CAMPO MOURAO - CURITIBA (VIA PITANGA)	204	35,23	39,89	456
002.0510-500 / CAMPO MOURAO - GUARAPUAVA	362	63,73	37,46	205

**Anexo V: dados mensais do fluxo de passageiros entre Guarapuava e Maringá
(2002-2007)**

Distribuição do movimento					
Ponto A:	Guarapuava				
Ponto B	Maringá				
Ano 2002					
Mês	Ida	%	Volta	%	Mov. Total
janeiro	142		138		279
fevereiro	117		111		228
março	114		96		210
abril	99		83		182
maio	132		108		239
junho	125		100		226
julho	198		152		349
agosto	125		103		229
setembro	116		97		212
outubro	159		122		281
novembro	164		125		290
dezembro	280		204		483
Total e médias %	1771		1438		3209
Distribuição do movimento					
Ponto A:	Guarapuava				
Ponto B	Maringá				
Ano 2003					
Mês	Ida	%	Volta	%	Mov. Total
janeiro	217		164		381
fevereiro	126		107		233
março	118		98		216
abril	133		111		243
maio	109		75		185
junho	98		82		180
julho	118		99		217
agosto	103		85		187
setembro	95		79		174
outubro	109		90		199
novembro	99		83		182
dezembro	267		214		481
Total e médias %	1592		1286		2878
Distribuição do movimento					
Ponto A:	Guarapuava				
Ponto B	Maringá				
Ano 2004					

Mês	Ida	%	Volta	%	Mov. Total
janeiro	154		125		278
fevereiro	116		93		209
março	118		97		216
abril	123		99		222
maio	106		86		192
junho	88		72		160
julho	116		97		213
agosto	97		81		178
setembro	106		89		195
outubro	102		84		186
novembro	108		89		197
dezembro	171		135		305
Total e médias %	1406		1147		2553
Distribuição do movimento					
Ponto A:	Guarapuava				
Ponto B	Maringá				
Ano 2005					
Mês	Ida	%	Volta	%	Mov. Total
janeiro	136		108		244
fevereiro	97		76		173
março	91		74		165
abril	95		79		173
maio	99		83		182
junho	84		70		154
julho	108		90		199
agosto	83		69		152
setembro	75		63		138
outubro	84		71		155
novembro	87		72		159
dezembro	264		209		473
Total e médias %	1303		1065		2367
Distribuição do movimento					
Ponto A:	Guarapuava				
Ponto B	Maringá				
Ano 2006					
Mês	Ida	%	Volta	%	Mov. Total
janeiro	132		103	8,34%	234
fevereiro	92		76	6,15%	168
março	81		68	5,52%	149
abril	105		89	7,25%	194
maio	109		89	7,25%	199
junho	112		94	7,66%	206
julho	152		135	10,98%	288

agosto	120		109	8,84%	229
setembro	113		104	8,48%	218
outubro	120		110	8,93%	230
novembro	110		103	8,34%	213
dezembro	164		151	12,26%	315
Total e médias %	1410		1231		2641
Distribuição do movimento					
Ponto A:	Guarapuava				
Ponto B	Maringá				
Ano 2007					
Mês	Ida	%	Volta	%	Mov. Total
janeiro	156		143		299
fevereiro	104		90		194
março	110		96		206
abril	111		98		209
maio	104		91		195
junho	104		91		195
julho	137		118		255
agosto	151		131		282
setembro	108		95		203
outubro	110		98		208
novembro	105		92		197
dezembro	160		141		302
Total e médias %	1461		1285		2745

Anexo VI: Reportagem da aquisição da Lapeana pela Expresso Maringá

Grupo Constantino incorpora tradicional empresa da Lapa

Aquisição: Expresso Maringá compra a Lapeana

Publicado em 30/08/2006 | *Mariana Londres*. Gazeta do Povo

A Lapeana, empresa paranaense de transporte de passageiros, foi vendida no último dia 15 para a Expresso Maringá. O negócio foi fechado discretamente. Prova disso é que os diretores da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Paraná e Santa Catarina (Fepasc) e do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Paraná (Rodopar) não sabiam ontem da aquisição. Mas a operação foi confirmada ontem pelo Departamento de Estradas e Rodagem (DER), que finalizou a transferência das linhas da Lapeana para a Expresso Maringá no dia 16 de agosto. Desde então, a Expresso Maringá opera as linhas entre os municípios de Curitiba, Lapa, Guaratuba, São Mateus do Sul, Antônio Olinto, Rio Negro, Porto Amazonas, Contenda e Araucária. A empresa também passou a operar duas linhas interestaduais – para Guaratuba, via Garuva, e para Itapoá. O nome Lapeana não deve ser mantido – os ônibus estão sendo substituídos e levam apenas adesivos da Lapeana.

Procuradas pela reportagem, as duas empresas preferiram não dar detalhes do negócio. A Expresso Maringá é uma das empresas da família Constantino, controladora da Gol Transportes Aéreos e dona de quase 40 empresas de transporte rodoviário no país, entre elas a empresa de transporte coletivo Cidade Canção, de Maringá. Segundo fontes do mercado, a frota do grupo é de mais de 6 mil ônibus e o faturamento supera R\$ 1 bilhão por ano.

Apesar de não ter sido percebida pela concorrência, a aquisição da Lapeana pela Expresso Maringá foi imediatamente notada pelos moradores da Lapa (a 69 quilômetros de Curitiba). A professora aposentada Raquel Klenk, 66 anos, acompanhou toda a história da Lapeana, que começou a operar quando ela tinha apenas seis anos. Ela diz que levou um susto quando chegou na Lapa no último fim de semana e não viu os ônibus pintados de marrom e bege. “Os ônibus da Lapeana faziam parte da cidade, fiquei triste e acredito que todos os lapeanos também ficaram.”

Para Raquel, a Lapeana representava o progresso chegando na Lapa. Antes de começar a operar, as viagens para Curitiba eram feitas de trem. “Os ônibus da empresa traziam também as pessoas de fora. E todas as tardes eu e as minhas colegas da escola ficávamos na frente da loja da Lapeana para ver quem iria desembarcar”, lembra.

A relação dos funcionários da Lapeana com os moradores da cidade era tão forte, que o primeiro motorista da empresa, conhecido por todos por seu José, buscava os passageiros em casa, antes de cada viagem.

Mas para os mais novos, a empresa já apresentava problemas. “De dez anos para cá o serviço ficou pior, com ônibus mais velhos e atrasos”, conta a bancária aposentada Glacy Avanbuja. “Mas ninguém desejava que a empresa fosse substituída. Queríamos sim uma concorrente, para melhorar o serviço e baixar os preços das tarifas”.