

MIGRAÇÕES, REDE URBANA E TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS ENTRE PARANÁ E RONDÔNIA

Bruno Candido dos Santos
Universidade de São Paulo
bruno.santos@usp.br

RESUMO:

O transporte rodoviário de passageiros engendrou um conjunto importante de deslocamentos de pessoas pelo território nacional desde a segunda metade do século XX e contribuiu de forma central com a dinamização dos fluxos migratórios que percorreram o país para integrá-lo e povoá-lo. Apesar do arrefecimento de tais migrações nos últimos anos, as linhas rodoviárias interestaduais com longas extensões ainda persistem, pois são dotadas de importante função social para a mobilidade no território brasileiro ao interligar centralidades relevantes na rede urbana nacional. Portanto este artigo debaterá o transporte rodoviário interestadual de passageiros no contexto de intensificação dos fluxos migratórios de sulistas do oeste paranaense com destino ao estado de Rondônia, utilizando um conjunto de linhas entre esses estados como referência para reflexões e discussões acerca da dinâmica da urbanização brasileira.

Palavras-chave: Migração, transporte rodoviário de passageiros, urbanização

GT – 5: Mobilidade, migração e espaço urbano.

1 INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário de passageiros é uma atividade econômica de suma importância para o território brasileiro, pois é dotada de função social central ao prover deslocamentos por centros diversos da rede urbana brasileira. A flexibilidade do sistema de movimento rodoviário (CONTEL, 2012 [2001]) garante ao ônibus a possibilidade de operação em pavimentos diversificados (cascalho, asfalto ou “terra batida”) e embarques e desembarques em quaisquer pontos do país mesmo que estes não possuam infraestrutura adequada.

“As rodovias tornaram-se um dos principais instrumentos para a formação de um mercado nacional unificado e para a circulação exigida pela nova divisão territorial do trabalho que se esboçou nas próximas décadas” (XAVIER, 2012 [2001], p. 333). A rede rodoviária brasileira forma um par indissociável com a rede urbana nacional – este par é central para o entendimento do transporte de passageiros, já que as duas redes explicam e ilustram as facetas dessa atividade.

A imbricação dessas redes, atrelada às mudanças ocorridas na divisão territorial do trabalho em âmbito nacional, explica as transformações de diversas áreas no Centro-Oeste e

Norte do país, que foram integradas aos centros mais dinâmicos da economia nacional localizados na região Concentrada. Tal processo se deve ao binômio que chamamos de “povoamento-produção”, ou seja, a chegada de contingentes populacionais para produzir gêneros agrícolas. Este processo também decorre da diminuição do poder de atração das áreas das regiões concentradas e densas como Rio de Janeiro e São Paulo, o que fez com que novos direcionamentos dos fluxos migratórios fossem produzidos, sobretudo a partir da década de 1980 (ALVES e ROLIM, 2015).

Tais fluxos migratórios foram perenes durante décadas, sendo dotados de particularidades e semelhanças entre si, como distâncias e direções. “A migração tende a assumir feições próprias, diferenciadas e com implicações distintas para os indivíduos ou grupos sociais que a compõem e a caracterizam” (SALIM, 1992, p. 119). Parte considerável dos migrantes utilizou o ônibus rodoviário para longos deslocamentos pelo território brasileiro, na busca por oportunidades de trabalho no contexto de expansão da fronteira agrícola. Várias empresas de transporte de passageiros se consolidam a partir do crescimento dessa demanda, e parte das atuais linhas interestaduais ainda mantém atributos operacionais como extensão total e cidades atendidas desde as primeiras viagens ocorridas há décadas.

Este artigo debaterá os fluxos rodoviários de passageiros entre Paraná e Rondônia desde a gênese das migrações entre esses dois estados. Serão analisadas as interfaces entre migrações e transporte rodoviário de passageiros, para posteriormente elencar aspectos operacionais da atividade no Brasil. Será realizada uma leitura acerca da formação da rede urbana rondoniense e a importância da rodovia BR-364, para esmiuçar a atuação da Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda. (EUCATUR), companhia cascavelense que iniciou e permanece até a atualidade as linhas entre o Paraná e Rondônia. Finalmente se analisará a multiplicidade atual da atuação do grupo Eucatur entre os estados paranaense e rondoniense, considerando todas as linhas operantes na atual década.

Os dados e informações contidos neste artigo são oriundos da dissertação de mestrado desenvolvida desde o segundo semestre de 2016 no Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (PPGH/FFLCH-USP) e intitulada “Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros entre o interior sulista e a fronteira agrícola”. Destaca-se o fomento à pesquisa propiciado pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) por intermédio da bolsa de mestrado.

2 AS INTERFACES ENTRE MIGRAÇÃO E TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

As migrações podem ser definidas como “mobilidade espacial da população. Sendo um mecanismo de deslocamento populacional, reflete mudanças nas relações entre as pessoas (relações de produção) e entre essas e o seu ambiente físico” (BECKER, 2006 [1997], p. 323). Trata-se de deslocamentos com variadas intensidades, frequências e direções pelo território, ou seja, é um fenômeno social que possui determinantes e consequências relacionadas a processos de transformação estrutural.

“A história social brasileira (como a de outros países) pode ser lida, com grande proveito, à luz das iniciativas oficiais no sentido de direcionar, estimular, conter e monitorar fluxos migratórios” (PÓVOA-NETO, 1997, p. 20). As migrações se associam ao processo de divisão territorial do trabalho, pois tais fluxos de pessoas se distribuem pelo território nacional e novos mercados de trabalho se configuram para atender às dinâmicas do capital que estão articuladas internacionalmente.

Segundo Póvoa-Neto (1997, p. 20), “o enfoque da mobilidade do trabalho permite ainda uma maior atenção às continuidades e discontinuidades históricas das políticas migratórias que têm sido propostas e efetivadas no Brasil.” Ao longo da segunda metade do século XX foram elaboradas diversas políticas migratórias para o povoamento de áreas extensas em porções do território nacional pouco vinculadas aos centros mais dinâmicos da economia do país. Projetos públicos de construção de uma base material (sobretudo rodoviária) estiveram associados a tais políticas de ocupação, pois essas rodovias foram instrumentos para o transporte de passageiros e cargas.

O transporte coletivo rodoviário de passageiros é circulação de pessoas inscrita no território. Trata-se de uma atividade econômica que engendra deslocamentos e elucida uma das variadas formas de interações espaciais – estas formam um amplo conjunto de deslocamentos de capital, informação, mercadorias e pessoas pelo espaço geográfico, variando em intensidade, frequência, distância e direção, com distintas velocidades e meios. O transporte rodoviário de passageiros contém e é contido por diversas interações espaciais, pois contém características normativas (leis; resoluções) e operacionais (frequência; cidades atendidas) próprias, além de ser uma atividade que envolve um conjunto de fixos e fluxos (rodoviárias; linhas; veículos) que

configura uma dinâmica particular ao serviço prestado (CORRÊA, 2006 [1997]; SANTOS, 2014 [1988]).

3 ASPECTOS OPERACIONAIS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS NO BRASIL

O transporte rodoviário de passageiros contém e é contido por diversas interações espaciais, pois possui características normativas (leis; resoluções) e operacionais (frequência; cidades atendidas) próprias, além de ser uma atividade que envolve um conjunto de fixos e fluxos (rodoviárias; linhas; veículos) que configura uma dinâmica particular ao serviço prestado (SANTOS, 2015, 2018). A análise de todos esses elementos é de extrema importância para que possamos compreender a dinâmica desta atividade no território.

No Brasil, o transporte coletivo rodoviário de passageiros transportou e transporta milhões de pessoas diariamente por diversas extensões do país, em milhares de ônibus pertencentes a centenas de companhias de transporte com variados portes e áreas de abrangência, que prestam o serviço em múltiplas rotas. Como vimos anteriormente, sobretudo ao longo da segunda metade do século XX, o transporte rodoviário de passageiros foi de central importância para dinamizar fluxos migratórios pelo território brasileiro. Sua flexibilidade - a possibilidade de prestação de serviços de embarque e desembarque em qualquer local sem uma infraestrutura prévia mais elaborada como aeroportos e estações ferroviárias - fez com que seu uso fosse largamente difundido pelo país.

Essa flexibilidade explica parte dos atuais deslocamentos coletivos rodoviários pelo Brasil pois, sobretudo em áreas com populações de menor renda, o ônibus é essencial para a circulação de pessoas e encomendas – as empresas de transporte de passageiros têm criado ao longo das últimas décadas serviços de entregas de cargas que utilizam os bagageiros dos ônibus e os percursos das linhas rodoviárias. Dessa maneira, o transporte rodoviário possui atuação marcante em cidades próximas em si, sobretudo naquelas não atendidas pelo transporte ferroviário bem como por ligações aéreas (SILVA, 2005). Este modal permite realizar a circulação entre centros menores, portanto possui importante função social para o território brasileiro, já que consegue atender a números reduzidos de usuários que demandam uma circulação em rotas com frequências e distâncias específicas.

Segundo Wolkowitsch (1973, p. 163) “o transporte de passageiros tem os imperativos que lhe são próprios: exigência de regularidade; controle mais rígido da qualidade dos motoristas e dos equipamentos; publicação dos horários e das tarifas” (tradução nossa)¹. O transporte rodoviário de passageiros possui atributos próprios, como linhas; serviços oferecidos aos passageiros; classes de serviço²; tarifas; número de paradas; cidades atendidas; entre outros. No Brasil, o serviço é regulamentado e gerido por instâncias públicas municipais, estaduais e federais, cada qual com atribuições distintas. Tais instituições surgem em um contexto de expansão da circulação, que é responsável pelo surgimento de novas questões relativas ao controle destes fluxos (ARROYO, 2015).

O transporte rodoviário interestadual de passageiros é regulamentado pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), que promulgou a resolução número 4.770, de 25/06/2015, que “dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização” (ANTT, 2015). As autorizações têm um prazo de duração de três anos e podem ser renovadas desde que a empresa respeite algumas especificações operacionais durante o período em questão, como idade média da frota de 5 anos e idade máxima dos veículos de dez; frequência mínima dos mercados de uma viagem semanal por sentido³; cadastramento dos motoristas devidamente capacitados conforme as normas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), entre outros.

O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no Brasil é responsável por movimentar anualmente mais de 92 milhões de passageiros, sendo quase 50% advindos do serviço rodoviário de longa distância (BRASIL, 2017). Segundo Santos (2015), de um total de 2.877 linhas, 2.759 (95,9%) são desse serviço; para a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), autarquia reguladora da atividade, qualquer linha interestadual ou internacional com mais de 75 quilômetros de extensão é considerada de “longa distância”, ou seja, do serviço rodoviário. As linhas com extensão menor que 75 quilômetros são pertencentes

1 Citação original: “le transport des voyageurs a des impératifs qui lui sont propres: exigences de régularité, controle plus strict des qualités des chauffers et du matériel, publicité des horaires et des tarifs”.

2 Há uma subdivisão interna do serviço rodoviário em classes (convencional com sanitário, convencional sem sanitário, executivo, leito com ar, leito sem ar e semi-leito) que variam conforme a reclinção das poltronas, pois quanto maior a reclinção do assento (em graus), maior o preço cobrado por quilômetro com base no coeficiente tarifário. A presença ou ausência de sanitário no interior do veículo e também a instalação ou não de ar-condicionado no ônibus são atributos que definem as classes.

3 Segundo a resolução número 4.770, de 25/06/2015, seção II, artigo 33º: “A frequência mínima dos mercados solicitados deverá ser de, ao menos, uma viagem semanal por sentido, por empresa”.

ao serviço semiurbano, ou seja, linhas de transporte urbano que funcionam como os sistemas municipais e intermunicipais sobre pneus.

Para uma melhor operacionalização da pesquisa geográfica emerge a necessidade de agrupar as linhas interestaduais em ligações. Segundo a Agência Nacional dos Transportes Terrestres, toda linha é identificada com um prefixo de oito dígitos, que define o estado de origem, a numeração da linha e a classe de serviço. Sendo assim, uma linha com o prefixo 09-0263-00 (Cascavel/PR - Porto Velho/RO) tem os dois primeiros dígitos (“09”) indicando o estado de origem (Paraná), os quatro dígitos intermediários (“0263”) demonstrando o registro da linha e os dois últimos (“00”) elucidando a classe de serviço (convencional com sanitário).

A partir da análise dos quadros de tarifas – documentos gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres – que designam as seções⁴ operadas por uma linha, verificou-se que duas ou mais linhas em que os seis primeiros dígitos de seus prefixos são idênticos formam uma única linha, que difere somente quanto à classe de serviço e à frequência de operação. Sendo assim, para o prefixo 09-0263-00 (Cascavel/PR - Porto Velho/RO) os dígitos “00” designam a classe de serviço “convencional”, ao passo que para o prefixo 09-0263-61 (Cascavel/PR - Porto Velho/RO) os dígitos “61” designam a classe de serviço “executivo”.

Em suma, o agrupamento de linhas com as mesmas características geográficas como trajetos, pontos de parada, cidades atendidas, entre outros, em ligações, realça a importância dos fixos geográficos na circulação dos fluxos, pois embora as diferenças de classe de serviço e frequência sejam importantes, a análise da distribuição e operação das linhas interestaduais requer a elaboração de agrupamentos que propiciem enfatizar a leitura do funcionamento dos fluxos e a dinâmica dos fixos.

4 A FORMAÇÃO DA REDE URBANA RONDONIENSE E A IMPORTÂNCIA DA RODOVIA BR-364

A rodovia BR-364 é entregue ao tráfego em 1984, utilizando parte do traçado da rodovia Brasília-Acre (BR-029), integrante do Plano Rodoviário Nacional de 1944 e com construção

4 Segundo a resolução número 4.770/2015: “seção: serviço realizado em trecho de itinerário da linha, com fracionamento de preço de passagem”.

iniciada durante o governo Kubitschek. Ela já previra a ligação entre os estados de Acre, Rondônia e Mato Grosso com Goiás e o Distrito Federal. A rodovia foi construída por etapas, de modo que a atual ligação entre Cuiabá/MT e Porto Velho/RO é realizada pela BR-364.

A Rodovia BR- 364 em Rondônia e a colonização aí realizada pelo INCRA a partir da década de 70 foram responsáveis pelo revigoramento notável de antigos e inexpressivos lugarejos, como aqueles criados em torno dos postos telegráficos implantados no começo do século, pela Comissão de Linhas Telegráficas do Marechal Rondon: Vilhena, Pimenta Bueno, Ji-Paraná e Ariquemes, entre outros (CORRÊA, 1987, p. 60).

O processo migratório rumo à Rondônia se inicia a partir da década de 1970 com as políticas de colonização dirigida. Destaca-se o papel do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) como executor dos loteamentos e mediador de conflitos entre indígenas e colonos. O estado se configura entre as décadas de 1970 e 1990 “como um espaço de migração constante, um espaço ‘importador’ de população” (SILVA, 2010, p. 82). No contexto do processo migratório, surgem novas cidades ao longo da atual BR-364, como Ariquemes, Ji-Paraná, Vilhena e Cacoal, que engendram uma nova rede urbana no estado, já que anteriormente os centros rondonienses de destaque eram Guajará-Mirim e Porto Velho, esta última da época da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré, na década de 1910. “Mais notável foi o crescimento de Ji-Paraná, que de 1.278 habitantes em 1960 alcança 31.645, em 1980” (CORRÊA, 1987, p. 60).

Em 1981 o território (de Rondônia) passou a Estado, com o objetivo de centralizar o poder e elaborar um plano que obedecesse aos critérios de racionalidade econômica. Criava-se o programa POLONOROESTE (Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil), com financiamento do Banco Mundial (34%) e Governo Brasileiro (66%), com os seguintes objetivos: 1. Pavimentar a BR-364 – trecho Cuiabá-Porto Velho; 2. Absorver população economicamente marginalizada em outras regiões; 3. Lograr o aumento da produção e renda da população (...) (CUNHA, 2002, p. 137).

Antes da constituição do Território Federal do Guaporé em 1943, a partir do desmembramento de parte dos estados do Amazonas e Mato Grosso, cidades como Porto Velho e Guajará-Mirim já haviam surgido a partir de atividades econômicas ocorridas no início do século: a cidade de Porto Velho é fundada em 1914 como decorrência da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré, enquanto Guajará-Mirim é fundado em 1929⁵. Os esforços para a

5 Fonte: IBGE. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ro/guajara-mirim/historico>>. Acesso em 05/04/2019.

integração de Rondônia prosseguiram na primeira metade do século XX, com as “missões civilizatórias” lideradas pelo marechal Cândido Rondon, que foram responsáveis pela instalação de linhas telegráficas que se interligavam com a rede de conexões que abrangia São Paulo, Rio de Janeiro e o Triângulo Mineiro. Cidades como Ariquemes, Ji-Paraná e Vilhena surgem nas proximidades de postos desta antiga rede (SILVA, 2010; HUERTAS, 2007).

Os primeiros sistemas técnicos instalados em Rondônia na primeira metade do século XX se tornaram os embriões de uma rede urbana que está estruturada a partir de outro sistema técnico: o rodoviário, pois a BR-364 é a principal rodovia do território rondoniense, em torno da qual os projetos de colonização do INCRA foram em grande medida sendo instalados e as primeiras cidades regionais crescendo, com Ji-Paraná (QUADRO 8) assumindo a centralidade no processo (SILVA, 2010).

QUADRO 1. RONDÔNIA: População para os municípios de Ariquemes, Ji-Paraná, Porto Velho e Vilhena no período 1970-1996

Município	Habitantes por ano			
	1970	1980	1991	1996
Ariquemes	0	53.365	83.684	68.503
Ji-Paraná	0	121.714	97.799	95.356
Porto Velho	84.048	133.882	287.534	294.227
Vilhena	0	50.290	39.263	44.580

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 1970, 1980 e 1991; Contagem da população 1996. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Os únicos dois municípios existentes no estado de Rondônia até 1970 eram Guajará-Mirim e Porto Velho, ou seja, todas as cidades rondonienses surgiram de desmembramentos e emancipações a partir dos dois municípios citados. O intenso processo de colonização deu origem a um conjunto de cidades ao longo da BR-364 com crescimento populacional expressivo; Ji-Paraná⁶ e Ariquemes⁷ se tornam municípios em 1977 e Vilhena em 1982⁸. O crescimento destas cidades é expressivo, ainda que Ji-Paraná tenha “perdido” população em virtude do

6 “Elevado à categoria de município com a denominação de Ji-Paraná, pela Lei Federal nº 6.448, de 11-10-1977, desmembrado do município de Porto Velho. Instalado em 21-11-1977” (IBGE, 2019).

7 “Elevado à categoria de município com a denominação de Vilhena, pela Lei Federal nº 6.448, de 11-10-1977, desmembrado de Porto Velho e Guajará-Mirim. Instalado em 1982” (IBGE, 2019).

8 “Elevado à categoria de município com a denominação de Ariquemes, pela Lei Federal nº 6.448, de 11-10-1977, desmembrado do município de Porto Velho. Instalado em 21-11-1977” (IBGE, 2019).

desmembramento dos distritos de Presidente Médici e Ouro Preto, que foram elevados à categoria de município em 1981 (IBGE, 2019)⁹.

As ligeiras diminuições em Vilhena e Ariquemes se devem a fluxos migratórios dentro de Rondônia, em que há uma redistribuição populacional. O crescimento de Porto Velho a partir da década de 1970 é considerável pois o crescimento econômico e demográfico de sua hinterlândia suscitou a ampliação de suas funções político-administrativas, bem como as possibilidades de integração com o território brasileiro foram ampliadas a partir da construção das BRs 364 e 319, que se destinam a Cuiabá/MT e a Manaus/AM, respectivamente (CORRÊA, 1987). Segundo Silva (2010, p. 154) “dos 52 municípios que compõem a rede urbana estadual, somente três foram criados na região de influência de Porto Velho, e os demais correspondem à estratégia do Estado na elaboração dos nexos geográficos de adensamento do território”.

5 A ATUAÇÃO DO GRUPO EUCATUR EM RONDÔNIA NO PROCESSO MIGRATÓRIO

Em 1964, na cidade paranaense de Cascavel, Nair e Assis Gurgacz fundam a Empresa União Cascavel, atualmente conhecida como EUCATUR. O casal iniciou a empresa a partir da compra de uma jardineira e da linha Cascavel/PR-Santa Tereza/PR, pertencentes à Empresa de Transportes Coletivos Eneida Ltda. A linha possuía apenas 20 quilômetros de extensão, sem qualquer pavimentação à época (RIBEIRO e LODI, 2004).

Durante a década de 1960 predominaram as rotas turísticas para cidades dentro e fora do oeste paranaense. A partir de 1972, com o início dos projetos oficiais de colonização no sul da Amazônia Legal, a EUCATUR começa a operação de rotas da região cascavelense para Rondônia. A primeira viagem durou quatro dias, ao passo que a companhia passou a operar com frequência bimestral, para se tornar mensal, quinzenal, até que em 1976 a rota Paraná-Rondônia se torna diária, com três partidas. O símbolo da EUCATUR, duas cobras entrelaçadas, mostra a união entre Paraná e Rondônia (HUERTAS, 2007, RIBEIRO e LODI, 2004). A empresa começou com as primeiras linhas para Rondônia em 1972, momento em que se intensificavam os fluxos migratórios de paranaenses para o Norte do país.

9 Fonte: IBGE. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ro/ji-parana/historico>>. Acesso em 10/04/2019. O distrito de Ouro Preto ao ser desmembrado passou a ser denominado como Ouro Preto do Oeste, nome do atual município.

No ano de 1973, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, DNER, autorizou com licenças para viagens especiais a Empresa União Cascavel de Transporte Ltda. a trafegar nas estradas federais de Cascavel(PR) a Rio Branco(Acre), via Campo Mourão, Campo Grande, Cuiabá e Vila de Rondônia. A Eucatur começou imediatamente a investir em ônibus capazes de vencer o barro nas estradas que levavam ao território de Rondônia (RIBEIRO e LODI, 2004).

As linhas longas acompanham grande parte da trajetória da EUCATUR, que com os fluxos migratórios intensos buscou estabelecer uma tabela de horários diária de modo a atender os passageiros e o transporte de encomendas. No ano de 1972 a empresa fez viagens para o estado do Acre, que assim como Rondônia também tinha loteamentos para colonos vindos do Centro-Sul. Sendo assim, mesmo diante de condições adversas de tráfego, a empresa prolongou a linha até Rio Branco – em 1973, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem autorizou, com licenças para viagens especiais – diferentes de licenças para viagens regulares – o trecho entre Cascavel/PR e Rio Branco/AC, passando pelas cidades de Campo Mourão/PR, Campo Grande/MS, Cuiabá/MT e pela então Vila de Rondônia (RIBEIRO e LODI, 2004).

Com a pavimentação de rodovias no Centro-Oeste e Norte as viagens se tornaram mais rápidas, ampliando assim a gama de horários e serviços oferecidos pela Eucatur, possibilitando a realização de conexões entre linhas distintas e configurando uma rede de pontos atendidos em vários estados brasileiros. A empresa chegou a possuir na década de 1980 a linha de ônibus mais longa do mundo, ligando Cascavel/PR a Caracas, Venezuela, percorrendo os estados do Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Amazonas e Roraima. Segundo Almeida e Ribeiro (1989, p. 64) “a ligação Cascavel-Boa Vista é servida pela EUCATUR desde 1971 e já transportou, até 1985, mais de 1 milhão de colonos, a maioria absorvidos pelos Estados de Mato Grosso e Rondônia”.

A década de 1980 é central para o crescimento do grupo Eucatur, que adquire várias linhas de diversas empresas, como da “Viação Rondônia, Transportes Coletivos Serra Azul Ltda., Transcol, Viação Ji-Paraná, Viação Ouro Prata e das empresas Expresso Colorado e Expresso Cacoal, em 1981 e 1982, respectivamente” (RIBEIRO e LODI, 2004, p. 72). As primeiras linhas do grupo foram oficializadas a partir da década de 1980 (QUADRO 2), quando o transporte interestadual era fiscalizado pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Antes da regulamentação as empresas faziam viagens turísticas com certa regularidade para transportar os migrantes rumo à fronteira agrícola.

QUADRO 2. BRASIL: Autorizações concedidas pelos órgãos do Governo Federal para as linhas operadas pela EUCATUR e pela Serra Azul entre o Sul e o Norte entre as décadas de 1980 e 1990

Empresa	Denominação da linha	Data da autorização
Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda - EUCATUR	Curitiba/PR - Porto Velho/RO	27/04/1983
	Cascavel/PR - Ji-Paraná/RO	24/06/1986
	Erechim/RS - Ji-Paraná/RO	24/06/1986
	Maringá/PR - Porto Velho/RO	20/03/1987
	Curitiba/PR - Porto Velho/RO	23/04/1987
	Cascavel/PR – Rio Branco/AC	22/06/1987
	Cascavel/PR - Porto Velho/RO	19/07/1988
	Cascavel/PR - Porto Velho/RO via Ponta Porã/MS	04/08/1988
	Curitiba/PR - Porto Velho/RO via Apucarana/PR	28/01/1991
Transportes Coletivos Serra Azul Ltda.	Criciúma/SC – Porto Velho/RO	26/09/1991
	Cascavel/PR - Porto Velho/RO	27/04/1983

Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – anos 2006 e 2008. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

As duas primeiras linhas oficializadas em abril de 1983 foram a Cascavel/PR – Porto Velho/RO operada pela Serra Azul, bem como a Curitiba/PR – Porto Velho/RO operada pela EUCATUR (QUADRO 2). Grande parte das linhas funcionam até a atualidade e algumas foram suprimidas com a finalidade de aprimorar as operações do grupo dentro das conexões entre o Sul e Rondônia. De 2005 a 2015 a União Cascavel (EUCATUR) operou cinco linhas que foram suprimidas. Em todos os casos houve readequações que buscaram inserir os trechos operados na malha da companhia, ou seja, os cortes visaram a redução da quantidade de linhas sem o abandono de centralidades atendidas. A empresa operou a linha 09-1289-00: Cascavel/PR – Ji-Paraná/RO, registrando uma demanda total de 16.730 passageiros de 2005 a 2015 – esta foi em certa medida inserida nas já existentes Cascavel/PR – Porto Velho/RO, e o mesmo se aplica à linha 09-1290-00: Maringá/PR – Porto Velho/RO, que registrou de 2005 a 2015 uma demanda total de 14.216 passageiros. Neste sentido, a União Cascavel fez uma readequação de linhas que não acarretou em prejuízos para os passageiros atendidos nestes percursos.

A companhia também operou a linha 09-1291-00: Curitiba/PR – Porto Velho/RO, registrando uma demanda total de 8.165 passageiros de 2005 a 2015. Destaca-se o fato desta linha ter o percurso passando por Maringá/PR e Cascavel/PR, respectivamente, o que em certa medida inviabilizava a operação, sobretudo ao considerar que a passagem por Cascavel ao sair de Maringá prolongava o tempo de viagem. Sendo assim, os passageiros oriundos de Curitiba embarcam nas duas ligações que saem desta cidade rumo a Porto Velho, bem como na linha advinda de Criciúma/SC.

Atualmente o grupo Eucatur possui quatro empresas que operam linhas rodoviárias interestaduais: EUCATUR - Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda.; Viação Nova Integração Ltda; Transportes Coletivos Serra Azul Ltda. e Solimões Transportes de Passageiros e Cargas EIRELI. As duas primeiras (Eucatur e Nova Integração), segundo a Agência Nacional de Transportes, operam mediante autorização judicial, portanto possuem um conjunto reduzido de linhas. É nesse contexto que é criada a Solimões, porém sem nenhuma mudança operacional substantiva, com apenas a colocação de adesivos indicando “Solimões Transportes” nos veículos com a pintura da EUCATUR.

6 A MULTIPLICIDADE DE CAMINHOS ENTRE PARANÁ E RONDÔNIA NA ATUAÇÃO DO GRUPO EUCATUR

Com extensão de 4.374 quilômetros, de Limeira/SP a Mâncio Lima/AC, na fronteira com o Peru, a BR-364 passa pelos estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Rondônia para chegar ao Acre e atende a cidades como Araraquara/SP, Barretos/SP, Jataí/GO, Rondonópolis/MT, Cuiabá/MT, Diamantino/MT, Sapezal/MT, Comodoro/MT, Vilhena/RO, Ji-Paraná/RO, Porto Velho/RO, Rio Branco/AC e Cruzeiro do Sul/AC – no trecho entre Rondonópolis/MT e Diamantino/MT a rodovia compartilha o trajeto com a BR-163, fazendo com que as ligações rodoviárias com destino à Rondônia sigam a partir de Cuiabá/MT pela BR-070 até Comodoro/MT, passando por cidades como Cáceres e Pontes e Lacerda/MT.

A rede urbana rondoniense tem em Porto Velho/RO seu grande nó. São operadas linhas para o norte do estado por companhias locais (trechos para Guajará-Mirim e Abunã), bem como para o Acre e Amazonas – via BR-319. Destaca-se o fato de que de Porto Velho se chega a Manaus/AM e Belém/PA via navegação fluvial (rios Madeira e Amazonas), além de outros destinos, o que torna a capital rondoniense um nó nacional intermodal.

As ligações dos eixos que utilizam a BR-364 no estado rondoniense são centrais pois operam seções intermunicipais. O órgão estadual competente do estado de Rondônia solicitou à Agência Nacional dos Transportes Terrestres no ano de 2018 a inclusão de trechos intermunicipais nas linhas interestaduais operadas pela Solimões que atendem às cidades ao longo da BR-364, entre Porto Velho e Vilhena. Tal procedimento foi necessário pois em 2015 a ANTT encerrou a operação de trechos intermunicipais dentro de linhas interestaduais, de modo que os órgãos estaduais tivessem que solicitar para a Agência a inclusão dessas seções¹⁰.

Considerando as linhas entre o Paraná e Rondônia, podemos dividi-las em dois grupos com base nas áreas de origem dentro do estado paranaense. O primeiro considera três ligações originadas em Cascavel/PR com destino a Porto Velho/RO, além da ligação Cascavel/PR – Rio Branco/AC que contém grande parte do percurso da Cascavel/PR – Porto Velho/RO operada pela Serra Azul. O segundo grupo contém duas ligações com origem em Curitiba/PR, que se diferenciam quanto às cidades atendidas no norte paranaense. Finalmente, destaca-se a atuação da ligação Criciúma/SC – Porto Velho/RO, que a partir de Curitiba/PR percorre o mesmo trajeto das ligações curitibanas.

O conjunto total é formado por sete ligações e atende a 57 cidades em 7 estados brasileiros no Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Norte. A ligação mais curta é a Cascavel/PR- Porto Velho/RO operada pela Serra Azul, com 2.801 quilômetros de extensão, ao passo que a mais longa é a Criciúma/SC – Porto Velho/RO operada pela Solimões com 3.680 quilômetros de extensão (QUADRO 3).

QUADRO 3. BRASIL: Ficha de dados para as ligações entre Santa Catarina, Paraná, Rondônia e Acre

Cidades atendidas: 57	<ul style="list-style-type: none"> • SC: Balneário Camboriú, Barra Velha, Criciúma, Florianópolis, Imbituba, Itajaí, Joinville, Laguna e Tubarão • PR: Apucarana, Arapongas, Campo Mourão, Cascavel, Corbélia, Curitiba, Guaíra, Londrina, Maringá, Palotina, Ponta Grossa, Terra Roxa, Toledo e Ubatã • SP: Presidente Prudente • MS: Amambaí, Bataguassu, Campo Grande, Coxim, Dourados, Eldorado, Mundo Novo, Naviraí, Nova Alvorada do Sul, Ponta Porã, Rio Brillhante, Rio Verde de Mato Grosso, São Gabriel do Oeste e Sonora
--------------------------	---

10 A Portaria da ANTT número 249 de 09 de novembro de 2018 traz em parágrafo único: “para a conexão de linhas estaduais ser considerada para o fim previsto no caput deste artigo é necessária a anuência expressa mediante ofício emitido pelo poder concedente estadual com relação ao objeto do requerimento” (BRASIL, 2018).

- MT: Cáceres, Comodoro, Cuiabá, Jaciara, Pontes e Lacerda, Rondonópolis e Várzea Grande
- RO: Ariquemes, Cacoal, Candeias do Jamari, Itapuã do Oeste, Jaru, Ji-Paraná, Ouro Preto do Oeste, Pimenta Bueno, Porto Velho Presidente Médici e Vilhena
- AC: Rio Branco

DADOS DAS LIGAÇÕES

Ligações	Prefixos e linhas	Número de seções	Extensão total (1)	Demanda total por ligação (2005-2017)
Cascavel/PR - Porto Velho/RO (Serra Azul)	09-0211-00: Cascavel - Porto Velho	282	2.801 km	59.895 passageiros
Cascavel/PR - Porto Velho/RO via Ponta Porã/MS	09-0255-00: Cascavel - Porto Velho	203	2.969 km	46.187 passageiros
Cascavel/PR - Porto Velho/RO (Solimões)	09-0263-00 e 09-0263-61: Cascavel - Porto Velho	216	3.089 km	558.846 passageiros
Cascavel/PR - Rio Branco/AC	09-0264-00 e 09-0264-61: Cascavel - Rio Branco	230	3.304 km	392.830 passageiros
Curitiba/PR – Porto Velho/RO via Londrina/PR	09-0269-00 e 09-0269-61: Curitiba - Porto Velho	181	3.191 km	320.421 passageiros
Curitiba/PR – Porto Velho/RO via Apucarana/PR e Arapongas/PR	09-0270-00: Curitiba - Porto Velho	205	3.177 km	58.610 passageiros
Criciúma/SC - Porto Velho/RO	16-0099-00 e 16-0099-61: Criciúma - Porto Velho	344	3.680 km	526.837 passageiros

Demanda total (2005-2017): 1.963.626 passageiros

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização SANTOS, B. C., 2019.

NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018.

O total de passageiros para as sete ligações consideradas (cerca de dois milhões em treze anos) mostra a importância do conjunto para o território nacional, pois embora trate de longos trajetos, há uma circulação de passageiros relevante até a atualidade. Enquanto as ligações Cascavel/PR – Porto Velho/RS (Serra Azul) e a Cascavel/PR – Porto Velho via Ponta Porã possuem apenas um horário por semana para cada sentido, as ligações Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões) e Cascavel/PR – Rio Branco/AC contém um horário diário em ambos os sentidos. Para a classe de serviço convencional há um horário semanal por ligação e por sentido, ao passo que os horários na classe de serviço executivo completam a grade semanal. Esse fator

explica a diferença ampla nos valores de demanda para as ligações com horários diários em relação àquelas com apenas uma saída semanal – a Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões) registrou demanda dez vezes superior à Cascavel/PR – Porto Velho/RO via Ponta Porã/MS e somando-se o número de passageiros transportados desta ligação com a Cascavel/PR – Porto Velho/RS (Serra Azul) não atinge 25% da demanda da Cascavel/PR – Rio Branco/AC (QUADRO 3).

A demanda para a ligação Criciúma/SC – Porto Velho/RO é maior do que a soma das ligações com origem em Curitiba/PR, o que se explica em certa medida pela presença de cidades que são polos turísticos importantes no território nacional, como Balneário Camboriú/SC e Florianópolis/SC. Das 344 seções da ligação, 164 contém as centralidades catarinenses como origem ou destino e várias operam trechos como Tubarão/SC - Curitiba/PR, Laguna/PR – Londrina/PR e Criciúma/SC – Londrina/PR. Contudo, embora não estejam entre os trechos de maior demanda para o eixo, a circulação neles é relevante para a elevação do número total de passageiros para a ligação oriunda de Santa Catarina (QUADRO 3).

A ligação da Serra Azul é ligeiramente mais curta que as demais em virtude do fato de ser mais “expressa”, ou seja, por não efetuar “desvios” de percurso realizados pelas demais¹¹, como a Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões) que segue por Maringá/ e Presidente Prudente/SP e a Cascavel/PR – Porto Velho/RO via Ponta Porã/MS, que atende cidades próximas da fronteira com o Paraguai. Contudo, seu quadro de seções é o mais amplo pois esta é a única que opera nas cidades de Eldorado/MS, Rio Brillhante/MS e Candeias do Jamari/RO – a cidade rondoniense faz com que seja incluída uma seção por cidade atendida anteriormente a ela, ou seja, as demais ligações não possuem seções como Campo Grande/MS – Candeias do Jamari/RO, Rondonópolis/MT – Candeias do Jamari/RO, entre outras.

Enquanto a Criciúma/SC – Porto Velho/RO opera em todos os dias da semana com um horário diário em ambos os sentidos (um para o convencional e seis para o executivo), as duas ligações entre Curitiba/PR e Porto Velho/RO funcionam intercalando as três linhas que as formam: a Curitiba/PR – Porto Velho/RO (via Londrina/PR) opera na classe de serviço convencional com embarques às terças-feiras em ambos os sentidos, ao passo que na classe de

11 Ao seguir rumo ao norte paranaense e ao Pontal do Paranapanema a Cascavel/PR – Porto Velho/RO efetua um “desvio” da rota via BR-163 que opera em Naviraí/MS e Dourados/MS, mas incorpora cidades como Campo Mourão/PR, Maringá/PR e Presidente Prudente/SP, atendendo assim a centros regionais de portes diversos com geração de demanda para tais ligações. Com este “desvio” de rota a Cascavel/PR – Rio Branco/AC se torna uma ligação mais utilizada pelos cascavelenses e por habitantes de cidades como Toledo/PR, Guaíra/PR, Naviraí/MS e Dourados/MS, já que possui um horário por dia em ambos os sentidos para todos os dias da semana.

serviço executivo oferecem embarques em ambos os sentidos aos domingos, segundas-feiras, quartas-feiras, quintas-feiras e sextas-feiras. Ou seja, somando-se convencional e executivo, os sábados ficariam sem nenhum horário de embarque – tal lacuna é preenchida pela Curitiba/PR – Porto Velho/RO (via Apucarana/PR e Arapongas/PR).

QUADRO 4. BRASIL: Relação das 10 seções com maior demanda no período 2005-2017 para as ligações entre Santa Catarina, Paraná, Rondônia e Acre

Ligação	Seção	Demanda 2005-2017	Extensão (km)
Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões)	Vilhena/RO – Cuiabá/MT	34.385	762
Cascavel/PR – Rio Branco/AC	Rio Branco/AC – Porto Velho/RO	30.251	510
Criciúma/PR – Porto Velho/RO	Rondonópolis/MT – Vilhena/RO	28.142	982
Curitiba/PR – Porto Velho/RO via Londrina/PR	Londrina/PR – Cáceres/MT	23.173	1.567
Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões)	Cuiabá/MT – Vilhena/RO	23.003	762
Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões)	Vilhena/RO – Pontes e Lacerda/MT	20.389	316
Criciúma/PR – Porto Velho/RO	Vilhena/RO – Rondonópolis/MT	20.347	982
Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões)	Maringá/PR – Presidente Prudente/SP	16.412	204
Curitiba/PR – Porto Velho/RO via Londrina/PR	Cuiabá/MT – Vilhena/RO	13.507	539
Cascavel/PR – Rio Branco/AC	Porto Velho/RO – Rio Branco/AC	13.329	510

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

O grupo Eucatur adota a estratégia de colocar as mesmas seções em ligações distintas, para ampliar o quadro de horários em cidades que são pontos de passagem e parada tanto na BR-163, como Campo Grande/MS, Rondonópolis/MT e Cuiabá/MT, assim como na BR-070, como Cáceres/MT e Pontes e Lacerda/MT e na BR-364, como Comodoro/MT, Vilhena/RO e Ji-Paraná/RO. Com exceção das seções Londrina/PR – Cáceres/MT (com 1.567 quilômetros de extensão) e Vilhena/RO – Rondonópolis/MT (com 982 quilômetros de extensão), todos os trechos possuem menos de 900 quilômetros de distância, o que reforça a importância da capilaridade destas ligações no território nacional e ilustra a presença de centros regionais como

Maringá/PR, Presidente Prudente/SP e Vilhena/RO (QUADRO 4). Embora esse último esteja em patamar inferior aos dois anteriormente citados, a cidade vilhenense possui relevância regional para o sul rondoniense que nos últimos anos passa por transformações na produção agropecuária, com a modernização vinculada ao aumento da produtividade para o mercado externo.

Trechos como Cuiabá/MT – Vilhena/RO demonstram a estratégia do grupo Eucatur em incluir seções iguais em ligações distintas. Tal operação faz com que as empresas do grupo atendam a demanda de certos trechos em horários mais favoráveis aos passageiros, pois quando se compara seções iguais em ligações diferentes, nota-se as diferenças do número de usuários transportados:

- Seção Cuiabá/MT – Vilhena/RO (ligação Cascavel/PR – Porto Velho/RO [Solimões]): 23.003 passageiros;
- Seção Cuiabá/MT – Vilhena/RO (ligação Curitiba/PR – Porto Velho/RO via Londrina/PR): 13.507 passageiros.

O saldo favorável à seção operada na ligação Cascavel/PR – Porto Velho/RO pode ser explicado pelo horário de embarque na capital mato-grossense, que em certa medida atrai mais ou menos passageiros, pois ela embarca passageiros em Cuiabá/MT às 22:55 e chega em Vilhena/RO às 10:05, ao passo que na ligação Curitiba/PR – Porto Velho/RO via Londrina/PR o embarque ocorre em Cuiabá/MT às 03:55 e chega em Vilhena/RO às 15:30. Em última análise, as ligações entre o litoral sulista e Rondônia surgem como prolongamento da atuação da EUCATUR na região Sul do Brasil, pois a operação do oeste paranaense até Rondônia via Mato Grosso do Sul e Mato Grosso já estava estabelecida.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Boa parte das cidades rondonienses atuais são formadas no contexto da expansão da fronteira agrícola que atraiu numerosos fluxos migratórios de todas as regiões brasileiras. Nesse processo se destacaram os paranaenses do oeste do estado, que utilizaram consideravelmente as linhas do grupo Eucatur para se deslocar e transportar encomendas e cargas, já que a empresa chega a Rondônia em 1972, oito anos após sua fundação. Atualmente, a atuação do grupo Eucatur em Rondônia se reflete na estrutura operacional, pois ao longo da BR-364 há garagens em cidades como Jaru, Ariquemes, Vilhena, Cacoal, Porto Velho e Ji-Paraná.

A garagem de Ji-Paraná é uma “segunda matriz” para o grupo, com instalações amplas e estruturas administrativas que não estão presentes em grande parte das garagens do grupo pelo Brasil, o que realça a importância operacional da cidade. O predomínio do grupo Eucatur em Rondônia se verifica nos terminais rodoviários, pois nos principais do estado os maiores guichês pertencem ao grupo: eles contêm salas de espera e estruturas para despacho de encomendas, além de um movimento diário intenso em decorrência dos volumosos fluxos de passageiros nos trajetos intermunicipais.

8 REFERÊNCIAS

ALMEIDA, R. S. e RIBEIRO, M. A. C. Os sistemas de transporte na região Norte: evolução e reorganização das redes. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v.51, n.2, p. 33-98, abr./jun. 1989.

ALVES, V. E. L. e ROLIM, L. N. As migrações populacionais na década de 2000 a partir do censo demográfico de 2010: o caso da região de cerrados do Centro-Norte do Brasil. ALVES, V. E. L. (Org.). **Modernização e regionalização nos cerrados do Centro-Norte do Brasil: Oeste da Bahia, Sul do Maranhão e do Piauí e Leste de Tocantins**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2015, p. 109-149.

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Resolução número 4.770, de 25 de junho de 2015**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/40115/Resolucao_n_4770.html>. Acesso em 01/11/2015.

ARROYO, M. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, M. e CRUZ, R. C. A.. **Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume Geografia, 2015, p. 37-49.

BECKER, O. M. S. (1997). Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia, contextos. CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORREA, R. L. (Orgs.). **Explorações Geográficas**. 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, p. 319-367.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Empresa de Planejamento e Logística. **Anuário Estatístico dos Transportes**. Brasília, 2017.

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

CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.49, n.3, p. 39-68, jul./set. 1987.

_____ (1997). Interações espaciais. CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORREA, R. L. (Orgs.). **Explorações Geográficas**. 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, p. 319-367.

CUNHA, J. M. P. **A migração no Centro-Oeste Brasileiro no período 1970-96: o esgotamento de um processo de ocupação**. Campinas: UNICAMP - Núcleo de Estudos de População (NEPO), 2002. 168 p.

HUERTAS, D. M. **Da fachada atlântica ao âmago da hiléia: integração nacional e fluidez territorial no processo de expansão da fronteira agrícola**. 2007. 332 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). (2019). **Portal Cidades – dados históricos**. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: mar./abr.2019.

PÓVOA-NETO, H. Migrações internas e mobilidade do trabalho no Brasil atual. Novos desafios para a análise. **Revista Experimental**, São Paulo, n. 2, p. 11-24, 1997.

RIBEIRO, M. F. B. e LODI, O. **Abrindo caminhos: os primeiros 40 anos da Eucatur**. São Paulo: Prêmio, 2004.

SALIM, C. A. Migração: o fato e a controvérsia teórica. VIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais. **Anais...** São Paulo, ABEP, 1992, v. 3, p. 119-144

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

_____. Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros: o município de Londrina/PR como um nó para essa circulação. **GeoTextos**, Salvador, v.14, n.1, p. 155.178, 2018.

SANTOS, M. (1988). **Metamorfoses do espaço habitado**. 6.ed. São Paulo: Edusp, 2014.

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

SILVA, R. G. C. **Dinâmicas Territoriais em Rondônia: conflitos na produção e uso do território no período de 1970-2010**. 2010. 222 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

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