



Revista Eletrônica do Programa de Pós-Graduação em Geografia - UFPR

## REDE URBANA E TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS NAS ARTICULAÇÕES ENTRE O “ENTORNO IMEDIATO DE LONDRINA (PR)” E O MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (SP)

*URBAN NETWORK AND INTERSTATE ROAD TRANSPORT OF PASSENGERS IN THE JOINTS BETWEEN THE “ENTORNO IMEDIATO DE LONDRINA (PR)” AND THE MUNICIPALITY OF SÃO PAULO (SP)*

(Recebido em 28-02-2020; Aceito em 07-10-2020)

Bruno Candido dos Santos

Doutorando em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo – São Paulo, Brasil  
bruno.santos@usp.br

### Resumo

O transporte rodoviário de passageiros é elemento importante no estudo do território brasileiro, pois engendra um conjunto de fluxos de pessoas que abrange parte considerável do país. Trata-se de uma atividade econômica dotada de função social central para prover deslocamentos aos cidadãos brasileiros. A capilaridade do ônibus rodoviário propicia um conjunto amplo de interações espaciais em pontos distintos da rede urbana brasileira, congregando centros de portes diversos. Diante de tais premissas, este artigo debaterá as articulações entre os centros urbanos paranaenses de Cambé, Ibirapuã e Rolândia, que formam o “Entorno Imediato de Londrina”, com o município de São Paulo. Para tanto, parte da retomada do percurso histórico da formação de Londrina desde seus primórdios, de modo a evidenciar suas articulações com a capital paulista e o processo que consolidou a cidade paranaense como um dos principais centros urbanos de porte médio do Brasil, para posteriormente debater aspectos dos deslocamentos pendulares entre os municípios paranaenses considerados, o que reforça a centralidade londrinense. Por fim, faz a discussão de dados acerca das cidades que formam o “Entorno Imediato de Londrina”, com ênfase no transporte rodoviário interestadual de passageiros, para discutir também aspectos normativos e operacionais desta atividade econômica.

**Palavras-chave:** Transporte rodoviário de passageiros; Rede urbana; Entorno Imediato de Londrina; Cidades médias.

### Abstract

*The road transport of passengers is an important element in the study of Brazilian territory, since it generates a set of flows of people that covers a considerable part of the country. It is an*

*economic activity with a central social function to provide displacement to Brazilian citizens. The capillarity of the road bus provides a broad set of spatial interactions in different points of the Brazilian urban network, bringing together centers of various sizes. Faced with such premises, this article will discuss the articulations between the urban centers of Cambé, Ibiporã and Rolândia, which form the "Entorno Imediato de Londrina", with the municipality of São Paulo. Therefore, part of the resumption of the historical background of the formation of Londrina from its beginnings, in order to highlight their links to the state capital and the process that consolidated the Paraná city as one of maid medium-sized cities in Brazil, to further discuss aspects of the pendular displacements between the municipalities considered, which reinforces the centrality of Londrina. Finally, it discusses the data about the cities that form the "Entorno Imediato de Londrina", with emphasis on interstate road passenger transport, to also discuss normative and operational aspects of this economic activity.*

**Keywords:** Road transport of passengers; Urban network; Immediate surroundings of Londrina; Medium cities.

## Introdução

O transporte rodoviário de passageiros no Brasil é uma atividade econômica de central importância para o Brasil, em decorrência de sua capacidade de integração territorial efetiva, já que a capilaridade do modal rodoviário propicia um conjunto amplo de deslocamentos para grande parte da rede urbana nacional. 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 também embarques e desembarques em quaisquer pontos do país, incluindo aqueles que não possuem infraestrutura adequada.

O ônibus rodoviário atende a centros urbanos de diversos portes, pois não requer infraestruturas prévias como os sistemas de movimento ferroviário, aeroviário e aquaviário para efetuar operações de embarques e desembarques. Embora devamos destacar a importância dos terminais rodoviários enquanto espaços de organização dos fluxos de transporte de passageiros, o cidadão pode embarcar em frente a uma farmácia ou ainda desembarcar defronte a uma padaria. Isso implica em dizer que é essa flexibilidade que permite o atendimento em localidades diversas, abrangendo a um número relevante de cidadãos. Ou seja, tais atributos operacionais explicam a presença de linhas interestaduais em municípios de pequeno porte na rede urbana brasileira, sem que haja a centralização dos atendimentos em uma cidade média ou grande.

Diante de tais prerrogativas, este artigo debaterá o transporte rodoviário interestadual de passageiros nas articulações entre o que foi intitulado como “Entorno Imediato de Londrina”, formado pelos municípios paranaenses de Cambé, Ibiporã e Rolândia, e o município de São Paulo (SP). Embora estejam polarizados por Londrina, maior e mais populosa cidade do norte paranaense, os municípios do Entorno Imediato possuem demanda de passageiros diretamente para a capital paulista,

o que justifica a manutenção de um quadro de horários por parte das empresas de transporte de passageiros. Tal manutenção se justifica pela expressão paulistana na rede urbana nacional que propicia um conjunto de interações espaciais de Cambé, Ibirapuã e Rolândia com São Paulo/SP.

Para tanto, o artigo está dividido em seis itens, além da introdução, considerações finais e referências. O primeiro tópico debate o município de Londrina e sua centralidade para o norte paranaense, considerando a importância londrinense para a região do norte paranaense. Para aprofundar e trazer outros elementos para o debate, o segundo item discute as variadas regionalizações que consideram o papel central de Londrina e traz a definição de seu “Entorno Imediato”, formado pelos municípios de Cambé, Ibirapuã e Rolândia, que formam um *continuum* urbano a partir do eixo da rodovia BR-369 que entrecruza as quatro cidades.

As ligações interurbanas neste *continuum* são discutidas no terceiro item, que faz uma análise do transporte coletivo de passageiros em Londrina e região, que é prestado por empresas que pertencem aos mesmos grupos empresariais que operam o serviço urbano londrinense<sup>1</sup>. Já o quarto tópico traz um debate sobre os elementos teóricos que contribuem com a discussão sobre o transporte rodoviário de passageiros no Brasil.

O quinto item discute os aspectos normativos e operacionais do transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil, com dados e informações acerca da regulação feita no âmbito federal pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) e da operação realizada por empresas privadas. Finalmente, o sexto tópico debate as linhas rodoviárias que atendem aos municípios do “entorno imediato de Londrina” (Cambé, Ibirapuã e Rolândia) e suas ligações com a capital paulista.

Os dados e informações acerca das empresas apresentadas neste artigo são oriundos do trabalho de graduação individual (trabalho de conclusão de curso) desenvolvido no segundo semestre de 2015 no Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP), intitulado “As articulações entre Londrina e São Paulo: uma análise a partir do transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros”. Todos os dados fornecidos pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) bem como os coletados no sítio eletrônico da Agência são do quarto trimestre de 2015, ou seja, ocorreram algumas mudanças no âmbito operacional das empresas de transporte de passageiros, como a transferência de linhas entre companhias, o encerramento das atividades de algumas dessas, entre outras alterações. Para a realização desse trabalho de graduação individual, fora realizado um trabalho de campo para os

---

<sup>1</sup>A TIL Transportes Coletivos (intermunicipal) é do mesmo grupo da Transportes Coletivos Grande Londrina (TGCL) (urbano londrinense) e opera as ligações entre Cambé e Ibirapuã. Já a Viação Garcia pertence ao Grupo Garcia-Brasil Sul (GBS) e presta o serviço o intermunicipal entre Londrina e Rolândia. A Londrisul Transportes Coletivos é do grupo GBS e atende ao serviço urbano municipal londrinense.

municípios paranaenses de Londrina, Cambé, Ibirapuã e Rolândia entre os dias 5 e 12 de setembro de 2015, em que foram coletadas informações através de entrevistas, aplicação de questionários, realização de registros fotográficos, entre outras atividades.

### O município de Londrina e sua centralidade para o norte paranaense

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

Fundada em 1929, Londrina sempre se articulou com a cidade de São Paulo, pois a administração central da Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP, de capital inglês) assim como a bolsa de valores, estavam situadas na capital paulista. Ou seja, a cidade do norte paranaense dialogava com o principal centro econômico brasileiro desde antes de sua municipalização em 1934.

Durante a segunda metade do século passado, as sucessivas reestruturações produtivas da economia brasileira consolidaram Londrina como uma centralidade regional e uma das mais relevantes cidades médias da rede urbana brasileira. A centralidade londrinense passa a registrar um crescimento populacional e urbano relevantes no contexto do norte do Paraná, o que reforça seu papel de centro regional. Londrina conta no ano de 1970 com uma população de 228.101 habitantes, sendo 71,69% (163.528) moradores das áreas urbanas<sup>2</sup>. Com o menor emprego de força de trabalho nas lavouras, a população se desloca para os centros urbanos em busca de oportunidades de trabalho.

Londrina é a segunda maior cidade do estado do Paraná, e a segunda com o maior número de passageiros na ligação com a capital paulista. Segundo Druciaki (2009, p. 148) “Londrina também é um importante nó na rede de transporte interestadual de passageiros, com destinos para vários estados do Brasil”. A cidade possui linhas para todas as capitais do Sul, Sudeste (exceto Vitória/ES) e Centro-Oeste, além da nortista Porto Velho/RO, o que reforça seu papel central na região do norte paranaense.

É nesta conjuntura que se configuram os deslocamentos entre as cidades desta rede urbana, já que as funções e serviços estão distribuídos pela rede de forma desigual e combinada. Enquanto Londrina possui shoppings centers, supermercados de marcas nacionais e internacionais (Atacadão e

<sup>2</sup> Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1950/2010. Até 1991, dados extraídos de Estatísticas do Século XX, Rio de Janeiro: IBGE, 2007 no Anuário Estatístico do Brasil, 1993, vol 53, 1993.

Carrefour), concessionários de veículos de alto padrão (BMW, Mercedes-Benz) e também estabelecimentos que comercializam equipamentos para atividades agrícolas (lojas de tratores como Case, John Deere, etc.), as cidades vizinhas como Cambé, Ibirapuã e Rolândia não possuem tais estabelecimentos, o que mostra a pujança da centralidade urbana londrinense na rede urbana do norte do Paraná. Outro exemplo que se aplica à centralidade londrinense alude aos serviços de saúde, que geram diversos deslocamentos advindos de várias cidades na região do norte paranaense e nas porções paulistas dinamizadas pelos subcentros de Assis, Ourinhos e Presidente Prudente, distribuídos ao longo da bacia do rio Paranapanema (FRESCA, 2012).

### **As variadas regionalizações que consideram o papel central de Londrina e a definição de seu “Entorno Imediato”**

O governo do estado do Paraná, por intermédio da Lei Complementar nº 81 de 17/06/1998, institucionalizou a Região Metropolitana de Londrina (RML). Esta se iniciara com os municípios de Londrina, Cambé, Jataizinho, Ibirapuã, Rolândia e Tamarana. Outras oito leis complementares incluíram outros municípios ao longo dos últimos anos. Atualmente a Região Metropolitana de Londrina contém 26 cidades: Londrina, Cambé, Bela Vista do Paraíso, Jataizinho, Ibirapuã, Rolândia, Sertanópolis, Tamarana, Primeiro de Maio, Alvorada do Sul, Assaí, Sabáudia, Jaguapitã, Pitangueiras, Florestópolis, Porecatu, Centenário do Sul, Guaraci, Luponópolis, Miraselva, Prado Ferreira, Uraí, Rancho Alegre, Sertaneja e Arapongas (PARANÁ, 2015a), esta última incluída em 2014.<sup>3</sup>

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

A microrregião geográfica de Londrina atualmente contém seis municípios: Cambé; Ibirapuã; Londrina; Pitangueiras; Rolândia e Tamarana. Sua população é de 784.520 habitantes e seu PIB é de

<sup>3</sup> O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) define em 1990 as microrregiões geográficas. Inicialmente, a Microrregião Geográfica de Londrina continha os municípios de Cambé, Ibirapuã, Londrina e Rolândia. Sua área original não se alterou, já que o distrito de Pitangueiras foi desmembrado de Rolândia em 1990 e foi instalado como município em 1993. Tamarana, por sua vez, era um distrito de Londrina e foi desmembrado em 1995, ano em que ocorre a instalação do município tamaraense.

R\$ 17.848.276.000,00<sup>4</sup>. Londrina responde por 69,88% da população deste conjunto e por 71,86% do Produto Interno Bruto da microrregião. A segunda cidade mais populosa é Cambé (103.822 habitantes) sendo a única juntamente com Londrina a superar os 100 mil. Diversas delimitações foram elaboradas por pesquisadores e instituições oficiais para regionalizar os municípios do entorno de Londrina. Tavares (2001) traz a ideia de “aglomerado urbano de Londrina”, que contém 4 municípios. Já Bragueto (2007) trabalha com a formulação “aglomerado urbano-industrial de Londrina”, que considera 4 municípios.

Para este trabalho fora definida a ideia de “Entorno Imediato de Londrina”, que contém os municípios de Cambé, Ibiporã e Rolândia. Conforme Andrade (1977, p. 59), “(...) o pólo é o centro econômico dinâmico de uma região, de um país ou de um continente, e que o seu crescimento se faz sentir sobre a região que o cerca, de vez que ele cria fluxos da região para o centro e refluxos do centro para a região”. Considerando a configuração deste entorno, os municípios que o compõe têm contingentes populacionais superiores a 45 mil habitantes e uma vinculação reforçada com a centralidade londrinense por intermédio do transporte metropolitano, já que os maiores valores de demanda diária foram registrados para as linhas entre os municípios desse conjunto. Além disso, Pitangueiras e Tamarana não contém nenhuma ligação rodoviária interestadual.<sup>5</sup> Os municípios do Entorno Imediato contêm relações mais intensas com a cidade londrinense. “O cotidiano de Londrina reúne também empresas e pessoas de Cambé, Ibiporã e Rolândia” (OLIVEIRA, 2009, p. 284).

Em relação a Cambé-Londrina, cumpre observar que Cambé detém importantes postos de trabalhos do segmento industrial metal - mecânico, químico e farmacêutico, além dessa cidade estar conurbada a Londrina e ser a mais populosa. Há de se considerar, ainda que em menor proporção, que Cambé atrai mão de obra de Londrina e Rolândia, reforçando o movimento. Todavia, na rede de TRM (transporte rodoviário metropolitano), Cambé cumpre função apenas de ponto de parada. Em relação à Ibiporã, podemos considerar que há aspectos semelhantes à Cambé e constitui o segundo maior ponto de entrada e saída da rede como observamos nos gráficos anteriores. Ibiporã é uma cidade que, apesar de estar praticamente conurbada à Londrina, não cumpre função de dormitório. É dotada de um parque industrial que atrai fluxos de Londrina, Sertanópolis, Jataizinho e Assaí (DRUCIAKI, 2014, p. 153)

Oliveira atenta para o fato de que, além do circuito superior, as atividades do circuito inferior também contribuem para que Londrina exerce uma forte polarização regional. “Em geral o trabalho dos motoboys está ligado à circulação de mercadorias de pequeno porte, informações e documentos pela

<sup>4</sup> Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 16/11/2015.

<sup>5</sup> Consulta realizada ao Sistema de Transporte de Passageiros disponível no sítio eletrônico da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT): <<https://appweb.antt.gov.br/sgp/src.br.gov.antt/apresentacao/consultas/transp.aspx>>. Acesso em 15/11/2015.

cidade e também entre Londrina e cidades vizinhas” (OLIVEIRA, 2009, p. 251). Considerando os serviços de moto táxi e dos camelódromos, Londrina funciona como um polo regional que oferece tais atividades. Segundo os questionários aplicados aos lojistas do Camelódromo de Londrina<sup>6</sup>, seis mencionaram que suas vendas são em parte para municípios próximos à Londrina, como Cambé, Ibirapuã, Rolândia, Arapongas e Apucarana. Nota-se, portanto, uma participação relevante de Londrina no contexto regional. São produtos como eletrônicos de baixo valor agregado (pen drives, fones de ouvido, carregadores para celular) que são majoritariamente comercializados com as camadas mais populares da população das cidades do entorno. Os camelódromos londrinenses adquirem maiores quantidades de produtos, o que torna o preço mais baixo em relação ao comércio local das cidades do entorno imediato.

Na década de 1990 houve uma intensificação do processo de transferência de plantas industriais pelo território do norte paranaense. Parte destas oriundas de São Paulo, e algumas que já estavam instaladas na cidade de Londrina tiveram suas fábricas transferidas para alguns municípios do Entorno Imediato. Houve a instalação de alguns estabelecimentos durante as décadas de 1990 e 2000 na região considerada. Segundo Fresca (2010, p. 125):

Atlas Schindler em Londrina com elevadores e escadas rolantes (onde parcela de seus fornecedores estão localizados em Assaí); Dixie Toga em Londrina, com embalagens plásticas, cuja expansão da produção gerou a implantação de diversas unidades de capital local e regional, associadas ou não a primeira; Hussmann/Thermo King em Londrina, com equipamentos de refrigeração; Itap Bemis com embalagens flexíveis em Cambé; Eletroman com peças elétricas e JK Metalúrgica com base de plataforma para a Atlas, ambas em Londrina; Basemetal, em Londrina com cabine para caixa eletrônico, abrigo para ônibus; Ingersoll-Rand com compressores de ar industrial em Londrina; Plásticos Novel com embalagens plásticas – garrafas; Eixo Forte com caçambas; Madereira Ibirapuã com móveis de madeira; Wyny como curtume em Ibirapuã; Pado, em Cambé, com cadeados e fechaduras; Inquima, em Cambé, com defensivos agrícolas; Hexal/Sandoz com medicamentos farmacêuticos em Cambé; [...] dentre outras tantas.

Estas transferências permitiram ampliação da geração de empregos, mas com salários menores que os similares na metrópole paulista, geraram demandas por serviços especializados e Londrina vem se colocando como ofertadora destes serviços, inclusive em expansão mediante capacitações técnicas e científicas. É o que se verifica com os serviços de consultoria jurídica em diversas áreas para muitas das empresas recém-transferidas.

Nota-se a presença de empresas transnacionais no setor industrial londrinense, que em certa medida demandaram a criação de serviços especializados que estão concentrados em Londrina. Portanto, verifica-se que o núcleo urbano londrinense é um polo atrativo de fluxos oriundos de diversas localidades. “Assim, este centro exerce grande influência sobre os demais núcleos urbanos da

---

<sup>6</sup> Os questionários foram aplicados no dia 10/09/2015, no Camelódromo de Londrina, localizado na Rua Sergipe, número 309, Centro, Londrina (PR).

aglomeração, sobretudo, no que se refere à inserção no mercado de trabalho e ao consumo de bens e serviços” (TAVARES, 2001, p. 209).

### **Uma análise do transporte coletivo de passageiros em Londrina e região**

O entorno imediato em questão demonstra que tal aglomerado urbano se vincula à existência de uma cidade principal: Londrina, que é dotada de funções e atividades polarizadoras que colaboram com o estabelecimento de diversos e contínuos fluxos que ilustram uma complementaridade funcional (FRESCA, 2012). Os ônibus intermunicipais possuem uma frequência horária relativamente ampla nos dias úteis. De Cambé a Ibirapuã (via Londrina) há embarques a cada doze minutos em ambos os sentidos. Já de Londrina a Rolândia (via Cambé), os embarques ocorrem a cada trinta minutos, com redução no tempo de espera nos horários de pico.<sup>7</sup> Nesta conjuntura de fluxos estão inseridas as dinâmicas atinentes aos deslocamentos pendulares, que, no caso do entorno londrinense, são efetuados em boa parte pelo transporte coletivo metropolitano sobre pneus. Segundo Druciaki (2014, p. 21):

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

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

O serviço metropolitano do interior é regulamentado pelo Departamento de Estradas de Rodagem do estado do Paraná, e não se restringe às regiões metropolitanas. Estes funcionam com veículos tipo “urbano”, com duas ou mais portas para embarque e desembarque de passageiros, além de estruturas para portadores de deficiência física com dificuldades de locomoção (PARANÁ, 2015b). Segundo o artigo 42 da seção II do “Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de

<sup>7</sup> Informações disponíveis em: <<https://horariodeonibus.net/horario-de-onibus-til-cambe-ibipora/>> e <[https://www.viacaogarcia.com.br/uploads/metropolitano-rotas-horarios/LONDRINA-ROLANDIA\\_w82LEJsazdJxJ0d.pdf](https://www.viacaogarcia.com.br/uploads/metropolitano-rotas-horarios/LONDRINA-ROLANDIA_w82LEJsazdJxJ0d.pdf)>. Acesso em 22/04/2020.

Passageiros do Estado do Paraná”, “a requerimento da transportadora ou ex-offício, poderá o DER/PR, observado os limites de competência municipal, autorizar a conversão de linha ou serviço complementar rodoviário em característica metropolitana” (PARANÁ, 2015b).

Estas linhas, por conterem uma tarifa reduzida em comparação àquelas praticadas pelo serviço rodoviário, atraíram diversos passageiros, o que reforçou em certa medida diversas inter-relações entre núcleos urbanos próximos por todo o estado paranaense. Portanto, este serviço metropolitano acarretou em um aumento dos fluxos de pessoas em circulação pelas cidades da região de Londrina. Segundo Tavares (2001, p. 141):

[...] verificamos que, a partir da implantação da linha metropolitana ligando as cidades de Rolândia a Londrina, somente estão se utilizando das linhas tradicionais aqueles passageiros que estão com muita pressa, ou que não se sentem bem ao se deslocar em um ônibus no qual dificilmente viaja-se sentado. O preço da passagem, mais de 50% inferior ao da linha tradicional, torna a nova linha metropolitana irresistível perante ao nível do poder aquisitivo daqueles que necessitam deslocar-se entre estas cidades com muita freqüência.  
 [...] uma maior freqüência de horários, aliada a uma considerável baixa no custo do transporte, fez com que os rolandenses passassem a se deslocar mais, especialmente para passear, divertir-se, visitar parentes e amigos. E, também, passam a percorrer uma distância maior para comprar, uma vez que o preço do deslocamento, o qual contribuía para onerar o preço final do produto, agora já não têm tanto peso.

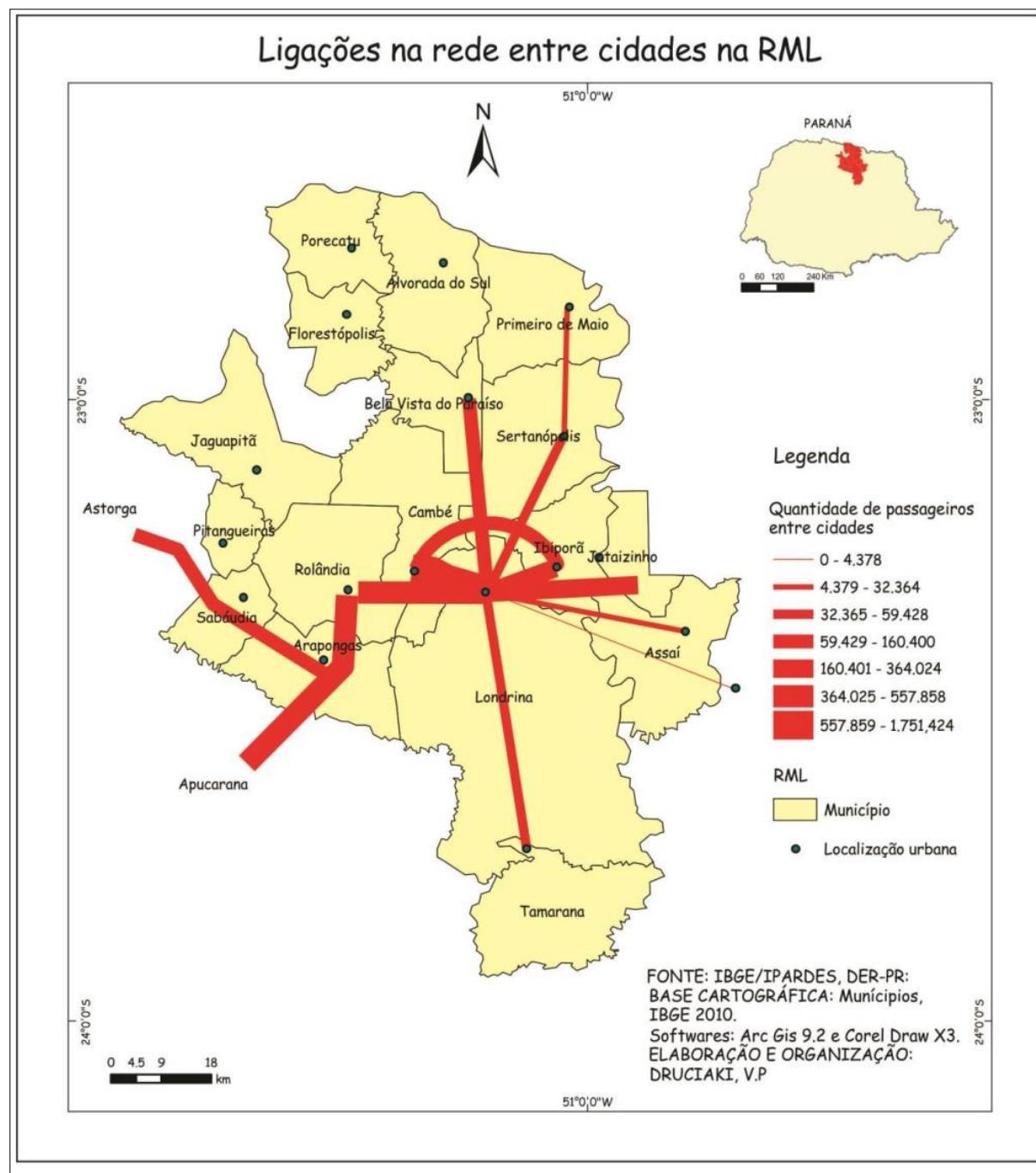
Em trabalho de campo realizado nos municípios de Cambé, Ibiporã e Rolândia no dia 10 de setembro de 2015, foram observados alguns aspectos acerca desta circulação pendular de passageiros. Embora sejam relativamente longos, os deslocamentos se dão dentro de um período de tempo razoável. Mesmo no deslocamento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

Para se deslocar para Ibiporã e Cambé, há uma quantidade de linhas que partem de pontos diversos em Londrina, seja no centro da cidade, seja no Shopping Catuaí, por exemplo. A principal linha é a Cambé-Ibiporã, que atende às duas cidades passando no centro de Londrina. Todas essas linhas são operadas pela TIL. Já a linha que atende Rolândia parte do andar inferior da rodoviária de Londrina, fora da área das plataformas destinadas ao serviço rodoviário<sup>8</sup>. Esta passa pelo centro londrinense e pela cidade de Cambé, sendo operada pela Viação Garcia, que também realiza os serviços para Apucarana (via Arapongas), Mandaguari, Maringá, Astorga, entre outras cidades do norte

<sup>8</sup> Portanto, tais demandas não estão computadas, o que explica de certo modo a queda na demanda de passageiros no terminal, já que antes da criação do serviço metropolitano na região, os deslocamentos entre Londrina e o entorno imediato eram possíveis apenas pelo serviço rodoviário (informação verbal).

paranaense. O grupo Garcia-Brasil Sul predomina no transporte coletivo metropolitano na região do norte paranaense, sobretudo nos arredores de Londrina.

**Mapa 01: PARANÁ:** Linhas intermunicipais metropolitanas que operam em Londrina e nas cidades da região



**Fonte:** Adaptado de DRUCIAKI (2014).

Nota-se no mapa 1 a importância londrinense enquanto polo gerador de fluxos para toda sua região. Ressalta-se também o “arco” que envolve Cambé e Ibirapuã, já que a TIL Transportes Coletivos

opera a linha entre ambas passando por Londrina. Outros fluxos que merecem destaque são entre Londrina e Jataizinho e entre Rolândia e Apucarana (via Arapongas), ambos operados pela Viação Garcia.

A TIL Transportes Coletivos S/A, por sua vez, possui uma área de atuação menor do que a da Garcia, porém são os fluxos com maior demanda, já que ela opera as linhas entre Londrina, Cambé e Ibirapuã, além do serviço urbano municipal nestas duas últimas cidades. Na década de 1990 a empresa controlava o serviço municipal londrinense. Seu controle acionário fora vendido nesta mesma década<sup>9</sup>, de modo que a companhia passou a atuar nos serviços metropolitano e municipal de Cambé e Ibirapuã.

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

### **Elementos teóricos para a discussão sobre o transporte rodoviário de passageiros no Brasil**

O transporte rodoviário de passageiros está inscrito no espaço geográfico, que pode ser entendido como “a soma indissociável entre sistemas de objetos e sistemas de ações” (Santos, 2013 [1994], p. 87). Esta atividade econômica possui sistemas de objetos compostos pelo conjunto de infraestruturas (rodovias, pontos de parada, postos de fiscalização); empresas transportadoras que possuem equipamentos, funcionários e insumos, entre outros. Os sistemas de ações são formados pelo serviço de transporte, como a criação e aplicação das normas, a operação das linhas, etc.

---

<sup>9</sup> As linhas do serviço municipal londrinense foram repartidas entre as companhias Transportes Coletivos Grande Londrina (TCGL) e Francovig. Esta foi adquirida pela Brasil Sul Linhas Rodoviárias Ltda. em 2009 e teve seu nome alterado para Londrisul Transportes. Sua área de atuação no serviço municipal urbano está concentrada nas ligações entre o centro e a região sul de Londrina e, no serviço metropolitano, a companhia opera a linha entre Tamarana e o terminal urbano Lerroville, na zona sul londrinense (“002.1382-400: Tamarana – Lerroville”). A TGCL foi adquirida pelo grupo Comporte em 1997, que é formado por um conglomerado de empresas de transporte de passageiros com atuação nacional (DRUCIAKI, 2014). O grupo detém o controle da Gol Linhas Aéreas, sendo um dos maiores do setor de transporte de passageiros do Brasil. São diversas empresas nos segmentos urbano municipal, intermunicipal e metropolitano, bem como no rodoviário intermunicipal e interestadual que contém as empresas Expresso Maringá Ltda.; Expresso Itamarati S.A., Expresso União Ltda., Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha, Empresa de Ônibus Princesa do Norte S.A. e Empresa de Ônibus Pássaro Marron S.A.

No transporte rodoviário de passageiros, cada porção territorial é abarcada de uma forma específica. Uma cidade pode ter mais linhas para um estado do que outra, ao passo que um município situado em um grande entroncamento rodoviário pode conter um conjunto de estruturas vinculadas ao transporte de passageiros, como garagens e oficinas. Estas particularidades e ocorrências de certos objetos e ações no território são em grande medida frutos de uma divisão territorial do trabalho, que é uma categoria central para o entendimento do espaço geográfico e das atividades econômicas nele inscritas. Conforme Santos (2012 [1996], p. 129), tal categoria “constitui um motor da vida social e da diferenciação espacial”, pois os lugares são hierarquizados e em função disto se redefine a capacidade de ação das firmas, instituições e pessoas.

Os intercâmbios efetuados pelo transporte ocorrem entre diversos pontos de um território, por meio de um conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais ou imateriais), o que constitui os sistemas de movimento (Santos, 2014 [1988]; Contel, 2012 [2001]). A distribuição dos sistemas de engenharia pelo território brasileiro é historicamente desigual e os avanços ocorridos em certas porções do país se devem às necessidades do capital produtivo estrangeiro. Os fixos configuram um conjunto de fluxos: deslocamentos efetuados por cargas e passageiros que interligam um conjunto de centros inseridos em uma rede geográfica. Eles “são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens. [...] Os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão, também, a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo” (Santos, 2014 [1988], p. 86).

Os fixos são conectados em grande medida por redes, como a ferroviária e a rodoviária. Elas também são o local de ocorrência dos fluxos e têm a capacidade de possibilitar a execução de novos projetos, de realizar novas formas e integrar áreas diversas. Segundo Raffestin (1993, p. 156), “uma rede é um sistema de linhas que desenham tramas”. Estas redes podem ser traduzidas por infraestruturas inseridas no território que são responsáveis por ligar pontos específicos e precisos, o que expressa uma hierarquia destes.

A rede rodoviária é formada primordialmente por rodovias com especificidades vinculadas à intensidade dos fluxos, o que elucida as diferenciações da fluidez territorial no que concerne ao transporte rodoviário de cargas. Grande parte das obras de infraestrutura nesta rede ocorrem para otimizar a circulação e distribuição de mercadorias, o que faz com que a utilização destas melhorias pelo serviço rodoviário de passageiros esteja a reboque de todos esses investimentos na ampliação da rede. “A construção desses fixos, rodovias e as estações rodoviárias, feitas pelo Estado asseguram a reprodução do empreendimento de capital privado das empresas que vão atuar” (Oliveira Neto e Nogueira, 2017, p. 231).

No Brasil o transporte rodoviário foi num primeiro momento um “facilitador” dos deslocamentos. “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, p. 333). Ou seja, eram as estradas e, posteriormente as rodovias construídas a partir da década de 1940, as principais vias responsáveis pela integração nacional. Este processo “conduz a sistemas de malhas, de nós e redes que se imprimem no espaço e que constituem, de algum modo, o território” (Raffestin, 1993, p. 150-151).

A rede rodoviária está intimamente ligada com a rede urbana, que é um dos principais tipos de redes consagrados pelos estudos geográficos, definida por Corrêa (2006<sup>a</sup>, p. 311) como um “conjunto de centros funcionalmente articulados, [...] resultado de complexos e mutáveis processos engendrados por diversos agentes sociais”. A rede urbana se revela central para o entendimento do transporte rodoviário de passageiros no Brasil. “Tendo em vista que o desenvolvimento regional se realiza diferenciadamente, a rede urbana configura-se em um recorte onde se torna possível compreender caminhos de realização do mesmo, mas articuladamente à divisão territorial do trabalho” (FRESCA, 2010: 116).

A rede urbana é o espaço em que se realizam os processos de acumulação do capital e circulação do excedente produzido. Diversas atividades são realizadas por meio desta rede, que envolvem centros urbanos de tamanhos distintos e funções diferenciadas. “Rede urbana e divisão territorial do trabalho constituem um conjunto analítico pelo qual pode-se ter um entendimento do desenvolvimento regional e urbano” (FRESCA, 2010, p. 119). Segundo Corrêa (2006a), na rede urbana se manifestam a integração nacional e a globalização, por intermédio de suas nuances e especificidades. Através das redes geográficas se realizam as interações espaciais. As interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico (Corrêa, 2006b, p. 279).

### **Aspectos normativos e operacionais do transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil**

O transporte rodoviário interestadual de passageiros é uma atividade econômica que remonta ao segundo quarto do século XX, tendo em vista que as primeiras empresas do setor são fundadas a partir do fim da década de 1920. Trata-se de um setor da economia brasileira que movimentou em 2015 mais de 120 milhões de passageiros, sendo mais de 57 milhões no serviço rodoviário de longa

distância, que é composto por linhas com mais de 75 quilômetros de distância<sup>10</sup> operadas por veículos do tipo “rodoviário” (uma porta para embarques e desembarques e proibição do transporte de passageiros em pé). A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é a responsável pela gestão e controle do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Segundo a Agência, no ano de 2015 eram 17.933 ônibus habilitados para estes serviços, responsáveis por mais de 2.800 linhas (BRASIL, 2015a).

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

O transporte interestadual rodoviário passou a ser operado pelo regime autorizatório, sendo regulamentado pela resolução 4.770, de 25 de junho de 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, cadastramento dos motoristas devidamente capacitados conforme as normas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), entre outros (BRASIL, 2015b). Portanto, o regime autorizatório confere maior flexibilidade ao setor, pois diferentemente das concessões e permissões que perduram por prazos mais longos, as autorizações propiciam, sobretudo aos grandes conglomerados, a distribuição das linhas entre as companhias, o que, por exemplo, fora utilizado pelo Grupo Garcia-Brasil Sul. (SANTOS, 2015, 2018).

São mais de 2.800 linhas em operação que atendem a 25 estados e ao Distrito Federal, mantidas por 238 empresas que empregam 40.189 motoristas habilitados e possuem 12.323 ônibus autorizados (ANTT, 2019). Segundo a Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), autarquia que regula as linhas interestaduais no país, no ano de 2017 foram transportados 79.466.830 passageiros, dos quais 43.160.532 se deslocaram em linhas interestaduais de longa distância, ou seja, trajetos com mais de 75 quilômetros de extensão que são operados por veículos “rodoviários”, com uma única porta para embarques e desembarques e sem o transporte de passageiros em pé. O restante dos passageiros, ou seja, cerca de 36 milhões, deslocara-se no serviço semiurbano, que

<sup>10</sup> As linhas rodoviárias interestaduais que possuem até 75 quilômetros de distância são do serviço “sem-urbano”, sendo operadas por veículos do tipo “urbano”, com duas ou mais portas para embarque e desembarque, cobrança de tarifa no interior do veículo e a permissão para o transporte de passageiros em pé.

contém trajetos de até 75 quilômetros de extensão operados por veículos “urbanos”, com duas ou mais portas para embarques e desembarques e a permissão do transporte de passageiros em pé.

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

Considerando os deslocamentos interestaduais, Londrina é aquele que registra o maior número de linhas interestaduais (87), o que reforça sua condição primaz na rede urbana regional e nacional, conforme o quadro 1.

**Quadro 01:** PARANÁ: Número de linhas que operam nos terminais rodoviários dos municípios paranaenses de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia

Municípios paranaenses considerados	Número de linhas
Cambé	6
Ibiporã	6
Londrina	87
Rolândia	15
<b>Total</b>	<b>114</b>

**Fonte:** Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Org.: O autor (2015).

Nota-se que Londrina contém mais da metade das linhas somadas (Quadro 1), além de uma diversidade de destinos no território nacional. Há ainda quatro linhas internacionais<sup>11</sup>, o que reforça a condição londrinense de nó interestadual e internacional do transporte rodoviário de passageiros. Portanto, ao longo das últimas décadas, esses deslocamentos de certa maneira explicam a conformação de um aglomerado urbano, denominado de diferentes formas por diferentes fontes em variados estudos. Tal aglomerado configura um *continuum* urbano entre Ibiporã, Londrina, Cambé e Rolândia, nas margens da rodovia BR-369, em que as cidades registraram expansões em suas manchas urbanas em direção aos limites municipais nas proximidades da rodovia em questão.

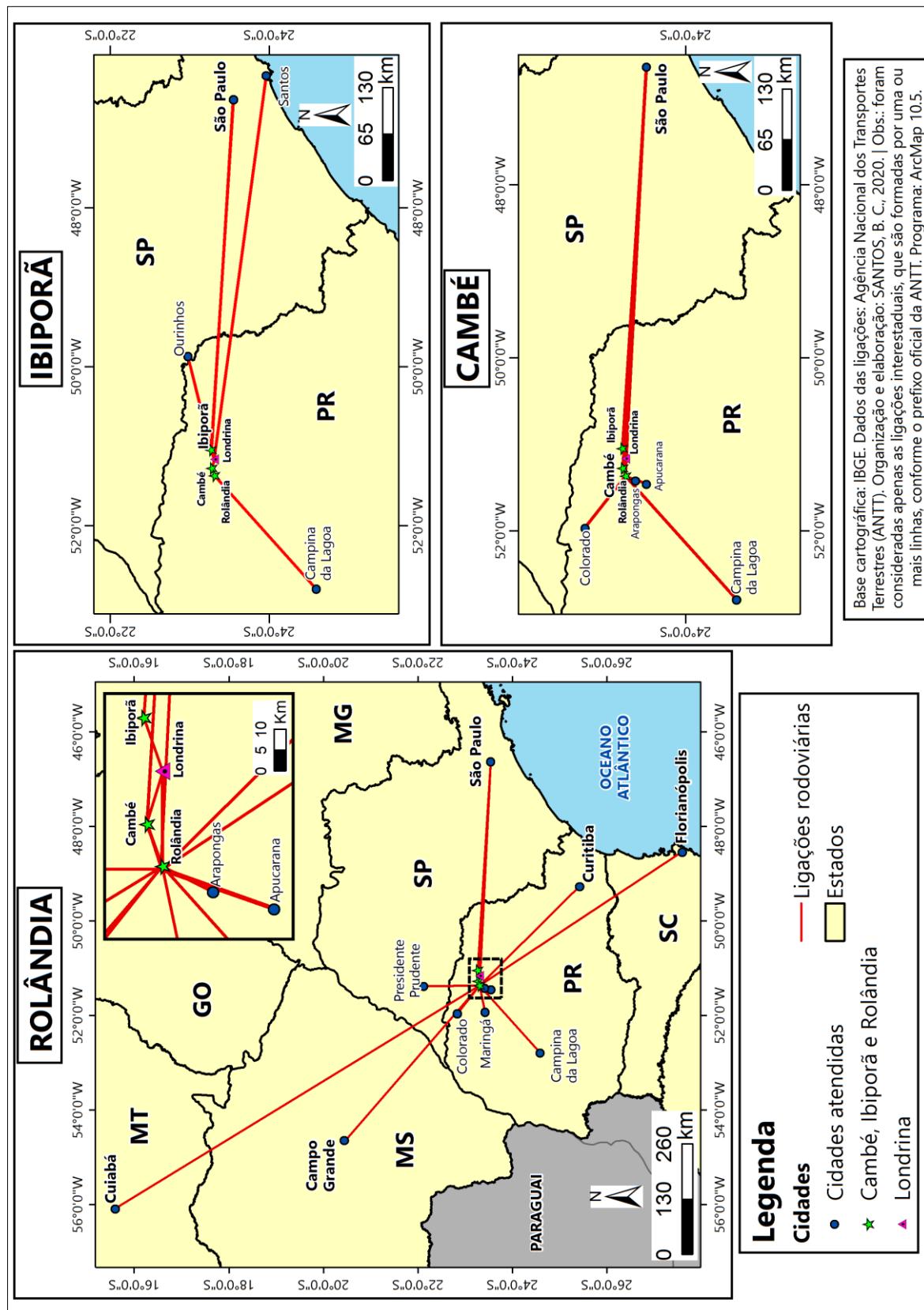
Das seis linhas que operam em Cambé, 5 pertencem ao grupo Garcia-Brasil Sul, sendo duas com partida em Apucarana(PR), uma em Rolândia, uma em Arapongas(PR) e outra em Colorado(PR), ou seja, nenhuma se inicia em Cambé e todas se encerram na capital paulista. Das seis linhas que operam em Ibiporã, 5 pertencem ao grupo Garcia-Brasil Sul e partem de Londrina, se encerrando em

<sup>11</sup> São quatro linhas internacionais que contém Londrina como ponto de seção: “05-1552-00 – Salvador (BA)-Assunção(PAR)”, operada pela Empresa Gontijo de Transportes Ltda.; “07-1663-00 – Buenos Aires (ARG) – Rio de Janeiro (RJ)”, operada pela Crucero del Norte S.R.L.; “10-0306-00 – Rio de Janeiro(RJ)-Buenos Aires (ARG)”, operada pela JBL Turismo Ltda. ME e “12-1102-00 – Brasília (DF)-Assunção (PAR)”, operada pela Nacional Expresso Ltda.

Santos (2), São Paulo (2) e Ourinhos (1). A linha “Campina da Lagoa (PR)-São Paulo (SP)”, operada pela Viação Esmeralda Transportes Ltda., atende a Cambé, Ibirapuã e Rolândia.

Em Rolândia, das 15 linhas, 12 pertencem ao grupo Garcia-Brasil Sul. Desse conjunto, 5 atendem também a Cambé (Apucarana – 2, Arapongas - 1, Colorado – 1 e a com origem em Rolândia). Outras 3 se destinam à Florianópolis (SC) (Maringá – Florianópolis) e as 4 demais possuem como destino a cidade paulista de Presidente Prudente, iniciando-se em Curitiba, Londrina, Apucarana e Rolândia. Na cidade rolandense ainda opera a empresa paulista Viação Motta com as linhas Campo Grande (MS) – Londrina e Cuiabá (MT) – Londrina, o que mostra uma variedade maior de destinos em comparação a Cambé e Ibirapuã (MAPA 2).

**Mapa 02: BRASIL:** Linhas rodoviárias intermunicipais que operam nos terminais rodoviários dos municípios paranaenses de Cambé, Ibirapuã, Londrina e Rolândia



**Fonte:** O autor (2020).

As cidades do entorno se articulam em diversas escalas e funções, e encontram em Londrina diversos serviços de variados segmentos. Cambé está localizada no entorno imediato de Londrina, a cerca de 15 quilômetros do centro londrinense. Sua população estimada para 2015 é de 103.822 habitantes<sup>12</sup>. São 11 linhas metropolitanas operadas pela TIL, sendo duas com origem em Ibirapuã. Há ainda a opção pela Viação Garcia, com a linha oriunda de Rolândia.

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

A rodoviária de Cambé contém seis plataformas. Há apenas um guichê do grupo Garcia e outro da Expresso Kaiowa, sendo que apenas o da Garcia está em funcionamento<sup>13</sup>. Para as ligações rodoviárias com a capital paulista, foram registrados 41.015 passageiros no período 2005-2013.

Ibirapuã está localizada na porção leste do entorno imediato de Londrina, a cerca de 20 quilômetros do centro londrinense. Sua população é de 52.330 habitantes<sup>14</sup>. São 5 linhas metropolitanas operadas pela TIL. Há ainda a opção pela Viação Garcia, com a linha oriunda de Jataizinho. A cidade contém duas avenidas principais que são continuação uma da outra (Santos Dumont e Paraná). À exceção dos estabelecimentos da Ambev, Furgões Ibirapuã e Atacadista Muffatão, a cidade não traz, em grande medida, outros estabelecimentos relevantes em escala nacional. Há uma dependência com relação à Londrina, sobretudo no comércio e nos serviços, embora seu setor industrial consiga reter boa parte da força de trabalho ibiporanense. Segundo Druciaki (2014, p. 52):

Na cidade de Ibirapuã, uma considerável parcela populacional desloca-se a Londrina diariamente. Todavia, é um lugar que possui certa “independência” no que tange sua dinamicidade. Com um setor metal mecânico e alimentício, e uma política de atração industrial, a cidade consegue reter parcela de sua mão de obra, buscando preencher postos

<sup>12</sup> Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 19/11/2015.

<sup>13</sup> Verificação efetuada durante trabalho de campo no município de Cambé no dia 10/09/2015.

<sup>14</sup> Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 19/11/2015.

de trabalho, inclusive com mão de obra de Londrina e cidades próximas, como Jataizinho e Sertanópolis [...].

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

A rodoviária de Ibiporã está em reforma. Contém quatro plataformas e nela operavam as empresas Princesa do Norte, Viação Jóia e as do grupo Garcia-Brasil Sul. Os embarques deste grupo são prestados provisoriamente na mesma rua do terminal (rua Serafim Nunes Diniz), do lado oposto à agência do grupo já citado.<sup>15</sup> Sobre as ligações rodoviárias com a capital paulista, foram registrados 30.639 passageiros no período 2005-2013.

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

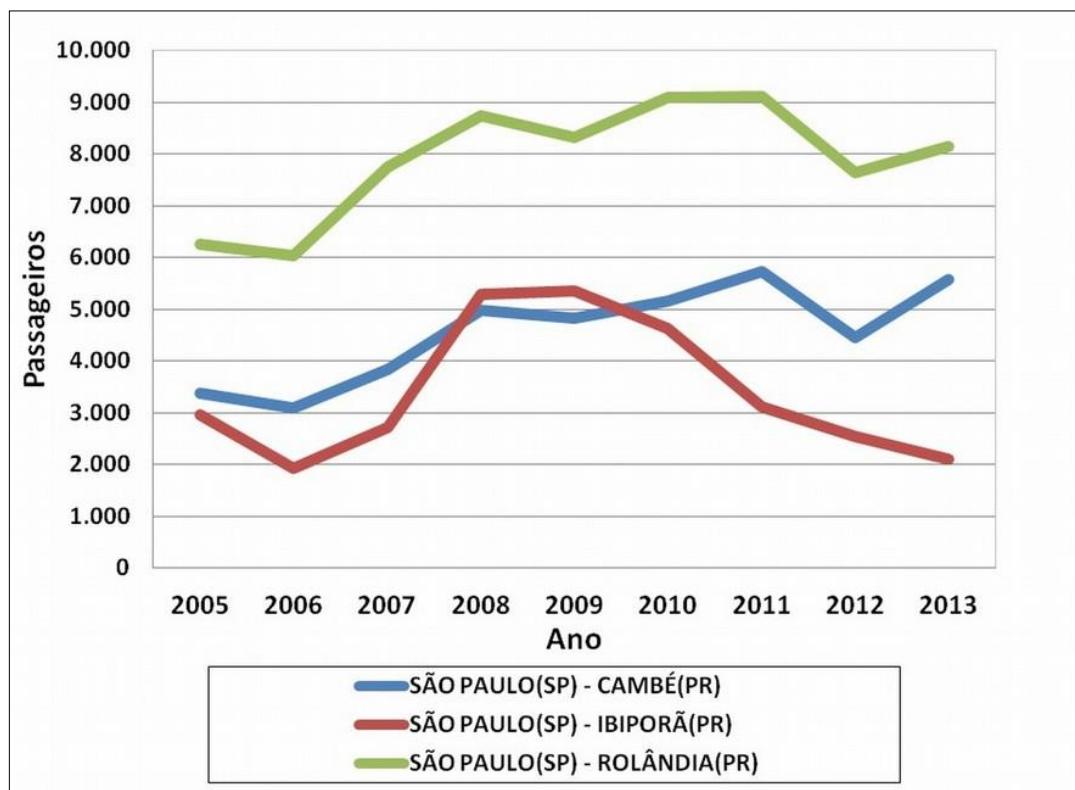
A rodoviária está no centro da cidade, próxima à linha ferroviária. Contém 5 plataformas, sendo duas delas para o serviço metropolitano da Viação Garcia. Há neste serviço uma linha para Apucarana, que passa por Arapongas. Nota-se nos guichês a presença de empresas como Motta, Eucatur, Expresso Maringá e Expresso Nordeste. Tanto Cambé quanto Rolândia não tem em seus guichês a menção aos municípios da Região Metropolitana de São Paulo como Osasco e São Caetano do Sul, ao passo que apenas em Cambé se mencionou São Bernardo do Campo<sup>17</sup>. Considerando as ligações rodoviárias com a capital paulista, foram registrados 71.133 passageiros no período 2005-2013 (GRÁFICO 1).

<sup>15</sup> Verificação efetuada durante trabalho de campo no município de Ibiporã no dia 10/09/2015.

<sup>16</sup> Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 19/11/2015.

<sup>17</sup> Verificação efetuada durante trabalho de campo nos municípios de Cambé e Rolândia no dia 10/09/2015.

**Gráfico 01:** BRASIL: Movimento total de passageiros para as ligações entre São Paulo (SP)-Cambé (PR), São Paulo (SP)-Ibiporã (PR) e São Paulo (SP)-Rolândia (PR) no período 2005-2013



**Fonte:** Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Org.: O autor (2015).

No transporte interestadual, nota-se que os maiores valores registrados na série temporal 2005-2013 são os de Rolândia (GRÁFICO 1). Cambé manteve um crescimento até 2011, com algumas variações e decréscimos, ao passo que Ibiporã teve uma forte queda a partir de 2011. Os três municípios registraram a soma de 142.787 passageiros no período considerado. Rolândia registra os maiores valores pelo fato de que está mais distante de Londrina em comparação com Cambé e Ibiporã, o que faz com que o terminal rolandense retenha uma maior quantidade de passageiros que se destinam à cidade de São Paulo. Ou seja, para os rolandenses, a ida para Londrina, para que nesta seja efetuado o embarque para a capital paulista, aumenta em uma hora o tempo de viagem. A quantidade de horários diários para a ligação Rolândia-São Paulo é a mesma do que para as ligações entre Cambé e Ibiporã com a capital paulista<sup>18</sup>, portanto, o que pode ilustrar tais diferenças entre a cidade rolandense e as demais do Entorno Imediato é justamente as distâncias entre cada uma destas com relação à Londrina.

Das três cidades, Rolândia é a única a possuir uma linha com origem no próprio município que se destina à São Paulo, o que indica uma leve relevância em comparação à Cambé e Ibiporã.

<sup>18</sup> Consulta realizada no sítio eletrônico da Viação Garcia. Disponível em: <<http://www.viacaogarcia.com.br/>>. Acesso em 28/11/2015.

Todavia, para deslocamentos que atendam a centralidades em outras regiões do Brasil, como o Centro-Oeste e partes do Sul e Sudeste, faz-se necessário o deslocamento para Londrina.

### **Considerações finais**

O transporte rodoviário de passageiros é elemento integrador do território brasileiro, e assim como outras atividades econômicas, é seletivo, pois não atende com a mesma frequência e presença a todos os municípios brasileiros. Isto se deve ao fato de a rede urbana nacional possuir uma hierarquia, em que os centros maiores se sobressaem aos menores e, para o transporte rodoviário, a localização das cidades na rede rodoviária é fator importante na definição de atendimentos por parte das empresas, já que a Agência Nacional de Transportes Terrestres não licitou a atividade no Brasil.

Sendo assim, o ônibus, com sua flexibilidade, tem a possibilidade de atender a qualquer cidade brasileira que esteja minimamente ligada pela rede rodoviária, ainda que por rodovias sem pavimentação. Porém, dada a seletividade das empresas e a ausência de uma regulamentação que garanta de maneira firme o exercício da função social do transporte de passageiros, diversas cidades não são atendidas, ou as que são possuem poucas linhas para uma quantidade restrita de destinos. Isso demonstra que a explicação para a distribuição de trajetos não se limita apenas à demanda de passageiros, mas também às escolhas das empresas operadoras.

Finalmente, a atuação do transporte rodoviário de passageiros no Entorno Imediato de Londrina evidencia a capilaridade desta atividade econômica no Brasil, pois mesmo que as cidades de Cambé, Ibiporã e Rolândia sejam polarizadas por Londrina, os ônibus rodoviários atendem a estas centralidades, pois é operacionalmente viável atuar nestas cidades – vale ressaltar que nenhuma das três possui o seu respectivo terminal rodoviário bastante distante dos principais eixos rodoviários (no caso do norte paranaense é a BR-369) ou problemas de tráfego urbano internos que possam gerar atrasos para os coletivos. São terminais de fácil acesso, que por mais que não estejam exemplarmente conservados por suas prefeituras (à exceção de Ibiporã que passara no momento do trabalho de campo por reformas), possuem condições mínimas de operação para os ônibus. Ademais, dada a flexibilidade dos veículos, embarques e desembarques podem ser feitos ainda que de forma “inadequada”, ou seja, fora dos terminais.

### **Referências**

- ANDRADE, M. C. *Espaço, polarização e desenvolvimento*. São Paulo: Ed. Atlas, 1977. 135p.  
BRAGUETO, C. R. *O aglomerado urbano industrial de Londrina: sua constituição e dinâmica industrial*. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, 2007.

- BRASIL, 2015a. Agência Nacional dos Transportes Terrestres. Dados de demanda do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). 2005. Disponível em: <[http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/36773/Dados\\_de\\_linhas\\_e\\_demandas.html](http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/36773/Dados_de_linhas_e_demandas.html)>. Acesso em 01.ago.2015.
- BRASIL, 2015b. Agência Nacional dos Transportes Terrestres. Resolução número 4.770, de 25 de junho de 2015. Disponível em: <[http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/40115/Resolucao\\_n\\_4770.html](http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/40115/Resolucao_n_4770.html)>. Acesso em 01.nov.2015.
- CONTEL, F. B. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2012 [2001]. 475p. p. 357-372.
- CORRÊA, R. L. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2006a. 336p.
- \_\_\_\_\_. (2006b). Interações espaciais. In: I. E. de Castro, P. C. da C. Gomes; R. L. Corrêa. *Explorações Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 279-318.
- DRUCIAKI, V. P. As (des) articulações de Guarapuava com Londrina e Maringá: uma análise a partir da rede de transporte rodoviário de passageiros. 2009. 231f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Maringá, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, 2009.
- \_\_\_\_\_. *Transporte público nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá sob a ótica da mobilidade espacial*. 2014. 205f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 2014.
- FRESCA, T. M. Deslocamentos pendulares na região metropolitana de Londrina-PR: uma aproximação. *Geo UERJ*, Rio de Janeiro, v.1, n.23, 2012, p. 167-191.
- \_\_\_\_\_. Rede urbana e divisão territorial do trabalho. In: *Geografia (Londrina)*, Londrina, v.19, n.2, p. 115-128. mai/ago. 2010.
- OLIVEIRA, E. L. *Divisão do trabalho e circuitos da economia urbana em Londrina-PR*. 2009. 338 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, 2009.
- OLIVEIRA, E. L.; FRESCA, T. M. Modernização e complexidade do circuito superior nas economias urbanas de Londrina e Maringá-PR. *GEOUSP – Espaço e Tempo*, São Paulo, v.18, n.3, 2014, p. 496-511.
- OLIVEIRA NETO, T. e NOGUEIRA, R. J. B. Transporte rodoviário de passageiros no Brasil. *Revista Transporte y Territorio*, Buenos Aires, n.17, p. 229-250, 2017.
- PARANÁ. Departamento de Estradas de Rodagem. *Anuário Estatístico do Sistema de Transporte Coletivo Regular Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná*. Curitiba, 2013.
- PARANÁ (2015b). Departamento de Estradas de Rodagem. *Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros*. Disponível em: <<http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=308>>. Acesso em 14.nov.2015.
- PARANÁ (2015a). *Lei complementar número 81, de 17 de junho de 1998*. Disponível em: <<http://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=8483&codItemAto=698836#716018>>. Acesso em 14.nov.2015.
- RAFFESTIN, C. (1993). *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.
- RIBEIRO, W. da S. *Para além das cidades, centralidades e estruturação urbana: Londrina e Maringá*. 2006. 265 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente, UNESP, 2006.
- 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, 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, 2018, p.155-178.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2012. 384p.
- SANTOS, M. (1993). *A urbanização brasileira*. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013. 176p.
- \_\_\_\_\_. (1988). *Metamorfoses do espaço habitado*. 6.ed. São Paulo: Edusp, 2014.
- \_\_\_\_\_. (1994). *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional*. 5.ed. São Paulo: Edusp, 2013.
- TAVARES, J. H. *Aglomeração urbana de Londrina: integração territorial e intensificação de fluxos*. 2001. 243 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, 2001.
- XAVIER, M. (2001). Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 3.ed. Rio de Janeiro: Record, 2012, p. 329-343.