

**Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”**

**Instituto de Geociências e Ciências Exatas - UNESP/IGCE**

**Campus de Rio Claro**

**O transporte coletivo intermunicipal  
no Estado de São Paulo:  
As linhas suburbanas.**

**Enéas Rente Ferreira**

**Trabalho realizado para obtenção do título de livre-docência, junto  
ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas da Unesp - Campus de Rio  
Claro.**

**Departamento de Geografia**

**2006**

Dedico

Aos nossos mestres.

| <b>Sumário</b>                                                                                                                 |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Índice                                                                                                                         | iv   |
| Tabelas                                                                                                                        | vi   |
| Figuras                                                                                                                        | viii |
| Gráficos                                                                                                                       | x    |
| Quadros                                                                                                                        | xi   |
| Fotos                                                                                                                          | xii  |
| Anexos                                                                                                                         | xiii |
| Resumo                                                                                                                         | xiv  |
| Abstract                                                                                                                       | xv   |
| Introdução                                                                                                                     | 01   |
| 1. Da era ferroviária para a supremacia da era rodoviária                                                                      | 09   |
| 2. A estruturação do Departamento de estradas e Rodagem (DER) e a expansão das empresas intermunicipais de transporte coletivo | 33   |
| 3. A estruturação das linhas suburbanas                                                                                        | 76   |
| 4. Considerações Finais                                                                                                        | 119  |
| 5. Referências Bibliográficas                                                                                                  | 126  |

## Índice

|                                                                                                                                |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Introdução</b>                                                                                                              | <b>01</b> |
| 1. Da era ferroviária para a supremacia da era rodoviária                                                                      | 09        |
| 1.1 A industrialização e a implantação da indústria automobilística nacional                                                   | 10        |
| 1.2 A industrialização, os governos paulistas e suas políticas rodoviárias (1950-2006)                                         | 21        |
|                                                                                                                                |           |
| 2. A estruturação do Departamento de estradas e Rodagem (DER) e a expansão das empresas intermunicipais de transporte coletivo | 33        |
| 2.1 Uma análise sobre o DER, as linhas e as empresas intermunicipais de ônibus no Estado de São Paulo                          | 35        |
| 2.2 A expansão das linhas rodoviárias das principais empresas de transporte coletivo intermunicipal de São Paulo               | 46        |
| 2.2.1 A expansão e o processo de monopolização do capital nas empresas intermunicipais de ônibus                               | 65        |
| 2.2.2 O processo de monopolização nas empresas das 3 regiões metropolitanas do Estado de São Paulo                             | 70        |
|                                                                                                                                |           |
| 3. A estruturação das linhas suburbanas                                                                                        | 76        |
| 3.1. Revisão da Legislação Pertinente                                                                                          | 77        |
| 3.2. A Questão do Transporte Clandestino                                                                                       | 85        |
| 3.3. Exemplos de novas atitudes de empresários frente à crise                                                                  | 92        |
| 3.4. Expansão das Linhas Suburbanas para fazer frente ao transporte clandestino                                                | 96        |
| 3.5. Evidências da ampliação da participação das linhas suburbanas                                                             | 111       |
| 4. Considerações Finais                                                                                                        | 119       |
|                                                                                                                                |           |
| 5. Referências Bibliográficas                                                                                                  | 126       |
|                                                                                                                                |           |
|                                                                                                                                |           |
| 6. Anexos                                                                                                                      | 137       |

| <b>Tabelas</b>                                                                                                                                |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Tabela 01-</b> Índices de Nacionalização mínima para caminhões leves e médios no Brasil                                                    | 16  |
| <b>Tabela 02-</b> Reduções para imposto de importação sobre peças e partes complementares.Caminhões, ônibus e caminhonetes                    | 19  |
| <b>Tabela 03-</b> Metas e Produção Efetiva da Indústria Automobilística do Brasil - Período 1957-1960                                         | 20  |
| <b>Tabela 04-</b> Distribuição das linhas rodoviárias de ônibus intermunicipais entre os principais centros urbanos do Estado de São Paulo    | 38  |
| <b>Tabela 05-</b> Estado de São Paulo - período de permissão das linhas de ônibus intermunicipais                                             | 39  |
| <b>Tabela 06-</b> As dezesseis maiores empresas intermunicipais do setor em número de veículos-1996                                           | 45  |
| <b>Tabela 07-</b> Cidades do interior paulista com o maior número de linhas suburbanas. 1996/2002/2005                                        | 102 |
| <b>Tabela 08-</b> Fiscalização da ARTESP nas cinco regiões do transporte coletivo intermunicipal –2001                                        | 107 |
| <b>Tabela 09-</b> Fiscalização da ARTESP nas cinco regiões do transporte coletivo intermunicipal –2002                                        | 108 |
| <b>Tabela 10-</b> Fiscalização da ARTESP nas cinco regiões do transporte coletivo intermunicipal –2003                                        | 109 |
| <b>Tabela 11-</b> Fiscalização da ARTESP nas cinco regiões do transporte coletivo intermunicipal –2004.                                       | 109 |
| <b>Tabela 12-</b> Fiscalização da ARTESP nas cinco regiões do transporte coletivo intermunicipal –2005                                        | 111 |
| <b>Tabela 13-</b> Variação por quilômetros das linhas suburbanas do Estado de São Paulo- 1996/2002/2005                                       | 114 |
| <b>Tabela 14-</b> Empresas com mais de 10 linhas de ônibus suburbanas no Estado de São Paulo. 1996/2002/2005                                  | 115 |
| <b>Tabela 15-</b> Linhas suburbanas no Estado de São Paulo e empresas com mais de 10 linhas suburbanas no Estado de São Paulo. 1996/2002/2005 | 117 |

| <b>Figuras</b>                                                                                                                                       |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Figura 01.</b> Empresas Permissionárias do Serviço Regular Intermunicipal de Transporte Coletivo do Estado de São Paulo. Por Regiões do DER. 1996 | 36  |
| <b>Figura 02.</b> Empresas Reunidas Paulista Transporte Ltda. (1949-1990).                                                                           | 48  |
| <b>Figura 03.</b> Expansão da empresa Breda Transportes e Turismo Ltda. (1950-1984).                                                                 | 51  |
| <b>Figura 04.</b> Expansão da empresa de Ônibus Pássaro Marrom S/A (1950-1988)                                                                       | 53  |
| <b>Figura 05.</b> Expansão da empresa Itamarati Ltda. (1950-1994).                                                                                   | 55  |
| <b>Figura 06.</b> Expansão da empresa Viação Cometa (1950-1989).                                                                                     | 56  |
| <b>Figura 07.</b> Expansão da empresa Cruz de Transportes Ltda. (1967-1981).                                                                         | 59  |
| <b>Figura 08.</b> Expansão da empresa Expresso de Prata Ltda. (1962-1983).                                                                           | 60  |
| <b>Figura 09.</b> Expansão da empresa de transportes Andorinha S/A (1962-1991).                                                                      | 63  |
| <b>Figura10.</b> Linhas suburbanas do transporte coletivo intermunicipal do Estado de São Paulo. 1996                                                | 99  |
| <b>Figura11.</b> Linhas suburbanas do transporte coletivo intermunicipal do Estado de São Paulo. 2002                                                | 100 |
| <b>Figura12.</b> Linhas suburbanas do transporte coletivo intermunicipal do Estado de São Paulo. 2005                                                | 104 |
| <b>Figura 13.</b> Linhas suburbanas do transporte coletivo intermunicipal do Estado de São Paulo. 1996/2002/2005                                     | 105 |

| <b>Gráficos</b>                                                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Gráfico 01.</b> A quantidade de passageiros transportados nos segmentos rodoviário e suburbano do Estado de São Paulo-1994/2005 | 04 |
| <b>Gráfico 02.</b> Quantidade de linhas de ônibus intermunicipal autorizadas pelo DER-SP (1949-1994)                               | 08 |
| <b>Gráfico 03.</b> Produção brasileira de ônibus e utilitários. 1990/1999                                                          | 91 |

| <b>Quadros</b>                                                                                                               |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Quadro 01.</b> Governos do Estado de São Paulo 1950-2006                                                                  | 25 |
| <b>Quadro 02.</b> Empresas de ônibus intermunicipais no Estado de São Paulo. Variação patrimonial ocorrida entre 1996 a 2005 | 66 |
| <b>Quadro 03.</b> Relação atual das empresas do grupo Áurea – 2005                                                           | 68 |
| <b>Quadro 04.</b> Empresas e linhas de ônibus credenciadas na região metropolitana de São Paulo – 2005                       | 72 |
| <b>Quadro 05.</b> Empresas e linhas de ônibus suburbanos credenciadas na região metropolitana da Baixada Santista – 2005     | 74 |
| <b>Quadro 06.</b> Empresas e linhas de ônibus suburbanos credenciadas na região metropolitana de Campinas – 2005             | 75 |
| <b>Quadro 07.</b> Principais problemas do Transporte Coletivo em Recife – 2002                                               | 88 |



| <b>Fotos</b>                                                                               |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Foto 01.</b> Ônibus viação Santa Cruz no terminal suburbano de Rio Claro (Bar do ponto) | 85 |
| <b>Foto 02.</b> Nova Alternativa para o transporte suburbano - Micro ônibus                | 95 |
| <b>Foto 03.</b> Bar do ponto Rio Claro ocupado pelo transporte clandestino                 | 97 |
| <b>Foto 04.</b> Transporte clandestino entre Rio Claro e Santa Gertrudes                   | 97 |

| <b>Anexos</b>                                                                                                        |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Anexo 01.</b> Linhas suburbanas no Estado de São Paulo-1996                                                       | 137 |
| <b>Anexo 02.</b> Linhas suburbanas no Estado de São Paulo- 2002                                                      | 139 |
| <b>Anexo 03.</b> Linhas suburbanas no Estado de São Paulo-2005                                                       | 146 |
| <b>Anexo 04.</b> Empresas, linhas suburbanas e rodoviárias no Estado de São Paulo-1996/2005                          | 155 |
| <b>Anexo 05.</b> Despacho Artesp criando a Viação Luwasa Transporte Rodoviário Ltda                                  | 158 |
| <b>Anexo 06.</b> Controle de passageiros da empresa Danúbio Azul, linha suburbana Araraquara-Jaboticabal –Auto- 8479 | 160 |

## **Resumo**

**Esse trabalho tem por objetivo, mostrar a evolução do sistema de transporte coletivo intermunicipal do Estado de São Paulo. Nesse sentido, partimos do processo de industrialização e nacionalização da indústria automobilística. Procuramos também mostrar a evolução do Departamento de Estradas e Rodagem [DER], no papel de direcionador e gerenciador do sistema. Nesse processo, detalhamos o papel de todos os governos do Estado de São Paulo, na implantação de sistema viário estadual [1950-2006]. Também procuramos demonstrar o surgimento dos principais grupos que monopolizam cada vez mais o setor dos transportes coletivo intermunicipal. Assim, vamos comprovar a tese de que as empresas do transporte coletivo intermunicipal estão utilizando as linhas suburbanas para fazer frente ao grande avanço do transporte clandestino intermunicipal no Estado de São Paulo.**

**Palavras chave: Transporte coletivo intermunicipal; linhas suburbanas e transporte clandestino.**

## **Abstract**

**This work has objective, to show the evolution of the system inter cities collective transport of São Paulo State. In this direction, the starting point is the process of industrialization and nationalization of the automobilistic industry. We also show the evolution of the Departamento de Estradas e Rodagem [DER], in the paper of directing and managing system. In this process we detail the place of all governments of São Paulo State, in the implantation of the State road system [1950-2006]. We also demonstrate the sprouting of the main groups that monopolize each time more the sector of the collective inter cities transportation. Thus, we intend to prove the thesis that the companies of inter cities collective transport are using the suburban lines to make front to the great advance of the inter cities clandestine transport in São Paulo State.**

**Key words: inter cities public transportation; suburban lines; clandestine transport.**

## **Introdução**

Este trabalho, procura contribuir, com a questão das linhas intermunicipais de transporte coletivo regular no Estado de São Paulo.

O tema, ainda é pouco abordado, apesar do mesmo possuir fatores pertinentes à ciência geográfica, tais como: deslocamento de pessoas, surgimento de grupos importantes no setor de transporte, concentração de Capitais, espacialização, história do fenômeno e legislação, entre outros.

Entretanto, a área de transportes tem sido pouco analisada como objeto de estudo do geógrafo na atualidade, apesar de vivermos num momento, em que os centros urbanos se proliferam e crescem em ritmo acelerado, e os problemas sociais se multiplicam em grande escala por todo o planeta.

Talvez, o estudo a respeito do tema transportes se tornaria um pouco repetitivo, modificando apenas o nome das cidades, linhas de ônibus, empresas e bairros envolvidos. Ou então, os problemas sejam de difícil solução, e não passem pelas diretrizes apresentadas pelos geógrafos.

De qualquer forma, a questão dos transportes, que já foi um dos esteios da ciência geográfica em décadas passadas, hoje é pouco explorada. Talvez, a Geografia tenha se tornado teórica demais, atingindo campos da metafísica, e tais assuntos, sejam reais demais para o gosto dos geógrafos.

No nosso caso, por ser mais pragmático do que teórico, optei nas minhas pesquisas desenvolvidas na universidade, pelas questões relacionadas à conjuntura nacional como o pro-álcool, trabalhadores sem terra e o transporte. Ao tratar do transporte coletivo intermunicipal através de linhas suburbanas, além de ser

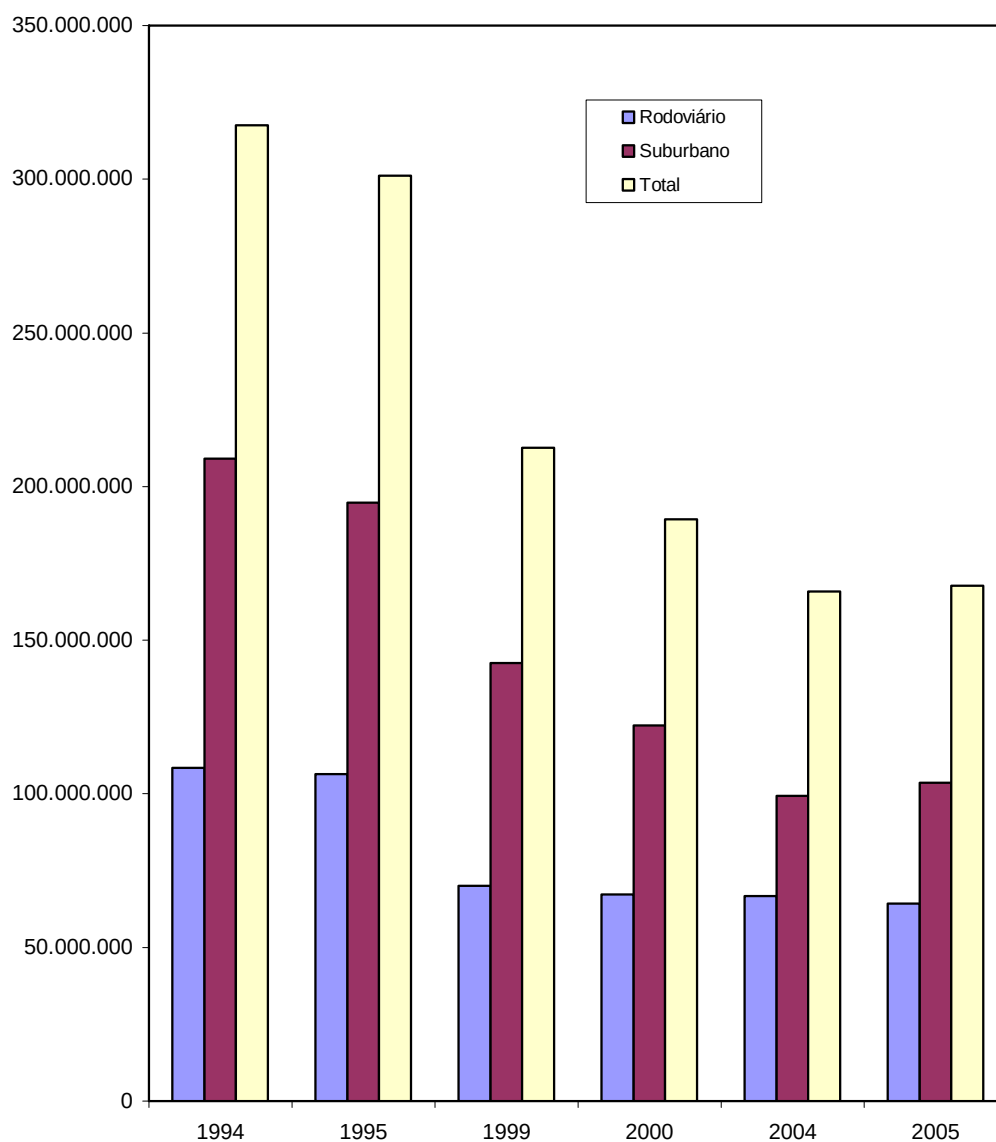
um tema atual, vem apresentando modificações em todo o quadro das linhas e das empresas de transporte coletivo intermunicipal do Estado de São Paulo.

O tema se torna ainda mais interessante por abordar o transporte informal, que ocorre nas cidades de médio e grande porte no país, ainda pouco estudado pelos geógrafos. Em suma, outros meios de transporte estão colocando em cheque a legislação do Estado e o poderio de importantes grupos do setor, que aliados à constante crise financeira que assola o país, estão derrubando vertiginosamente o número de passageiros transportados (Gráfico 01).

Estamos buscando nesse trabalho, resgatar essa discussão, apresentando dados que comprovem as nossas análises, e, apontar novos rumos que o setor vem encontrando para superar a crônica e histórica crise econômica.

Para alcançar os nossos objetivos, o presente trabalho partiu de um levantamento bibliográfico, sobre a produção brasileira em transportes, passando por trabalhos e revistas científicas, além das revistas especializadas.

**Gráfico 01 - A quantidade de passageiros transportados nos segmentos rodoviário e suburbano no Estado de São Paulo - 1994 - 2005**



Fonte : ARTESP/DER - 1994-2005



Para partirmos da realidade do setor estudado, foram utilizados dados das relações das linhas por empresa permissionária nos seguintes períodos datados: 12/06/1996, 05/06/2002 e 07/03/2005. Essas datas são importantes, uma vez que ocorreram no setor, mudanças significativas, com alterações contínuas. Como exemplo, da mobilidade no mesmo, citamos o que ocorreu logo após a última das 3 datas apresentadas. No mês de abril de 2005, a empresa Viação Bonavita (Campinas), adquiriu a Viação Cidade Azul (Rio Claro), Expresso Limeira (Limeira) e em seguida, a Empresa de Ônibus Via Sol (Capivari). Isso reflete a rapidez das transações e monopolizações no setor.

Como o trabalho partiu de dados de um determinado período histórico, existe uma limitação lógica, onde, os resultados apresentados, são válidos apenas para o período considerado, não tendo validade qualquer generalização ou aproximação fora do período estudado.

Outro tratamento realizado no trabalho foi o acompanhamento do número do “auto da linha”. Isso significa que, a linha quando é criada, recebe uma numeração básica de quatro números, importantes, porque através deles descobre-se o ano em que a mesma foi criada, e permanecem quando a empresa ou a linha são vendidas. Na nossa pesquisa, essa continuidade de informação, é considerada como verdadeira para 99% dos casos.

Outro critério utilizado foi o de determinar o que é uma linha de ônibus intermunicipal no Estado de São Paulo. Um exemplo disto é o que ocorre com a linha Araraquara/Américo Brasiliense auto-5849. O itinerário que passa pela Penitenciária de Araraquara, tem a numeração 5849/1, linha Araraquara/Américo Brasiliense; e o

circular suburbano da linha Araraquara/Américo Brasiliense, parcial Hospital Nestor Goulart Reis (suburbana) utilizando a rodovia SP-257, recebe a numeração 5849/2.

Assim como esse exemplo, existem inúmeros outros, com quatro, cinco ou seis variações na mesma linha. Entretanto, o DER/ARTESP, considera cada uma dessas variáveis uma linha distinta, apesar de ter o mesmo número do auto, acrescentado dos dígitos 1, 2, 3, 4, 5, etc.

Para efeito de estudo, será considerado apenas uma ligação para cada auto, pois seria praticamente impossível representar cartograficamente todas essas variações da mesma linha.

O que pode ocorrer também são linhas entre duas cidades, e que foram criadas em períodos ou por empresas diferentes. Nesse caso, ocorre uma segunda representação cartográfica.

Sobre a numeração dos autos, remeto o leitor para o gráfico 02. É mostrado, a quantidade de linhas de ônibus intermunicipais autorizadas pelo DER/SP (1949/1994). Nesse caso, podemos explicar o processo, através da verificação das linhas que foram surgindo com numeração em ordem crescente, que evoluiu com o passar dos anos.

Nesse caso, continuando com o nosso exemplo, o auto 5849 de Araraquara/Américo Brasiliense, podemos afirmar que a linha foi criada no ano de 1969.

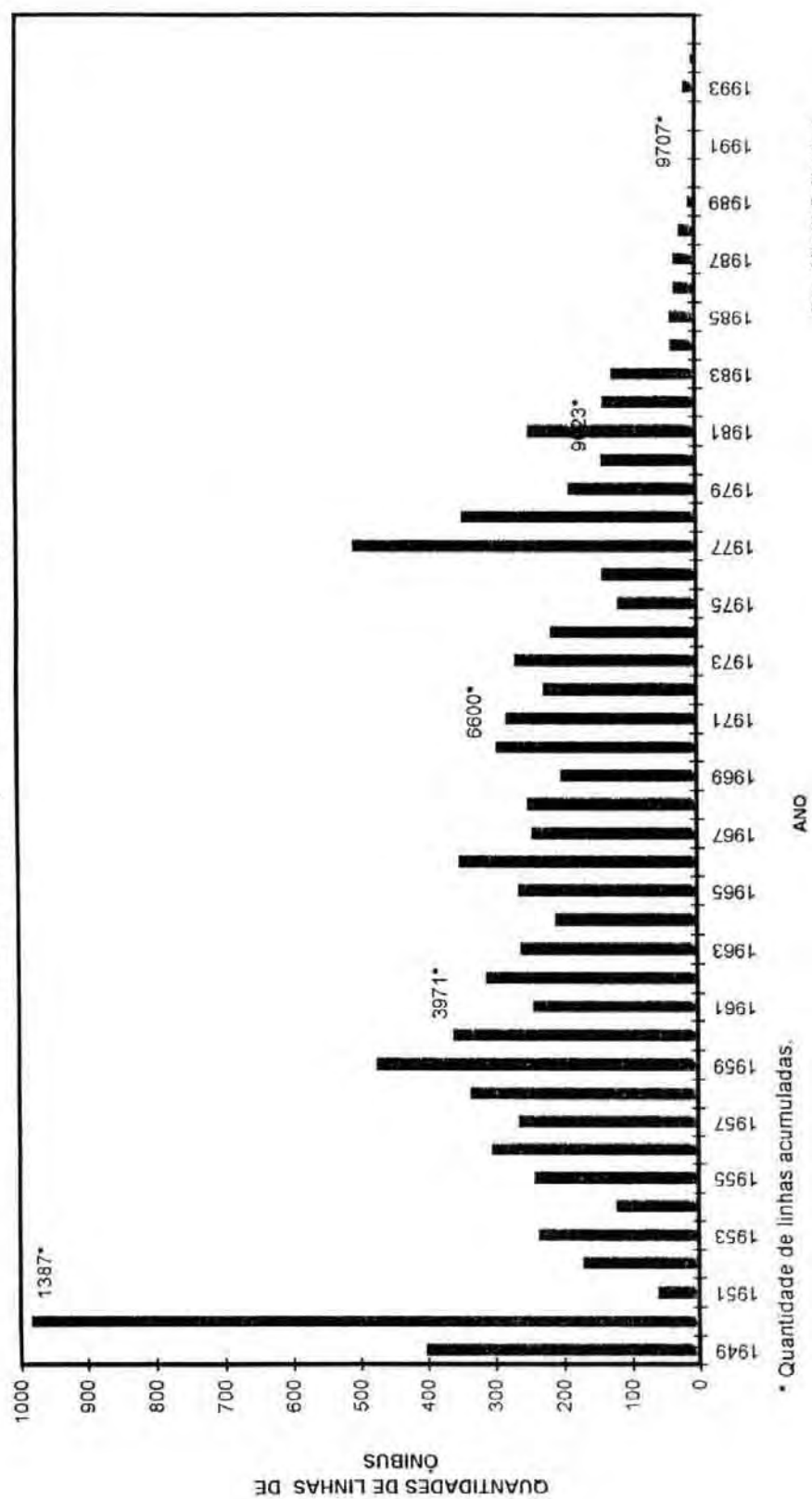
Outro fator importante são as siglas DER e ARTESP. Os dados do ano de 1996 e do ano de 2002, a agência informante foi o Departamento de Estradas de Rodagem (DER). Para os dados, a partir desta data, serão os da sigla ARTESP (**Agência Reguladora**

**de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo).**

Os anos considerados nessa pesquisa [1996/2002 e 2005], não são aleatórios, sem significado ou importância. Acompanhando as modificações ocorridas no setor há mais de uma década, tínhamos a meta de concluir o trabalho em 2002. Como não foi possível, os dados tiveram um corte na representação em 2002 e foram utilizados os de 2005 para atualizar e trazer nova representatividade ao trabalho.

Desta maneira, foram representados nove anos, onde profundas modificações ocorreram no setor do transporte coletivo intermunicipal do Estado de São Paulo.

**Gráfico 02. Quantidade de linhas de ônibus intermunicipais autorizadas pelo DER - SP (1949 - 1994)**



Des. Gilberto D. Henrique.

Fonte : Setor de Estatística do DER.

## **Capitulo 1.**

**Da era ferroviária para a supremacia era rodoviária.**

**1.1 A industrialização e a implantação da indústria automobilística nacional.**

Foi no início do século passado que o país avançou no processo de industrialização. Até então, os produtos industriais consumidos no Brasil eram de origem européia ou norte-americana. Nascimento-(1976) coloca que “A I Guerra Mundial marcou o início de uma nova fase de prosperidade, da qual o Brasil passou a se beneficiar a partir de 1916 em boa medida graças à redução das importações que sofreram uma queda violenta (cerca de 80%). Nesse período, desenvolveu-se a produção de bens de consumo não duráveis (produtos alimentícios e tecidos), instalando-se entre 1915 a 1919, 5940 empresas industriais em nosso país”.

O país passava por profundas mudanças. Várias empresas com capital europeu aqui se instalaram, principalmente no setor de equipamentos elétricos, pneus, farmacêuticos, montadoras de automóveis, etc... É de 1921, a instalação da Cia Siderúrgica Belgo-Mineira, servindo de base para a vinda de outras empresas que necessitavam do ferro e aço para a produção de seus bens.

Entretanto, a indústria automobilística no Brasil, também segue o esquema relacionado acima. A indústria GRASSI, na primeira década do século XX começou a montar 60 carrocerias para caminhões e ônibus, movidos por motores importados da FORD e General Motors-GM. Sobre o assunto, Nascimento (1976) afirma: “A Grassi teve a sua linha de montagem instalada em 1919, no que foi imitada, cinco anos depois(1924) pela General Motors-GM e pela International Harvester, em 1926. Todas essas fábricas estavam localizadas na cidade de São Paulo onde a FORD fundou uma Escola de Mecânica de seus veículos, em 1926. Nesse mesmo ano, a GM montou 12 mil veículos, produção que, em 1927 mais que dobrou, atingindo um total de 27 mil veículos”.

Nesse mesmo período, a partir de 1923, começaram a surgir as primeiras fábricas de pneumáticos e câmaras de ar com a fundação da Pirelli e da Firestone em 1923, da Goodrich Rubber Company of Brazil Inc. em 1928 e da General Tire & Rubber Co. of Brazil em 1929, sendo que na década seguinte, outros fabricantes estrangeiros de pneumáticos vieram se instalar em nosso país.

No ano de 1931 começam a chegar ao país os chamados (CKD)-veículos importados completamente desmontados - gozando de uma redução de 30% na tarifa alfandegária. Esse tipo de veículo teve grande papel para a indústria nacional, porque ocupavam menos espaço nos navios, barateando o frete do trânsito oceânico. Com isso, as escolas de mecânica se proliferaram.

Outro importante marco no processo da indústria automobilística nacional, foi à eclosão da II Guerra Mundial, quando as indústrias implantadas no país, tiveram que diminuir sua dependência com os países de origem, pois estes estavam envolvidos diretamente com a guerra e não podiam despender toda a sua atenção para as suas subsidiárias.

Em 1942, em plena segunda guerra mundial, a Missão Cooke(LIMA,1956), composta de técnicos norte-americanos, realizou, no Brasil um levantamento da situação e das necessidades nos campos econômico e financeiro do País. Então, com relação ao setor dos transportes, diagnosticou:

1) “As instalações e meios de transportes no Brasil abrangem relativamente pouco do que existe de melhor e muito do que há de pior”;

2) “Algumas das suas ferrovias são eficientemente operadas e conservadas, mas o maior número clama desesperadamente por

melhoria no leito, equipamento, oficinas e instrumental de oficinas, bem como na administração”.

Sobre o assunto, LIMA (1956), comenta: “esta situação, no entanto, agravou-se ainda mais, no decorrer do conflito armado internacional e logo depois do seu término, em decorrência do desgaste a que foram submetidos todos os setores de transportes, em consequência, por um lado, à não reposição do equipamento gasto, devido às dificuldades de importação e, por outro lado, pela sua utilização intensiva, a fim de atender às necessidades nacionais, que cresceram consideravelmente durante esse período, com a industrialização do País, o desenvolvimento demográfico e a ampliação dos maiores centros populares”.

Entretanto, no final da década de 40, novos fatores históricos vieram modificar o setor de transporte do País, e entre eles destaco o fato da criação do “Fundo Rodoviário Nacional” em 1945.

A opção pela rodovia, como principal meio de transporte do Brasil, foi relatada por FRAENKEL, 1980: “Em dezembro de 1945 foi assinado, no Governo do Presidente José Linhares, o decreto-lei 8435 criando o Fundo Rodoviário Nacional (FRN), constituído pelo imposto único sobre combustíveis líquidos, dando autonomia administrativa e financeira ao DNER, e exigindo que os Estados criassem DERs autônomos como condição para receberem as quotas do FRN que lhes eram devidas. Essa lei revolucionou o panorama dos transportes no Brasil, dando início à era rodoviária que ligaria, em cerca de 30 anos, com asfalto, todos os principais centros do País e atrairia para os transportes rodoviários mais de 70% de todas as cargas e passageiros”.



O diagnóstico dos problemas no setor dos transportes e a criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN) conduziram os governos subseqüentes à elaboração de diversos “Planos Nacionais de Transportes”. A partir daí, ocorreu um processo de sucateamento progressivo das ferrovias do País. E, durante o Governo Dutra, com o uso das divisas que o País mantinha na Inglaterra (acumuladas durante o período da segunda guerra mundial), as estradas de ferro pertencentes às Empresas Estrangeiras desaparelhadas, deficitárias, com o tempo de concessão em fase final, foram adquiridas pelo País, isto é, comprou-se “sucatas” em troca de preciosas divisas (MARINO,1994).

Nesse processo, várias peças começaram a ser produzidas no Brasil e continuou seu ritmo de produção ao final da guerra. Em 1945 foi fundada a CAIO (Cia. Americana Industrial de Ônibus) e a Vemag, que também montava veículos das marcas Studebaker, Massey Harris e Scania Vabis.

Com o final da guerra, o Brasil cria a Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda, Estado do Rio de Janeiro. Com essa indústria, o país dá um grande passo para a emergente indústria de auto-peças aqui existente e se prepara para a produção de veículos que aconteceria em meados da década seguinte.

Em 1942 foi fundada a FNM - Fábrica Nacional de Motores, sociedade de economia mista para a produção de Motores de avião, deixando de fazê-lo, logo após a produção de seu primeiro motor Wright de 450 HP, já considerado obsoleto na época. Para Nascimento(1976) no final de 1949, a FNM começou a montagem de caminhões italianos -Isotta Fraschini , com índice de 30% de nacionalização. A Isotta faliu, em virtude de não ter recebido

financiamento do Plano Marshall, retardando o plano de produção de caminhões FNM, que só ressurgiu após a fábrica ter obtido licença para montar caminhões Alfa Romeo, em 1952, apresentando índice de nacionalização da ordem de 35% do peso do veículo”.

A década de 50, começa com profundas modificações no setor automobilístico. A International Harvester amplia sua participação no Brasil e compra em Santo André(SP), terreno de 43 mil metros quadrados para ampliar a produção de caminhões. Em 1952, foi instalada no município de São Paulo, a Willys Overland do Brasil. Entretanto, as melhores informações ficam por conta do governo federal, através do Aviso 288, de 18/8/1952, que limitou o licenciamento, proibindo a importação de cerca de 104 peças e acessórios para veículos. Esse aviso iniciou uma nova fase da política governamental, mais ativa em relação ao setor em que, através de concessão de garantias de mercado, incentivos fiscais e creditícios, o Governo brasileiro procurou alcançar um nível de nacionalização total da produção de veículos automotores e o desenvolvimento de uma indústria automobilística para abastecer todo o mercado nacional – SILVA (1966). No Aviso 288, ficava contido a Sub-Comissão de fabricação de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis.

Através do decreto 25.806, foi criada a Comissão de Desenvolvimento Industrial, sob a inspiração do Ministro da Fazenda Horácio Lafer, cuja finalidade era: “estudar e proporcionar providências de ordem econômica, financeira e administrativa indispensáveis ao estabelecimento de novas indústrias no país ou a aplicação das já existentes.

Em 1953, a CAIO – (Companhia Americana Industrial de Ônibus) começou a fabricar “classes interpaís” para ônibus de sua

produção, que passaram a ter somente os motores e eixos importados. Nesse ano também foram instaladas as fábricas: Mercedes-Benz em São Paulo, destinada à produção de caminhões que mais tarde foi aplicada para chassis e ônibus completos e, que logo iniciaria a produção de um carro de passeio e utilitários.

Na década de 50, o país necessitava por um lado, de capitais que viessem ser aplicadas no setor industrial do país e por outro tinha dificuldade em desenvolver tecnologias para diversos setores industriais. Foi em 1954 que o governo federal deu um novo estímulo para a produção de caminhões leves e médios. Foram intitulados índices mínimos, em peso, de nacionalização dos caminhões para um período de quatro anos, como poderemos ver no quadro abaixo. Esses índices, contudo, não nos parece muito abusivos, pois, como vimos anteriormente, em 1952 a FNM já estava produzindo caminhões com índice de nacionalização igual a 35% do peso. Deve-se, entretanto, ressaltar que o plano aumentava também com a possibilidade de, um limite superior, poder-se atingir um índice de nacionalização, em quatro anos, de 92% do peso e 86% do valor dos veículos. (Tabela 01)

**Tabela 01 - Índices de Nacionalização mínima para caminhões leves e médios no Brasil**

| <b>Ano</b> | <b>Índices (% do peso total).</b> |
|------------|-----------------------------------|
| 1954       | 20                                |
| 1955       | 35                                |
| 1956       | 50                                |
| 1957       | 65                                |

Fonte: Nascimento (1976).

Em 1955, o quadro automobilístico do país era bastante crítico, contando com 520 fábricas de autopeças e 8 de montagem de veículos automotores. No entanto, contava com uma pequena produção por unidade, maquinaria velha e obsoleta e um índice de capacidade ociosa muito grande.

Em 1956 o Governo Kubitschek dizia que, através do seu Plano de Metas, viria para desenvolver a indústria no país, e mais específica a indústria automobilística. No seu governo entraram no país 395,7 milhões de dólares, dos quais 213,3 milhões, correspondendo a 53,9% foram absorvidos pelo setor de máquinas-automóveis.

Sobre a competição entre rodovias e ferrovias, LIMA (1957) tem um precioso comentário: “Com efeito, ao passo que os técnicos recomendam a construção de estradas de rodagem como complemento das ferrovias e da navegação ou como ligação de centros onde não existem outros meios de transporte, entre nós o critério adotado foi o de acompanhar as demais vias existentes. Assim temos as estradas São Paulo - Rio Grande do Sul, São Paulo - Rio de Janeiro, Rio - Bahia e recentemente a Rio-Belo Horizonte, para onde existem estradas de ferro e navegação ou por vezes os dois tipos de transportes. Isto só para falar das grandes rodovias, sem mencionar as menores, como Rio - Petrópolis, São Paulo - Santos, Via

Anhanguera, etc. Por vezes mesmo as rodovias acompanham os traçados das ferrovias, servindo desse modo aos mesmos centros. Disso resultou não uma complementação dos nossos meios de transportes, como seria de desejar, mas uma concorrência entre eles, sem nenhuma vantagem para a economia nacional. E como as rodovias foram merecendo sempre mais atenção dos poderes públicos, sendo relegadas quase a abandono a ferrovia e a navegação, aquelas sobrepujaram a estas, impondo-nos cada vez mais, embora implicassem em maiores e permanentes sangrias de divisas para sua manutenção e custeio. Isso explica, por outro lado, o aumento constante de nossos gastos com petróleo e seus derivados, à medida que o País se desenvolve e progride economicamente”.

Com a implantação do Plano de Metas, durante o Governo do Presidente Juscelino Kubitschek, o capital estrangeiro passou a ser bem visto na economia nacional, e aliado a opção rodoviária empreendida em seu Governo, a indústria automobilística veio ao encontro de um novo surto de internacionalização do capital. Entre as várias indústrias automobilísticas que vieram para o País, aportaram também indústrias complementares ao setor, destacando algumas do subsetor Borracha: Firestone, Goodyear, Pirelli, Dunlop, Goodrich e General. (PINTO,1984)

Um quadro do setor, no começo do governo JK tem: a General Motors operando com um índice baixo de carros de passeio e 140 caminhões e ônibus por mês, para uma capacidade de 200 veículos pesados; a FORD com 10 veículos por dia, para uma capacidade de 125 num turno de trabalho; a Brasmotor que havia parado a produção de veículos Chrysler; a Romi Isetta, havia lançado seu veículo de 2

lugares e projetos da Vemag e Mercedes-Benz para produzirem veículos com 40 a 50% de peças nacionais.

O governo JK passou a dar todo o apoio para o mercado de carga e ônibus, segundo estimativas do Ministério da Viação e Obras Públicas, o mercado poderia absorver de 52.000 veículos por ano no período 1956/61, o que explica o bom desenvolvimento que vinha tendo a indústria. Essa ênfase em veículos de transporte de cargas e ônibus, estava ligada, naturalmente às necessidades de transporte que aumentavam com o crescimento da economia nacional e a grande importância do transporte rodoviário no sistema viário brasileiro.

Com o decreto 39.412/56, o GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística), subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas, e que abrangia vários ministérios, órgãos de crédito do governo, os mais diversos setores de produção, sindicatos patronais, de auto-peças, etc...

A lei número 3244/57, o decreto que a regulamentou, a Instrução 161 de 1958 da SUMOC e a portaria 522, de 30/8/58, do Ministério da Viação e Obras Públicas, possibilitaram às empresas produtoras de automóveis de passageiros que, por motivos de ordem técnica, não tivessem atingido os índices de nacionalização previstos, continuassem operando, embora seus projetos tivessem sido aprovados pelo GEIA até 31/12/57. Esses fabricantes deveriam dispor de instalações e equipamentos no país, ou contratados no exterior, que lhes permitissem atingir um índice de nacionalização igual a 50% do peso do veículo em 30/6/59 e 95% em 01 de 07 de 1960. (Tabela 02)

Em 1958, foram instaladas mais duas fábricas no país, a japonesa TOYOTA e a francesa SINCA; essa última passou a

funcionar nas instalações da antiga Brasmotor, que já montava veículos das marcas Chrysler, Dodge, De Soto e Fargo; e pelo fato da francesa Sinca também ser subsidiária da Chrysler.

**Tabela 02 - Reduções para imposto de importação sobre peças e partes complementares. Caminhões, ônibus e caminhonetes.**

| <b>Índice de nacionalização em peso (%).</b> | <b>Redução do imposto de Importação (%)</b> |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------|
| de 87 até 90                                 | 60                                          |
| mais de 90 até 93                            | 70                                          |
| mais de 93 até 96                            | 80                                          |
| mais de 96 até 98                            | 90                                          |
| mais de 98                                   | 98                                          |

Fonte: Resolução 200/61 do Conselho de Política Aduaneira.

Em 1959, o Brasil atinge a marca de possuir 1.014.007 veículos, e consegue chegar bem próximo das metas estabelecidas pelo governo federal, de 377.700 veículos produzidos no país entre 1957/60, a saber: (Tabela 03)

No ano de 1960, a produção nacional de veículos foi de 80.000 caminhões e ônibus, 50.000 jipes e utilitários e 40.000 automóveis. Essa distribuição refletia as necessidades, pelas quais passava o país, ou seja, uma produção de veículos superior a 76% voltada para caminhões/ônibus e utilitários.

**Tabela 03 - Metas e Produção Efetiva da Indústria automobilística do Brasil - Período 1957-1960.**

| <b>Tipo de veículo.</b> | <b>Meta-57/60</b> | <b>Produção Efetiva-57/60.</b> |
|-------------------------|-------------------|--------------------------------|
| Caminhões e ônibus      | 185.800           | 154.352                        |
| Jipes e utilitários     | 123.900           | 114.765                        |
| Automóveis              | 68.000            | 52.033                         |
| <b>TOTAL</b>            | <b>377.700</b>    | <b>321.150</b>                 |

Fonte: Nascimento (1976).

Entretanto, depois de 1961, ocorreu uma ruptura no desenvolvimento da economia provocada pela crise política que adveio da renúncia do Presidente Jânio Quadros, e pelos descaminhos institucionais que culminaram com a deposição do Presidente João Goulart, em 31 de março de 1964. Desta data em diante, os governos centralizadores e autoritários, de acordo com MATTOS(1977), aspiravam “retirar completamente o País do pântano do subdesenvolvimento e elevá-lo aos páramos das sociedades progressistas e estáveis. Desvincularam-se dos objetivos da nascente indústria de transporte, e do desenvolvimento do parque ferroviário nacional, com a quase completa adesão à opção rodoviária. As exceções desta diretriz, restringiram-se ao uso do trem para o transporte de minério e a malograda “Ferrovia do Aço”(uma das obras inacabadas da Revolução de 1964).

Para o ano de 1964, o processo foi totalmente modificado. Esse foi o primeiro ano em que a produção de caminhões/ônibus/utilitários, foi menor do que automóveis de passeio. A partir deste ano, a



produção de veículos de passageiros foi se ampliando cada vez mais, enquanto os utilitários ampliaram sua produção num ritmo mais lento. Para o ano de 1968, tivemos 161.369 carros de passeio (57,8%) contra 117.527 de caminhões / utilitários (42,2%).

O individual passou a ter prioridade sobre o coletivo, às políticas públicas, deterioraram o transporte coletivo e deram preferência para o transporte individual. Infelizmente, esse processo continua prevalecendo em todo o país até os nossos dias.

## **1.2. A industrialização, os governos paulistas e suas políticas rodoviárias –1950/2006.**

A industrialização no Estado de São Paulo teve o seu início com a acumulação financeira proveniente da cultura cafeeira, registrado nos finais do século XIX e nas primeiras décadas do século XX. Os cafeicultores, começaram por transferir suas riquezas das fazendas para os centros urbanos regionais da época. Num segundo momento, invadiram a capital paulista, transformando o espaço urbano e preenchendo de casarões as imediações da Avenida Paulista.

Concomitantemente, a esse processo vieram os capitais que sabiamente diversificaram suas funções devido a constantes e freqüentes crises no setor cafeeiro.

O fator restante e muito importante no setor de industrialização, foi a mão-de-obra, que no caso em questão, foi suprida pela mão-de-obra do imigrante europeu, pois muitos quando vieram para o continente americano já tinham passado pelo processo de industrialização em seus países de origem.

Outro fator preponderante foi à eclosão da primeira grande guerra mundial (1914/1917), havendo a necessidade de substituir parte da produção de importados por produtos nacionais, visto que não sobravam muitos víveres para exportação.

A atividade industrial, engendrada com o café, tenderia a concentrar-se na capital, que nos anos 20 iria crescentemente adquirindo as características de cidade grande, abrigando a massa de trabalhadores urbanos da própria indústria e do terciário, propiciando o desenvolvimento dos indispensáveis serviços (públicos e privados) de apoio. Em 1928, a cidade de São Paulo alocava mais de dois terços dos operários do Estado (Cano, 1992).

Com a base da interiorização já estabelecida pela vias férreas, através das diversas ferrovias implantadas no Estado, cidades como Campinas, Sorocaba, São José dos Campos, Mogi-Mirim, entre outras, foram se firmando como centros regionais, importantes para o desenvolvimento estadual.

Com a segunda grande guerra mundial, existe um novo incremento no desenvolvimento industrial paulista. Os setores têxtil, alimentício e metalúrgico, eram os mais importantes do período. No setor agrícola, ganharam espaço as plantações de cana-de-açúcar e algodão, beneficiadas, por espaços existentes nos mercados internos e externos, bem como, para suprir o emergente mercado interno brasileiro.

A cidade de São Paulo transformou-se na primeira grande metrópole nacional, tornado-se uma cidade cosmopolita, não só recebendo gente do mundo todo, como também, sendo o referencial das principais correntes migratórias internas, atraídas pelo rápido

processo de industrialização, “milagre econômico brasileiro” e por ser o principal centro de serviços do país.

Metodologicamente, o professor Ronchezel (1983), produz uma importante discussão entre os termos *Desconcentração* e *Descentralização*, a saber: como se depreende do documento oficial, *desconcentração* é “o movimento de expansão das matrizes metropolitanas, instalando novas unidades produtivas em pontos próximos ao centro” e o movimento de *descentralização* envolve a “relocalização das matrizes e a instalação de novos empreendimentos, em pontos mais interiorizados do território”.

Além da grande São Paulo e Baixada Santista, o processo de industrialização, ocorre nas margens da via Dutra, principalmente nos setores bélico, indústria aeronáutica, materiais de transporte, química, com destaque da Petrobrás em São José dos Campos (Cano, 1992).

Já na região de Campinas, a expansão regional se acomodou ao longo da Anhanguera, apresentando uma tendência de conurbação de Campinas com Sumaré e Valinhos - conformando, portanto, um *continuum* de ocupação urbana nesse eixo, desde a segunda metade da década de 70, sendo que essa tendência se fortalece nos anos 80.

No setor de transportes, estava previsto a construção do VLT (veículo leve sobre trilhos) para Campinas, Transportes Intermetropolitanos (TIM), nos trilhos da FEPASA, transformação da atual rodoviária central da cidade em atendimento apenas para veículos suburbanos e mais três novos terminais rodoviários, próximos a Bosch, em Souza e Barão Geraldo, Anel viário interligando Anhanguera, Bandeirantes, Santos Dumont e Dom

Pedro (Cano,1992). Muitas destas, propostas ainda não saíram do papel e no caso do VLT, saiu em parte do papel, em trecho de pouca serventia para a população campineira.

Em outras áreas do Estado, como Ribeirão Preto, Bauru e Sorocaba, o processo de desenvolvimento assume características diferentes, ora voltado ao processo de expansão da agroindústria, ou ainda ao setor da agropecuária.

Nesse sub-item passaremos a analisar os governos do Estado de São Paulo, entre os anos de 1950 e 2002, dando especial ênfase, para as suas políticas de desenvolvimento rodoviário e industrial do Estado.

#### **Quadro 01-Governos do Estado de São Paulo 1950-2006**

| <b>Governos</b>               | <b>Períodos</b> |
|-------------------------------|-----------------|
| Lucas Nogueira Garcez         | 1951/1954       |
| Jânio da Silva Quadros        | 1955/1958       |
| Carlos Alberto Carvalho Pinto | 1959/1962       |
| Ademar de Barros              | 1963/1966       |

|                             |           |
|-----------------------------|-----------|
| Abreu Sodré                 | 1967/1971 |
| Laudo Natel                 | 1971/1975 |
| Paulo Egydio Martins        | 1975/1978 |
| Paulo Maluf/José M. Marin   | 1979/1982 |
| André Franco Montoro        | 1983/1986 |
| Orestes Quércia             | 1987/1990 |
| Luis Antonio Fleury Filho   | 1991/1994 |
| Mario Covas/Geraldo Alckmin | 1995/2002 |
| Geraldo Alckmin             | 2003/2006 |

**Lucas Nogueira Garcez (1951/1954).** Enfrenta uma forte crise financeira em seu governo, não tendo condições de fazer obras no setor Rodoviário. O contrato para pavimentação de 1100 quilômetros, assinado no governo anterior pelo próprio Garcez, como secretário da Viação, estava completamente paralisado, com suas obras apenas iniciadas. Paralisaram varias obras importantes, inclusive a pavimentação da São Paulo – Belo Horizonte, que estava sendo executada pelo DER Paulista, através de convênio com o DNER. (Rodoviarismo, 1996).

**Jânio Quadros (1955/1958)** Em seu governo, a atividade rodoviária teve grande impulso, após o saneamento das dívidas públicas pelo então secretário de finanças Dr. Carvalho Pinto. Em seu governo, a malha rodoviária estadual, foi acrescida em 1690 quilômetros, com a pavimentação de mais 2400 quilômetros (Rodoviarismo 1994).

**Carlos Alberto Carvalho Pinto (1959/ 1962)** Nesse governo, houve uma grande preocupação com a base agrícola do Estado e os meios de transportes para escoá-la para os grandes centros consumidores. Na parte agrícola, deu ênfase, para a melhoria e implantação de novas casas da lavoura e ampliou a capacidade dos silos e armazéns em todo o estado de São Paulo.

Para Ronchezel (1983), no Estado de São Paulo, as primeiras experiências de planejamento territorial integrado foram as do governo Carvalho Pinto. O “Plano de Ação”, foi elaborado pelo Grupo de Planejamento - (grupo técnico ligado diretamente ao governador). Esse plano consolidou as propostas apresentadas por parte de cada uma das unidades administrativas, transformando as obras e serviços, em despesas orçamentárias anuais.

Segundo Marconi (1992), as rodovias pavimentadas quase dobraram o seu número, favorecendo os setores agrícola e industrial. Em seu governo, Carvalho Pinto, fez as estradas estaduais tocarem em 14 pontos os estados vizinhos, demonstrando grande interesse no intercâmbio interestadual.

**Adhemar de Barros (1963/1966).** Governo conturbado, sofrendo pressões populares, golpe de Estado e cassado pelo regime militar.

**Abreu Sodré (1967/1971).** Preocupa-se com o processo de desconcentração industrial da Grande São Paulo, promovendo políticas, no sentido de levar o parque industrial paulistano, para o interior paulista. Para tanto, estabelece em 1968, o Grupo de Descentralização Industrial, que é complementado em seguida pelo

Grupo de Análise Territorial, cujos objetivos eram minimizar a disparidade regional dentro do próprio estado de São Paulo.

**Laudó Natel (1971/1975).** Continua com a mesma discussão do governo anterior, entendendo que, competia ao estado, retomar a condução das questões relativas às disparidades regionais, detectar os níveis críticos de concentração, adotar medidas de ação política para intervir e reverter esse processo.

Propõe o Plano de Interiorização do Desenvolvimento. Na base desse plano, estavam alguns eixos rodoviários, pelos quais as riquezas circulariam e os parques industriais se instalariam. Foram consideradas as vias: Anhangüera em direção à região de Ribeirão Preto, Washington Luiz no sentido de São José do Rio Preto, a Castelo Branco, que cortava a região de Sorocaba, e a Dutra, para o Vale do Paraíba, fazendo a ligação com o Rio de Janeiro. Dessa forma, detectaram-se as “tendências naturais” do processo de expansão industrial no sentido capital-interior (Negri,1996).

Entre vários órgãos criados na administração Natel, Escritórios Regionais de Planejamento - Erplan's, Cia Estadual de Tecnologia de Saneamento Básico e de Controle de Poluição e de Águas - Cetesb, etc., ficou estabelecido o Plano Rodoviário de Interiorização do Desenvolvimento (Proinde), objetivando implantar, em mais de 5mil quilômetros, a rede de estradas pavimentadas, a partir da metrópole .

**Paulo Egydio Martins (1975/1978).** Sua principal obra rodoviária foi a construção da Rodovia Bandeirantes, interligando as cidades de Campinas, Jundiaí e São Paulo. Essa importante

rodovia recebe o fluxo de veículos de boa parte do interior paulista e Estados do norte e centro-oeste do país. Dessa maneira, a via Anhangüera, entre Campinas e São Paulo, passa a ser uma via com característica local, devido ao seu grande fluxo de veículos e a importância assumida pelo parque industrial das respectivas cidades da região.

A via Bandeirantes, foi projetada com 6 pistas, (3 em cada sentido), não interferindo no fluxo lindeiro, e com canteiro central preparado para receber equipamento ferroviário moderno, podendo ligar as cidades de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro.

Suas principais políticas para o desenvolvimento de estado foram: Programa de cidades Médias, Política de Desconcentração e Descentralização Industrial, Programa do Macro-eixo Rio - São Paulo, Programa de Cidades Pequenas, Programa das Estâncias Hidrominerais, Climáticas e de Interesse Turístico e Programa do Pontal do Paranapanema.

Em seu governo, foi criada a Política de Desenvolvimento Urbano e Regional- P.D.U.R- estabelecendo para as cidades médias:

- saneamento básico (serviço de esgoto sanitário);
- sistema viário estadual, regional ou urbano;
- abastecimento de água;
- implantação ou equipamento de distrito industrial
- implantação ou reaparelhamento de centrais comercializadoras de produtos agrícolas;
- implantação ou melhorias no sistema de transportes urbanos ou interurbanos;



- rede de drenagem de águas pluviais e obras de combate à erosão em áreas urbanas;

- equipamento coletivo para lazer urbano;

- equipamento de saúde e educação especializadas regionalmente e,

- realização ou atualização de planos municipais de desenvolvimento físico-territorial, e etc. (Ronchezel,1983).

Desta maneira, o Estado pretendia transferir para as suas cidades médias, os mesmos benefícios e infra-estrutura, que trabalhadores especializados e empresários gozavam nos grandes centros populacionais do Estado, deixando lá, as questões sociais, salariais e o caos urbano proveniente de uma economia não planificada.

Na realidade, ocorreu uma descentralização do parque industrial de São Paulo para regiões próximas da capital, sendo que, em muitas das vezes, o controle administrativo e econômico da empresa não se deslocava para o interior, permanecendo junto a capital, para ficar mais perto das decisões políticas e econômicas.

**Paulo Maluf/José Maria Marin (1979/1982)** Transforma os Erplan's em Erin's – Escritórios Regionais do Interior e tenta transferir autoritariamente a capital do Estado para o centro do interior paulista. No campo rodoviário, constrói uma pista da rodovia dos Imigrantes, permanecendo por 20 anos, com o objetivo de desafogar o fluxo de veículos da antiga via Anchieta.

**André Franco Montoro (1983/1986).** Talvez a palavra que mais defina esse governo seja a palavra **descentralização**.

Montoro, procurou em todas as esferas de seu governo, servir a população. Na minha opinião, foi quem mais cumpriu seu programa. Restabeleceu os Escritórios Regionais de Planejamento, dando poder de decisão e o orçamento para as prefeituras realizarem obras de pequeno e médio porte.

No setor rodoviário, não realizou grandes obras, entretanto, pavimentou 4000 quilômetros de vicinais em áreas produtivas do Estado, possibilitando um melhor escoamento da produção agrícola e; ampliando a possibilidade de expansão de transporte coletivo intermunicipal em todo o estado. Investiu nos sistemas ferroviário e hidroviário, possibilitando a navegação em 400 quilômetros na hidrovia Tietê-Paraná.

**Orestes Quércia (1987/1991).** Atuou firmemente na descentralização industrial, realizando inúmeras políticas para desenvolver o interior paulista.

No setor rodoviário, teve o grande mérito de duplicar as mais importantes rodovias do Estado de São Paulo, fortalecendo seu papel de vias coletoras estaduais e preparando o estado para o aumento do fluxo de veículos que realmente aconteceu na última década do século XX. Entre elas destacamos:

Castelo Branco, Washington Luiz, Dom Pedro I, e nas duplicações, interligando as regiões de Campinas, Sorocaba e Ribeirão Preto.

**Luis Antonio Fleury Filho (1991/1994).** Em março de 1991, o governador Fleury foi empossado. Suas mais importantes obras rodoviárias foram: a duplicação da rodovia Marechal Rondon, de

Botucatu a Bauru e posteriormente até a divisa do Mato Grosso do Sul, a duplicação da rodovia Fernão Dias, entre a via Dutra e a Dom Pedro I, com propostas para se chegar até a divisa do Estado de Minas Gerais.

Entre as novas estradas construídas, encontra-se a rodovia Governador Carvalho Pinto, ligando as cidades de Guararema a Taubaté, cujo primordial objetivo é servir de apoio para desafogar a via Dutra no trecho próximo a cidade de São Paulo.

Em seu governo, também inauguro o polêmico processo de terceirização das rodovias estaduais. Estabelece o Programa de Privatização e Concessão de Rodovias Estaduais. Num primeiro momento, são privatizadas as vias Anhangüera/Bandeirantes, Anchieta/Imigrantes e 65 quilômetros da Castelo Branco. Segundo o governador, essa solução inovadora é a melhor garantia de que São Paulo continuará a ter as melhores estradas do país. (Rodoviarismo, 1994).

**Mário Covas/Geraldo Alckmin (1995/2002)** Duplicou algumas rodovias de pequena extensão, entre elas a rodovia Piracicaba/Rio Claro e a Piracicaba/Limeira, dando maior fluidez a hidrovias Tietê/Paraná na região Central do Estado. De maior importância, está à ampliação da rodovia dos Bandeirantes entre as cidades de Campinas a Cordeirópolis, interligando a Anhangüera e a Washington Luiz, a primeira etapa do Rodoanel Mário Covas, desafogando o trânsito da área metropolitana de São Paulo e o início da construção da segunda pista da rodovia dos Imigrantes, entre a cidade de São Paulo e a Baixada Santista.

### **Geraldo Alckmin (2003/2006)**

Com a eleição de Geraldo Alckmin, em um momento de crise financeira em todo o país, o governo do Estado, termina a segunda pista da Via dos Imigrantes e caminha com muitas dificuldades com o Rodoanel Mário Covas, em direção a Via Dutra(leste), sofrendo forte pressão de ambientalistas e indígenas, cujas reservas naturais seriam fortemente desfiguradas.

## **2. Estruturação do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e a regulamentação das empresas intermunicipais de ônibus.**

A primeira tentativa no sentido de disciplinar e direcionar as rodovias no Estado de São Paulo, vieram através do decreto lei número 2187 de 1926, criando a Diretoria de Estradas de Rodagem. Entretanto, essa Diretoria mostrava-se ineficiente para a implantação de novas rodovias e conservação das existentes, dada à escassez de recursos que lhe eram atribuídos.

Através do decreto número 6529, de 02 de julho de 1934, foi criado o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), com seus trabalhos supervisionados entre três Diretorias: Geral, Técnica e Administrativa. Esta última dispunha de maior autonomia.

O DER, em 1947 despendia total prioridade na construção de estradas de rodagem. Nessa época, foram construídas as Vias Anchieta e Anhanguera, ambas projetadas e pavimentadas com placas de concreto. Para LEISTER (1980), a rede de estradas de primeira classe, tinha como centro a capital do Estado, e por objetivo, articular esta com os principais centros urbanos do Estado. Desta maneira, o traçado de suas estradas ocorria paralelamente ao da rede de estrada de ferro existente, deixando claro o início de concorrência entre os dois sistemas de transportes que se tornariam progressivamente mais acirrados, pendendo aos poucos para a rodovia.

Realmente, as rodovias não surgem para completar as malhas ferroviárias, elas são implantadas paralelamente a estas. Desta forma, a partir do momento que o movimento do café e os investimentos diminuíram, foi rapidamente incentivado o uso das rodovias.

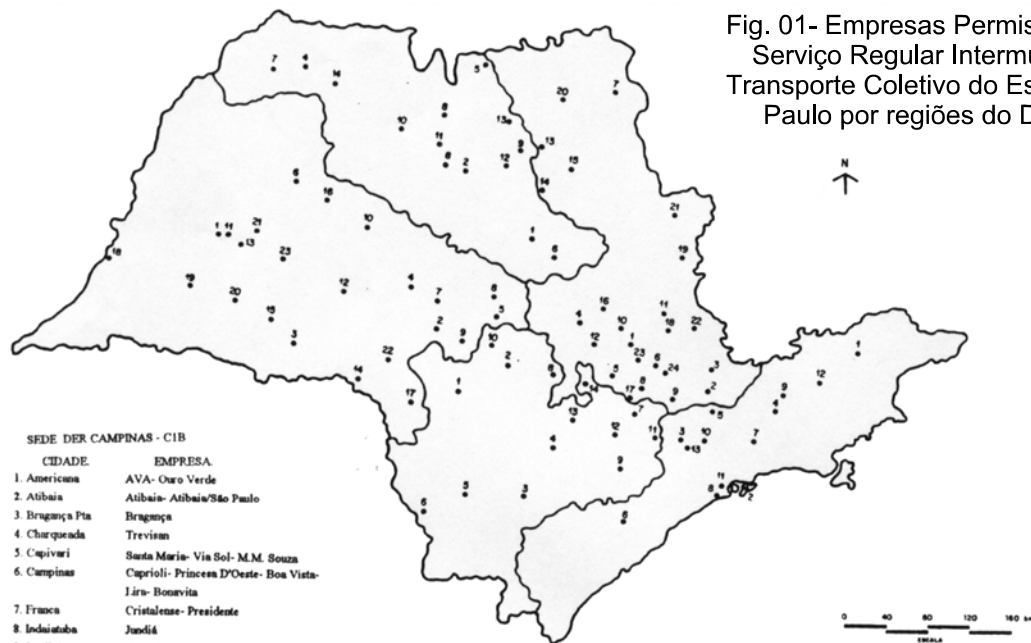
O Departamento de Estradas e Rodagem, no seu processo de regulamentação, aprovou em 31 de dezembro de 1947, as cinco grandes “Divisões Regionais do Estado de São Paulo”, sendo elas: São Paulo, Itapetininga, Bauru, Araraquara e Campinas (Figura 01).

## **2.1. Uma análise sobre o DER, as linhas e as empresas intermunicipais de ônibus no estado de São Paulo**

A Diretoria de Transporte (DT) do DER possui os seguintes órgãos básicos: Serviço de Transporte Coletivo (SBT), Grupo de Trabalho para Terminais Rodoviários (GT-52), Grupo de Trabalho para Penalidades do Trânsito (GT-36) e Comando de Policiamento Rodoviário (CPRv).

As seções de Transporte Coletivo (CBs) estão distribuídas em 5 regiões do Estado: C1B-Campinas, C2B-Sorocaba, C3B- Bauru, C4B-Araraquara e C5B- São Paulo. A única diferença entre as Divisões Regionais do DER e as Seções de Transporte Coletivo está na sede da C2B, que, no primeiro caso é Itapetininga e, no segundo é Sorocaba.

Fig. 01- Empresas Permissionárias do Serviço Regular Intermunicipal de Transporte Coletivo do Estado de São Paulo por regiões do DER-1996



SEDE DER CAMPINAS - C1B

| CIDADE              | EMPRESA                                                                                               |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Americana        | AVA- Ouro Verde                                                                                       |
| 2. Atibaia          | Atibaia- Atibaia/São Paulo                                                                            |
| 3. Bragança Pta     | Bragança                                                                                              |
| 4. Charqueada       | Trevisan                                                                                              |
| 5. Capivari         | Santa Maria- Via Sol- M.M. Souza                                                                      |
| 6. Campinas         | Capitoli- Princesa D'Oeste- Boa Vista- Lira- Bonavita                                                 |
| 7. Franca           | Cristalense- Presidente                                                                               |
| 8. Indaiatuba       | Jundiá                                                                                                |
| 9. Jundiaí          | São João- Chechinato                                                                                  |
| 10. Limeira         | Limeira- Merumaur                                                                                     |
| 11. Mogi Mirim      | Cristália- Jui- Santa Cruz                                                                            |
| 12. Piracicaba      | Piracicaba/Limeira- Marchiori- Piracema- Nivacolense- São Paulo/São Pedro- Piracicabana- Monte Alegre |
| 13. Ponal           | Ranzini                                                                                               |
| 14. Pradópolis      | Petito                                                                                                |
| 15. Ribeirão Preto  | Ribe- São Bento- Rápido d'Oeste- Rápido Ribeirão Preto                                                |
| 16. Rio Claro       | Alexandre Jr.- Cidade Amil                                                                            |
| 17. Salto           | Nardelli                                                                                              |
| 18. Santo A. Pense  | Jota/Jota                                                                                             |
| 19. São J.B. Vista  | São João/São Paulo - Mirante                                                                          |
| 20. São J. da Barra | Transpaulista                                                                                         |
| 21. São J. R. Pardo | Nasser - Lima & Lima                                                                                  |
| 22. Serra Negra     | Serrano                                                                                               |
| 23. Sumaré          | Rápido Serrano                                                                                        |
| 24. Valinhos        | Rápido Luxo Campinas                                                                                  |

SEDE DER BAURUPÓLIS - C3B

| CIDADE               | EMPRESA                              |
|----------------------|--------------------------------------|
| 1. Adolfovarina      | Adolfovarina                         |
| 2. Agudos            | Agudos                               |
| 3. Assis             | J.F. Garcia - Florinea               |
| 4. Avai              | José Carlos dos Santos               |
| 5. Barra Bonita      | F. Vicente                           |
| 6. Birigui           | AM - Birigui                         |
| 7. Baurup            | Prata - Itatingense                  |
| 8. Jui               | Maccari                              |
| 9. Lençóis Pta       | Mourão                               |
| 10. Iju              | Linense                              |
| 11. Lucélia          | Pascote - Lopes                      |
| 12. Marília          | Brumilla - Silvestre - Turianar      |
| 13. Orvaldo Cruz     | Atílio Natal                         |
| 14. Ourinhos         | Ourinhos                             |
| 15. Parapuçu Pta.    | Parapuçu                             |
| 16. Pindópolis       | Maciel de Barros - Liberino - Matias |
| 17. Pirajá           | Del Rey                              |
| 18. Pres. Epitácio   | Aurea                                |
| 19. Pres. Prudente   | Andorinha - Jundiá                   |
| 20. Rancheira        | Fadel                                |
| 21. Rindópolis       | São Mateus                           |
| 22. S.C. do R. Pardo | Rio Pardo                            |
| 23. Tupã             | Querino Seiscentos                   |

Fonte: DER-1996  
Org. Enéas Rente Ferreira

SEDE DER SOROCABA - C2B

| CIDADE          | EMPRESA                                                    |
|-----------------|------------------------------------------------------------|
| 1. Avaré        | Manoel Rodrigues - Casquel - Avaré                         |
| 2. Botucatu     | Botucatu                                                   |
| 3. Capão Bonito | Amarelino                                                  |
| 4. Itapetininga | São Pedro                                                  |
| 5. Itapeva      | Jodi - Menino                                              |
| 6. Itararé      | Transpen                                                   |
| 7. Itú          | Vale do Tietê                                              |
| 8. Laranjal Pta | Calvi                                                      |
| 9. Piedade      | Vila Elvino                                                |
| 10. São Manuel  | Serra Dourada                                              |
| 11. São Roque   | Sul Americano - São Roque                                  |
| 12. Sorocaba    | São João - Nossa Senhora da Ponte- Fioravente - Votorantim |
| 13. Tatuí       | Rosa - São Jorge - Nova Conchas                            |
| 14. Tietê       | José Rosa                                                  |

SEDE DER ARARAQUARA - C4B

| CIDADE             | EMPRESA                      |
|--------------------|------------------------------|
| 1. Araraquara      | Cruz - Ferreira              |
| 2. Arirama         | Cizino Araújo - Arirama      |
| 3. Catanduva       | Luwana                       |
| 4. Fernandópolis   | Santa Rita                   |
| 5. Guairá          | José Maria                   |
| 6. Itatá           | Parsy                        |
| 7. Jales           | São José                     |
| 8. Olímpia         | Dicosa                       |
| 9. Piumbeiro       | Leone                        |
| 10. São J.R. Preto | Rumari - Celso - São Raphael |
| 11. Tabapuá        | Pevstar                      |
| 12. Tejuca         | Tabapuá                      |
| 13. Terra Roxa     | Verzola                      |
| 14. Votuporanga    | Terra Roxa                   |
|                    | São Francisco                |

SEDE DER SÃO PAULO - C5B

| CIDADE                   | EMPRESA                                  |
|--------------------------|------------------------------------------|
| 1. Guaratinguetá         | São José                                 |
| 2. Guarujá               | Guarujá                                  |
| 3. Itapetitinga da Serra | Soum                                     |
| 4. Jacareí               | Suzetax                                  |
| 5. Mairiporã             | Mairiporã                                |
| 6. Miracatu              | Pevstar                                  |
| 7. Mogi das Cruzes       | Santa Maria - Eroles                     |
| 8. Praia Grande          | Maranzul                                 |
| 9. São José dos Campos   | Otto Imães - Jacareí                     |
| 10. São Paulo            | Angelica - Brada - Eluz - Zefir          |
|                          | São Manoel - Passaro Marton - Real       |
|                          | Reunidos - Dunábio Azul - Coneta -       |
|                          | Munizqueira- Atlântico - Brailleiro      |
|                          | Rápido Brasil - Rápido São Paulo - Ultra |
|                          | Santos/São Vicente                       |
|                          | ABC - Redenção                           |
|                          | Noite de Julho                           |



Para fiscalizar o Plano de Transporte e o serviço de apoio necessário para o Transporte Coletivo Regular Intermunicipal, o DER possui 5 escritórios localizados nas cidades de São Paulo, Campinas, Sorocaba, Araraquara e Bauru. Cada escritório possui uma vasta região do Estado, subdivididos em Capitais Regionais (CR) e Centros Sub-Regionais (SR).

As Capitais Regionais são 10: Ribeirão Preto, Santos, São José dos Campos, Piracicaba, São José do Rio Preto, Taubaté, Presidente Prudente, Marília, Araçatuba e Ourinhos.

Hierarquicamente inferior às Capitais Regionais (CR), estão os 34 Centros Sub-Regionais, distribuídos ao longo das 5 grandes Seções de Transporte Coletivo do DER:

- \* BAURU - Adamantina, Assis, Andradina, Birigui, Dracena, Jaú, Lins, Penápolis, Rancharia e Tupã.
- \* SOROCABA - Avaré, Botucatu, Itapetininga, Piraju e Tatuí.
- \* ARARAQUARA - Catanduva, Fernandópolis, Jales, São Carlos, Votuporanga, Jaboticabal, Barretos e Bebedouro.
- \* SÃO PAULO - Cruzeiro, Guaratinguetá e Registro.
- \* CAMPINAS - Amparo, Bragança Paulista, Franca, Mogi - Mirim, Pirassununga, São João da Boa Vista e São José do Rio Pardo.

Esse processo de hierarquização dos municípios do Estado, culmina com o restante das localidades denominadas de Municípios Subordinados (MS).

Através da Tabela número 4, podemos ter uma visão da concentração de viagens entre as cidades das diferentes regiões do Estado de São Paulo.

**Tabela 4 - Distribuição das linhas rodoviárias de ônibus intermunicipais entre os principais centros urbanos do Estado de São Paulo.**

| <b>Ligação</b> | <b>Número de Linhas</b> | <b>Extensão Média km</b> |
|----------------|-------------------------|--------------------------|
| GSP-CR         | 48                      | 253                      |
| GSP-SR         | 39                      | 290                      |
| GSP-MS         | 150                     | 268                      |
| CR-CR          | 64                      | 244                      |
| CR-SR          | 84                      | 165                      |
| CR-MS          | 363                     | 93                       |
| SR-SR          | 34                      | 57                       |
| SR-MS          | 239                     | 62                       |
| MS-MS          | 273                     | 57                       |

OBSERVAÇÃO: GSP é a sigla de São Paulo - Metrópole

Fonte: Plano de Transporte p. 17

Das cinco regiões originais do DER, chegamos em 1996 com 14 regiões, com as novas regiões de São Vicente, Taubaté, Assis, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Araçatuba, Presidente Prudente, Rio Claro e Barretos. Essas 14 regiões servem para definir as Diretorias de Operações do DER, possuindo dois tipos de serviços: a Residência de Conservação (RC) e Residência de Obras (RO).

A diferenciação entre ambas ocorre no fato de uma cuidar da conservação das rodovias e a outra, na assistência e planejamento das principais construções e pavimentações dentro de uma dada região. O número delas, em dada região, principalmente das Residências de Obras, variam conforme a frequência ou não de obras.

O número de Residências de Conservação já tende a ser mais constante dentro de uma mesma região.

Entretanto, todo esse quadro tende a diminuir cada vez mais, pois o DER, também passa pelo fenômeno de terceirização, transferindo boa parte de suas atividades para a iniciativa privada.

Até o ano de 1960, o transporte coletivo intermunicipal de passageiros mais importante do estado de São Paulo era o sistema ferroviário. As companhias de Estradas de Ferro dominavam os fluxos de passageiros.

Através da Tabela número 05, podemos observar que até o final dos anos 50, existia no Estado, através dos registros do DER, 111 linhas de ônibus, equivalentes a apenas 7,5% das linhas atuais.

**Tabela 05 - Estado de São Paulo - período de permissão das linhas de ônibus intermunicipais.**

| <b>Período</b> | <b>Número de linhas</b> | <b>Porcentagem das linhas</b> |
|----------------|-------------------------|-------------------------------|
| 1941-1950      | 41                      | 2.8                           |
| 1951-1960      | 70                      | 4.7                           |
| 1961-1970      | 414                     | 27.9                          |
| 1971-1980      | 797                     | 53.7                          |
| 1980-1988      | 164                     | 11.0                          |
| Total          | 1486                    | 100.0                         |

Fonte: BUPEC - p.5

Com o declínio das ferrovias após os anos 60, a política de valorização de abertura, asfaltamento e a difusão de auto-pistas desenvolvidas pelo governo do Estado, deslocou o transporte Coletivo

de Passageiros para as empresas de ônibus. Queremos salientar, conforme Tabela número 04, que as linhas de ônibus, começaram a ser oficializadas pelo Estado através do DER, apenas a partir da década de 40.

Podemos observar que o grande crescimento do sistema deu-se na década de setenta, quando surgiram 54% das linhas em operação (Tabela número 05).

Apesar do Capital Monopolista, ter iniciado as suas investidas no país a partir dos anos 50, foi justamente após os anos 70 que passou a se tornar hegemônico, com o predomínio de grandes empresas nos vários setores das atividades econômicas do país.

As Empresas de transporte coletivo intermunicipais no Estado de São Paulo são regidas pelo "Regulamento do Serviço Intermunicipal Regular de Transporte Coletivo de Passageiros" - Decreto número 29.913 de 12/5/1989.

Na prática, cabe ao Departamento de Estradas de Rodagem - DER - supervisionar o Plano de Transporte Estadual, levando em consideração os seguintes aspectos:

- a) a importância das localidades abrangidas pela ligação no contexto político, econômico, turístico e social;
- b) a população das localidades envolvidas pela ligação;
- c) a capacidade de geração de transporte das localidades servidas;
- d) o caráter de permanência da ligação;
- e) o nível de serviço prestado;
- f) a infraestrutura de apoio da ligação;

- g) conveniência de operação dos mesmos serviços por duas ou mais empresas, sem vínculo de interdependência econômico; e
- h) a comodidade, o conforto, a rapidez e a segurança para os usuários.

Em 12/06/1996 o Estado de São Paulo possuía 1266 linhas de ônibus distribuídas pelas suas cinco regiões estabelecidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem. A participação das linhas eram de 1016 - rodoviárias, 249 - suburbana e 01 - auto lotação.

As regiões que possuem as maiores quantidades de linhas em ordem decrescente são as seguintes:

- \* C1B - Campinas - 389 linhas de ônibus;
- \* C3B - Bauru - 294 linhas de ônibus;
- \* C4B - Araraquara - 204 linhas de ônibus;
- \* C5B - São Paulo - 200 linhas de ônibus;
- \* C2B - Sorocaba - 179 linhas de ônibus

Importante destacar que, essas linhas correspondem apenas as linhas estaduais, pois as interestaduais são administradas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), recebendo então outro tipo de tratamento por parte deste instituto.

Sobre a distribuição das linhas nas regiões do Estado de São Paulo, elas seguem alguns critérios que descrevemos a seguir. Vamos tomar o exemplo do Expresso Itamarati Ltda:

- a) LINHAS NA MESMA REGIÃO - a linha 4.722 - data 1963 entre São Paulo - Ribeirão Preto e Sud Menucci, cortando duas cidades da mesma região, a linha é considerada da C4B.
- b) LINHAS PASSANDO PELA REGIÃO DE ORIGEM DA EMPRESA - a linha 4.889 - de 1964 combinando São Paulo - Jales - Santa Fé do Sul - mesmo sendo nascida fora da C4B servindo a cidades da região, a linha recebe a nomenclatura da região (C4B).
- c) LINHAS DA EMPRESA EM OUTRAS REGIÕES - a linha 9.732 - de 1994 do Expresso Itamarati Ltda. cobre as cidades de Araçatuba a Santo Antônio do Araranguá. Como as duas cidades estão na região C3B, esta é a única linha do Expresso Itamarati que fica fora da sua região, recebendo a nomenclatura da região C3B (Bauru).

Desta maneira, fica especificado o critério utilizado pelo DER paulista, para estabelecer as suas linhas de ônibus.

A partir de 1949 o Departamento de Estradas de Rodagem deu início ao processo de regulamentar as empresas de ônibus do Estado de São Paulo. As empresas passam a ser cadastradas e suas linhas são numeradas a partir do número 1 em 1949 até o número 9735 no final de 1996.

Através do gráfico 02, as informações referentes às linhas de ônibus do Estado de São Paulo, nos mostra que a grande expansão das linhas ocorreu entre 1949 até 1983. Após essa data, o processo sofreu uma sensível diminuição, chegando os anos vindouros, sem nenhuma implantação de nova linha.

A maior expansão ocorreu no ano de 1950, com quase mil novas linhas. Esse fenômeno, também pode ser explicado pela falta de informação das empresas para o cadastramento ocorrido no ano de 1949. Outros dois anos significativos foram os de 1959 e de 1977.

Na realidade, o processo de numeração desencadeado pelo DER foi exatamente o processo acumulativo, ou seja, no primeiro ano de 1949, tivemos 410 linhas; no segundo ano a numeração das linhas começou do número 410 com mais 982 do ano de 1950, o número básico para o ano de 1951 começou com a linha 1.392. O processo se desenvolveu sucessivamente até 1996, para com a linha número 9.735.

Entretanto, apesar do DER ter essa numeração elevada de linhas, não condiz com o número oficial de linhas do Estado de São Paulo, que em 12/06/1996 eram de 1.266 linhas.

Esse fato pode ser explicado pela grande quantidade de linhas e, até mesmo de empresas que foram suprimidas no decorrer do período, ou ainda pelo fato de linhas que alteraram sua rota e receberam uma nova numeração.

Merece destaque, o fato que no DER prevalece o critério de 70% de ocupação do veículo. Se o número de passageiros for menor que 70% da ocupação do veículo a empresa pode pedir a supressão daquele horário de ônibus ou até mesmo de toda a linha, definitivamente ou por um período específico. No processo inverso (maior que 70% da ocupação), a empresa pode reivindicar a ampliação de novos horários, com um número maior de veículos na linha.

O Estado de São Paulo possuía em 1996 o número de 157 empresas em várias cidades da capital e do interior paulista. Através

da figura 01, percebemos a distribuição das empresas pelas cinco regiões de transporte coletivo do DER. Dos 625 municípios do Estado de São Paulo, em 1996, apenas 88 possuíam pelo menos uma ou mais empresa de ônibus.

As regiões com o maior número de cidades sede de empresas, são as regiões de Campinas - 24 empresas e a de Bauru, com 23. Entretanto, se levarmos em consideração a quantidade de empresas por região, o processo de distribuição se mantém sobre as duas regiões anteriores: a região de Campinas fica com 50 empresas e a região de Bauru com 34, de um total de 157 empresas.

As cidades de maior importância em quantidade de empresas são respectivamente: São Paulo com 16 empresas, Piracicaba com 7 empresas, Campinas com 5 empresas, Ribeirão Preto e Sorocaba com 4 empresas (Figura 01)

Na realidade, em 1996, das 150 empresas de ônibus no Estado de São Paulo as 16 maiores apresentavam uma quantidade superior a 100 veículos, onde juntas possuíam juntas 3.768 ônibus, correspondendo a 56,04% do total de 6.768 veículos intermunicipais das empresas permissionárias do transporte coletivo intermunicipal do Estado de São Paulo (Tabela 06).

Esse processo de monopolização das grandes empresas do setor sobre as pequenas e médias, vem ocorrendo desde o final dos anos 70, porém ganhando mais intensidade nos anos 90. Entretanto queremos salientar, que o processo de monopolização continua até os nossos dias.



**Tabela 06. As dezesseis maiores empresas intermunicipais do setor em número de veículos-1996.**

| <b>Empresas</b>      | <b>Cidade</b>      | <b>Número de Veículos</b> |
|----------------------|--------------------|---------------------------|
| Cometa               | São Paulo          | 614                       |
| Breda                | Guarulhos          | 519                       |
| Pássaro Marrom       | São Paulo          | 398                       |
| Reunidas Paulista    | Araçatuba          | 321                       |
| Santos/São Vicente   | São Vicente        | 248                       |
| Andorinha            | Pres. Prudente     | 234                       |
| Ouro Verde           | Americana          | 193                       |
| Prata                | São Paulo          | 188                       |
| Itamarati            | S. J. do Rio Preto | 186                       |
| São Bento            | Ribeirão Preto     | 155                       |
| Santa Cruz           | Mogi Mirim         | 133                       |
| Danúbio Azul         | São Paulo          | 131                       |
| Marazul              | Praia Grande       | 120                       |
| Rápido Luxo Campinas | Valinhos           | 117                       |
| Caprioli             | Campinas           | 106                       |
| Expresso Brasileiro  | São Paulo          | 105                       |
| Total                | -                  | 3768                      |

Fonte. Der-SP-1996-.

## **2.2 A expansão das linhas rodoviárias, das principais empresas do transporte coletivo intermunicipal de São Paulo.**

A expansão do transporte rodoviário, através de coletivos intermunicipais sob jurisdição do DER, através da normatização, possibilitou a estruturação das empresas com suas linhas, inicialmente com caráter regional e posteriormente mais abrangentes atuando em áreas diferenciadas do Estado de São Paulo. Como exemplo, estamos demonstrando como ocorreu a expansão das linhas através das oito maiores empresas do setor.

### **Empresa Reunidas Paulista Transporte Ltda.**

Empresa fundada em 25/09/1948, com sede na cidade de São Paulo, bairro da Barra Funda, e com garagens distribuídas pelas cidades de Angra dos Reis (RJ), Araçatuba, Andradina, Bauru, Campinas, Ilha Solteira, Jaú, Lins, Penápolis, Pereira Barreto, Pirajuí, Ribeirão Preto, Campo Grande (MS), Santo Anastácio, São José do Rio Preto, São Paulo e Três Lagoas (MS).

Atualmente a empresa pertence ao grupo Patrocínio - Administração e Participação S/A- presidida por Constantino de Oliveira, com 1.038.170.131 quotas e Áurea Caixeta de Oliveira - esposa do presidente do grupo, com 470.506.429 quotas.

O grupo Patrocínio - Administração e Participação, está sediado na cidade de Brasília (DF), e Áurea Caixeta de Oliveira é a presidente do Expresso União Ltda., empresa que serve importantes cidades do Estado do Rio de Janeiro.

Analisando as linhas concedidas à “Empresa Reunidas”, esta começa a atuar na região de Araçatuba, e podemos dividir seu

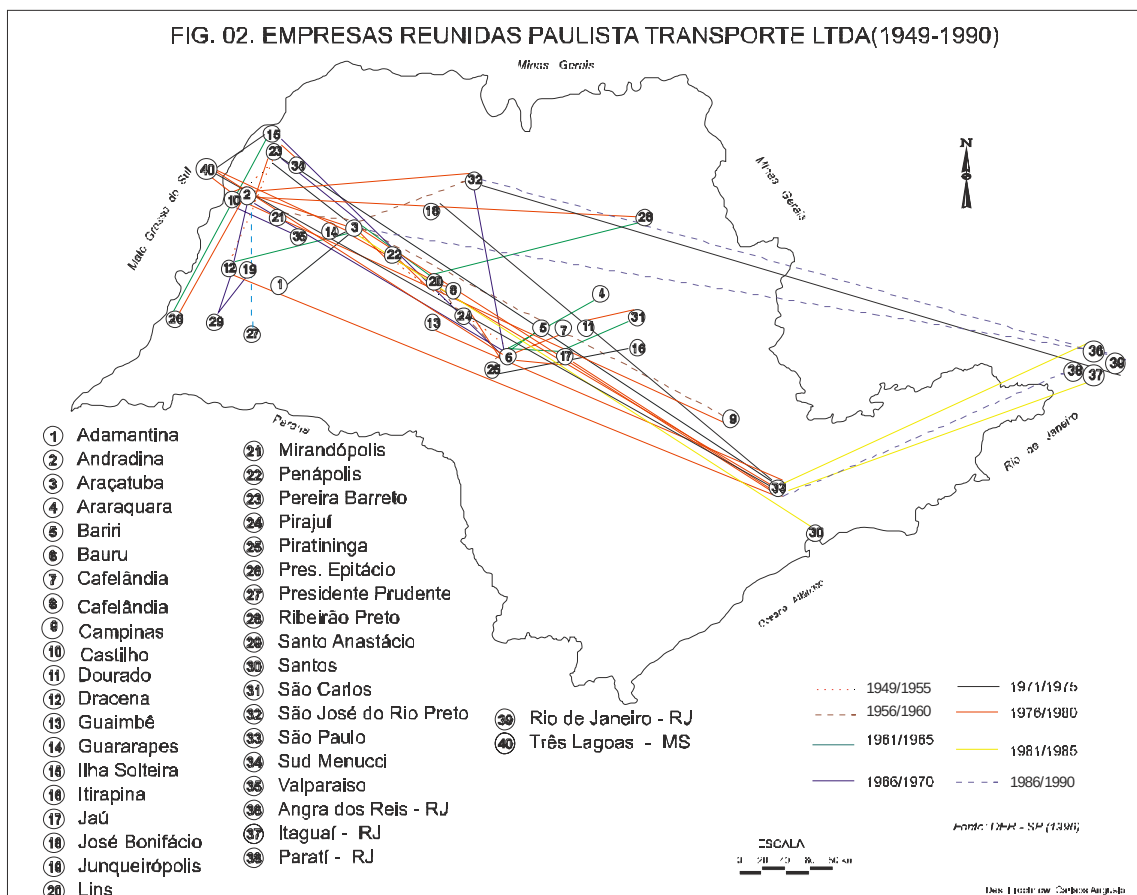
processo de expansão em três períodos distintos: primeiro período 1949/63, segundo período de 1964/73 e o terceiro período de 1977/82.

Primeiro período (1949/63), se caracteriza principalmente por linhas centralizadas na cidade de Araçatuba, com importantes ligações às cidades da região (Andradina e Pereira Barreto), configurando oito linhas no período.

Segundo período (1964 a 1973), são implantadas 18 novas linhas, formando um importante sub-centro da empresa na cidade de Bauru, com ligações para Araraquara, São Carlos, São José do Rio Preto, Ilha Solteira e Andradina. Neste período, começam a surgir as primeiras ligações da empresa para com a cidade de São Paulo, partindo de Pereira Barreto, José Bonifácio e Três Lagoas (MS).

A partir de 1973, a empresa dá início às operações com linhas interestaduais, sendo que quatro delas partem da cidade de Três Lagoas (MS), com destino à São Paulo, Ilha Solteira e Araçatuba; e as duas restantes se destinam para a cidade do Rio de Janeiro (RJ), partindo de São José do Rio Preto e Ribeirão Preto. A partir de 1981, as ligações interestaduais, começam a ocorrer da cidade de São Paulo, para com as cidades do Estado do Rio de Janeiro, destacando-se Angra dos Reis, Parati e Itaguaí.

Entre 1977 a 1982, são implantadas 25 das 52 linhas estaduais da empresa, sendo este o período de maior expansão da empresa, com 48,07% de suas linhas. É notória a ampliação das ligações do oeste paulista com a cidade de São Paulo, destacando-se as da cidade de Araçatuba, Dracena, Guaimbê, Jaú e Lins. (Figura 02)



A empresa possui garagens em 17 cidades, um posto de apoio na cidade de Pardinho (SP), às margens da rodovia Castelo Branco.

Os rendimentos da empresa ocorrem em 92,6% do movimento de passageiros, 6,5% do movimento de encomendas e os restantes 0,9% são provenientes do fretamento para turismo e do Posto de Serviço na rodovia Castelo Branco.

### Breda Transporte e Turismo Ltda.

A empresa Breda Transporte e Turismo Ltda., começa suas atividades interligando a região do Sorocaba com o Sul do litoral paulista no ano de 1950.

O capital da empresa, está em propriedade de Ricardo Constantino, Joaquim Constantino Neto, Constantino de Oliveira Junior e Henrique Constantino. A direção da empresa, está localizada na praça Alberto Lion, bairro da Mooca, São Paulo, Capital. As ações, estão distribuídas em 25% para cada membro, perfazendo um total de 6.000.000 quotas a R\$ 1,00 cada.

A empresa possui uma eficiente rede de garagens, sendo 3 na cidade de São Paulo e mais 17 distribuídas pelo interior do Estado de São Paulo.

Em 02 de fevereiro de 1994 a Breda Transportes e Turismo Ltda.- incorporou o Sistema de Transportes Fioravante Limitada, atuando no interior do Estado, com um total de 30 linhas. Nesta oportunidade a empresa já tinha entre seus acionistas Joaquim Constantino Neto, membro da família Constantino.

O Sistema de Transporte Fioravante Ltda. - controlava a Viação Cidade do Sol Ltda., em Indaiatuba (SP) e a Viação Planeta Ltda.- Bairro da Mooca (Capital Paulista). As ações da empresa, estavam nas mãos de Ronan Maria Pinto, Mario Eliseo Jacinto, Joaquim Constantino Neto e José Gonçalves de Lima Neto.

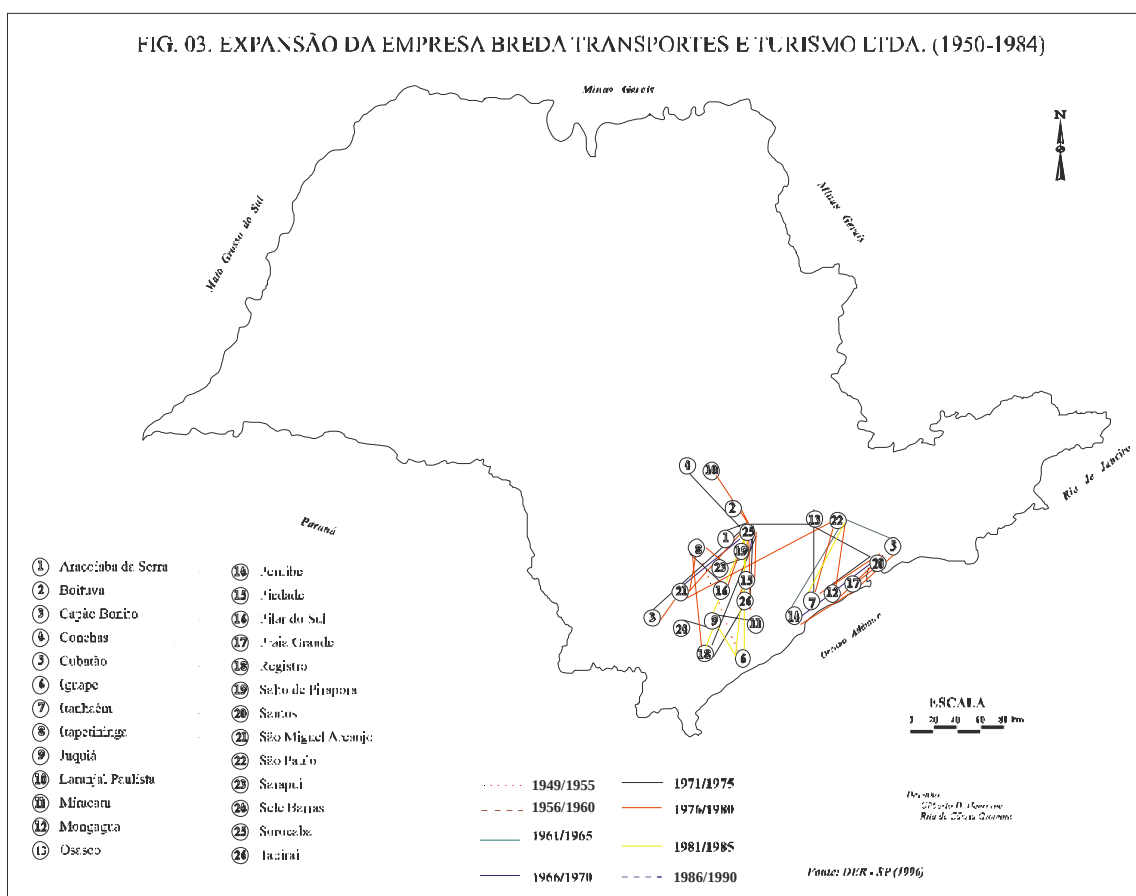
Podemos dividir a evolução da empresa em dois períodos distintos: o primeiro indo de 1950 até 1976 e o segundo entre 1977 a 1984. O primeiro período ficou marcado pelas ligações entre a própria região de Sorocaba, havendo seis das 17 linhas, ligando Sorocaba a importantes cidades da região.

No segundo momento, ocorre a grande expansão da empresa com mais 26 linhas, com características de fortalecer as ligações dentro da região de Sorocaba, firmando o pólo de São Paulo, com ligações para cidades turísticas da Baixada Santista. (Figura 06)

Além da Breda Transporte e Turismo S/A, o Grupo Constantino também atua totalmente ou parcialmente nas seguintes empresas do Estado de São Paulo.

Os grupos Constantino e Patrocínio, também atuam na Área de Turismo (Angélica e Áurea-Tur) e ainda possuem empresas que trabalham apenas com o Transporte Coletivo Urbano, como é o caso da F.T.U. - Fioravante Transporte Urbano, na cidade de Sorocaba (SP). Quase com as mesmas características, está a Expresso Santos São Vicente Ltda., servindo as cidades conurbadas de Santos e São Vicente, na Baixada Santista (Figura 03).

- \* Angélica Transportadora Turística Ltda. - São Paulo;
- \* Expresso Santos São Vicente Ltda. - São Vicente;
- \* Empresa de Ô. L. Fioravante Ltda. - Sorocaba (Atual Breda);
- \* Viação Nasser S/A (parcial) - São José do Rio Pardo;
- \* Áurea-Tur Ag. Viag. Tur. Ltda. - Presidente Epitácio;
- \* Empresa Jauense Ltda. - Jaú (Atual Reunidas Paulista.)



## Empresa de Ônibus Pássaro Marrom S/A

A Empresa Pássaro Marrom, se caracteriza por atuar basicamente no Vale do Paraíba, e a interligação deste com cidades do Estado de Minas Gerais.

A empresa, é presidida por Pelerson Soares Penido, e por Lúcia Marcondes Machado Penido, Eduardo Caldas Dalla Vecchia, Ana Maria Marcondes Penido Sant'Anna e Thadeu Luciano Marcondes Penido (vice-presidente).

A empresa está sediada na Vila Guilherme, cidade de São Paulo, e possui garagens em São José dos Campos, Jacareí, Caçapava, Guaratinguetá e Cruzeiro, cidades do rio Paraíba paulista.

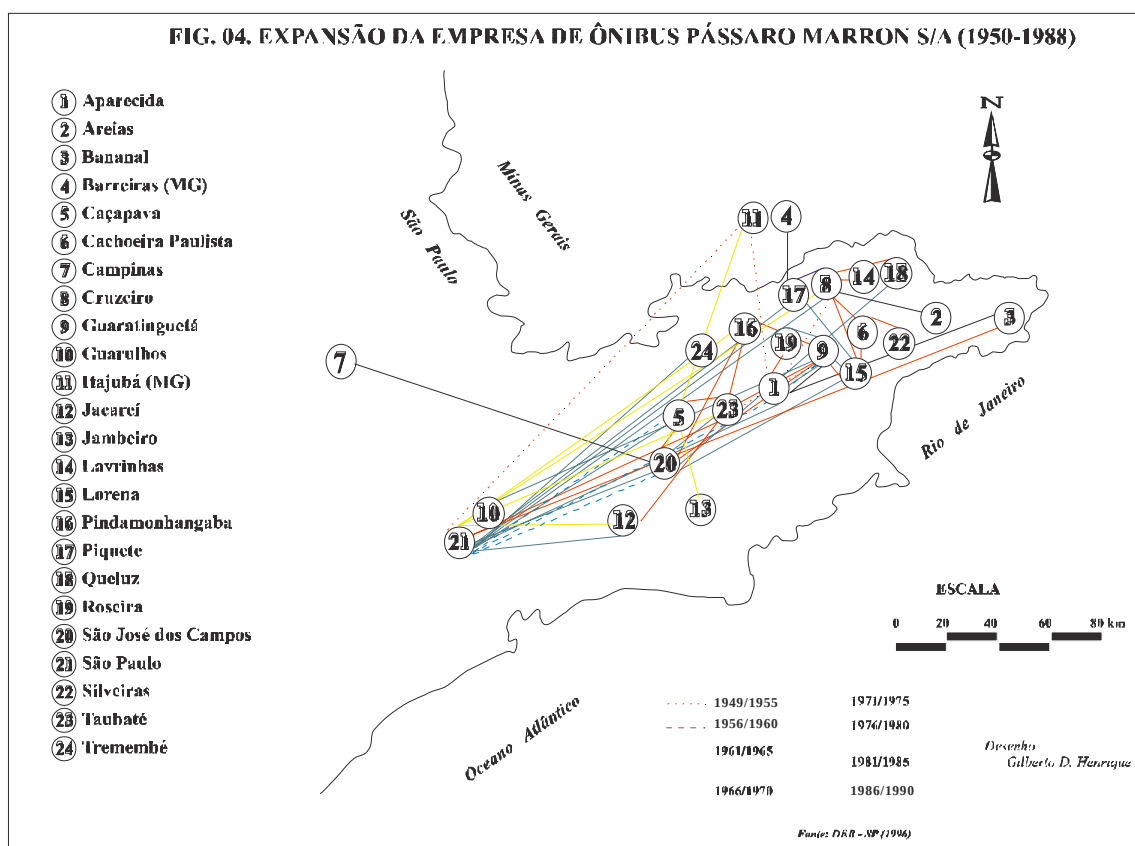
A Pássaro Marrom comprou e transferiu as linhas da Empresa de Ônibus São Jorge S/A, no começo da década de 80, que também atuava no Vale do Paraíba Paulista. Atualmente, a empresa mantém o controle acionário do Rodoviário Atlântico S/A, da Litorânea Transporte Coletivo Ltda e do Expresso da Mantiqueira S/A. Essas três empresas, estão sediadas na cidade de São Paulo e atuam com suas linhas independentemente.

Os principais momentos de expansão da Pássaro Marrom foram: a partir do ano de 1962 com 14 linhas ligando as principais cidades do Vale do Paraíba entre si e com a capital paulista, destacando-se os pólos de São José dos Campos e São Paulo.

E no período de 1976 a 1982 com mais 24 linhas, fortalecendo os sub-centros de Taubaté (6 linhas), Guaratinguetá (5 linhas), São Paulo (5 linhas) e São José dos Campos (3 linhas), com cidades do Vale do Paraíba.

As linhas interestaduais da empresa são quatro: Aparecida (SP) /Itajubá (MG) -1952; Itajubá (MG) /São Paulo (SP) -1955; Piquete (SP) /Barreiras (MG) -1975, e São José dos Campos (SP) Itajubá (MG) - 1981(Figura 04).





## Empresa Itamarati Limitada

A Empresa Itamarati, fundada na cidade de São José do Rio Preto, administrada por Affonso Oger (49,56%), Damiana Gomes Oger (25,00%), Eliana Oger Pagliusi Carminatti (12,49%), Maria Ignez Cicero Oger (1,00%), Clowis Oger Pagliusi (5,96%) e Nathalia Oger Pagliusi (5,96%). A empresa pode ser dividida em dois períodos de expansão; o primeiro, de 1950 a 1967, com 19 linhas, e o segundo período, com início na década de 70 com 30 linhas, cobrindo importantes cidades do Estado de São Paulo.

No primeiro período (1950 a 1967), a empresa firma seu pólo na cidade de São José do Rio Preto, com 10 linhas partindo desta cidade, contando ainda, com a criação de 3 linhas suburbanas para

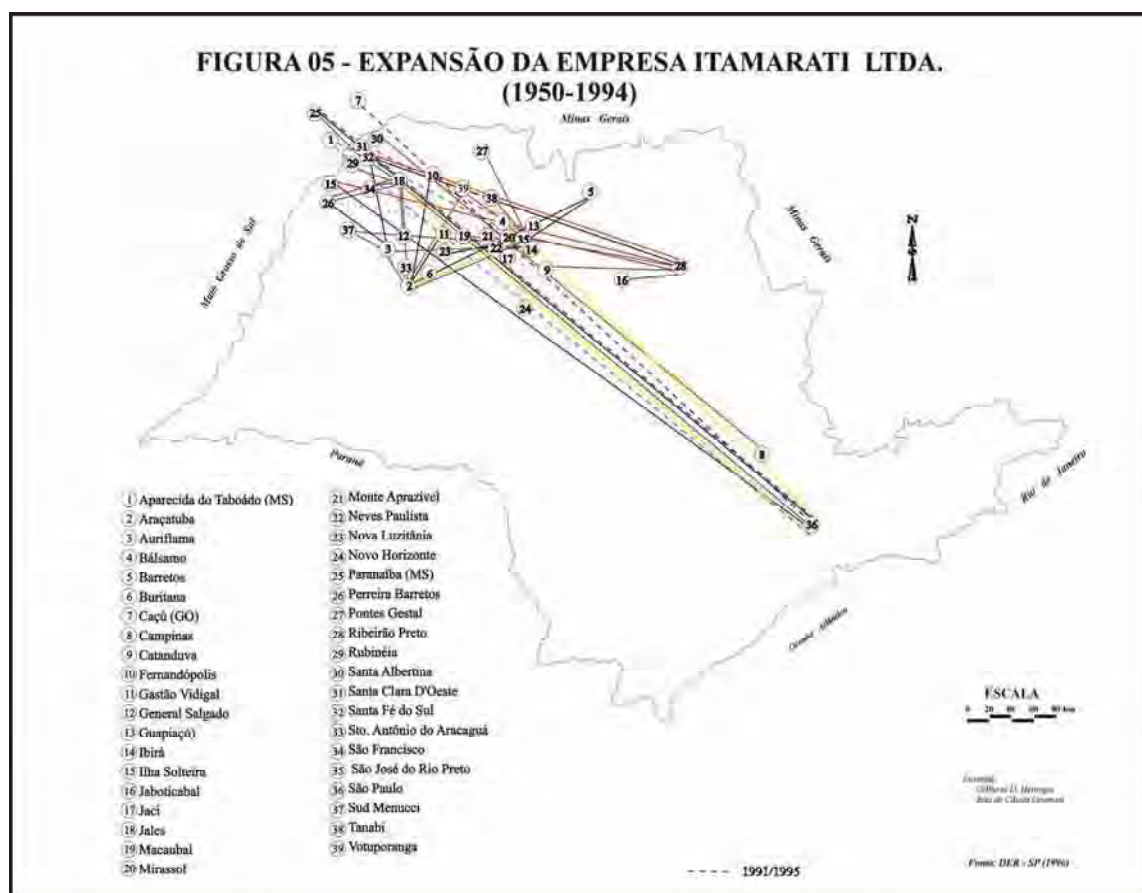
Mirassol, Neves Paulista e Monte Aprazível. As principais ligações desta fase, são de São José do Rio Preto para: Jales, Pereira Barreto, Araçatuba, Ribeirão Preto e São Paulo.

O segundo período ocorre a partir da década de 70, caracterizando-se pela definição de novos centros importantes da empresa: Araçatuba (7 linhas) e Ribeirão Preto (4 linhas). Neste momento, verifica-se também, um grande número de linhas suburbanas (10 novas linhas), e a confirmação de São José do Rio Preto como centro da empresa, com a criação de mais sete linhas.

A Itamarati possui sete linhas interestaduais, sendo que, no ano de 1974 foram concedidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) as linhas São Paulo/ Paranaíba (MS) e São José do Rio Preto/ Paranaíba (MS). Em 1979, foi concedida a linha Santa Fé do Sul (SP) / Paranaíba (MS); e nos anos 90 e 91 as linhas São Paulo/Aparecida do Taboado (MS), São Paulo/Caçu (GO), São Paulo/Paranaíba (MS), São José do Rio Preto/Aparecida do Taboado (MS) (Figura 05).

A empresa possui um total de 165 veículos rodoviários, 36 veículos urbanos, perfazendo um total de 201 veículos. O número médio de lugares oferecidos é de 50,51 e em 1995 a idade média da frota era de 4,70 anos.

A Itamarati possui 19 garagens distribuídas em 5 Estados da Federação, sendo 13, no Estado de São Paulo, 2, em Minas Gerais, 2, no Mato Grosso do Sul, 1, no Estado do Mato Grosso e 1 na cidade de Caçu, Estado de Goiás.



## Viação Cometa S/A

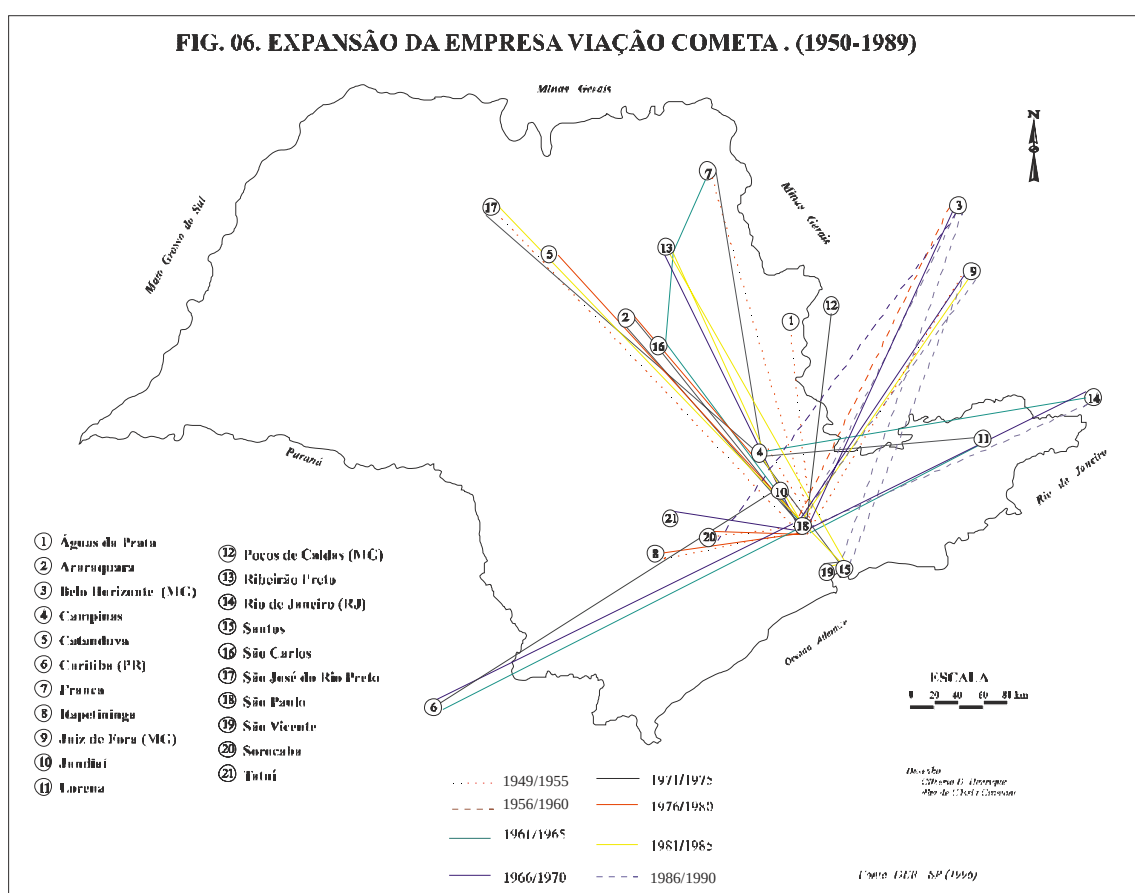
A Viação Cometa S/A, com sede na cidade de São Paulo, estabeleceu em seus 46 anos de atividades, 24 linhas estaduais e 22 interestaduais.

A empresa é presidida atualmente por Felipe Brandi Mascioli, pelo vice-presidente Jean Marie Faustin Godefroid Havelange e, Artur Brandi Mascioli, Corrado Brandi e Nelson Ferreira.

O número total de funcionários da empresa é de 2.444, conta com um total de 614 veículos, tem um índice de ocupação em seus veículos de 87,3% e dispõe de uma área total em garagens de

395.698,24 m<sup>2</sup>, sendo 18 no Estado de São Paulo, 1 na cidade do Rio de Janeiro, outra em Curitiba e mais 3 no Estado de Minas Gerais.

As linhas estaduais podem ser divididas em dois períodos distintos de expansão - o primeiro de 1950 a 1970 com 11 linhas, ligando a cidade de São Paulo a importantes centros regionais do interior de São Paulo, tais como: Sorocaba, Campinas, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto. (Figura 06)



O segundo, ocorre entre os anos de 1971 a 1983 com mais 13 linhas, interligando as cidades de Campinas, Santos, Ribeirão Preto, Araraquara e São José do Rio Preto entre si. No decorrer dos dois períodos, a Viação Cometa possui na cidade de São Paulo um total de

15 linhas, seguida das cidades de Santos, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto com 3 linhas partindo de cada cidade.

A empresa, no decorrer de seus 46 anos, sempre manteve a política de criar linhas interestaduais, fato esse que a mantém com quase a mesma proporção entre os tipos de linhas. As principais ligações interestaduais ocorrem entre a cidade de São Paulo com as cidades de Curitiba (PR), Belo Horizonte (MG), Juiz de Fora (MG) e Rio de Janeiro (RJ). Num momento posterior, ocorrem as ligações dos importantes centros do interior paulista, com os centros nacionais, cobertos pela Viação Cometa mencionado anteriormente.

### **Empresa Cruz de Transportes Limitada**

A Empresa Cruz, pertenceu de 1967 até 26/09/85 aos irmãos Cruz de Araraquara (SP). Após esta data, a empresa passou para a direção da Construtora Rio Preto Ltda, Sociedade por Quotas de Responsabilidade Ltda, com sede na cidade de São Bernardo do Campo (SP).

Atualmente, a formação do capital da firma é composto por Áurea Caixeta de Oliveira - Áurea Administração e Participação Ltda - com 1.440.000 quotas, de R\$ 1,00 e Rui Martins de Oliveira, com 360.000 quotas de R\$ 1,00.

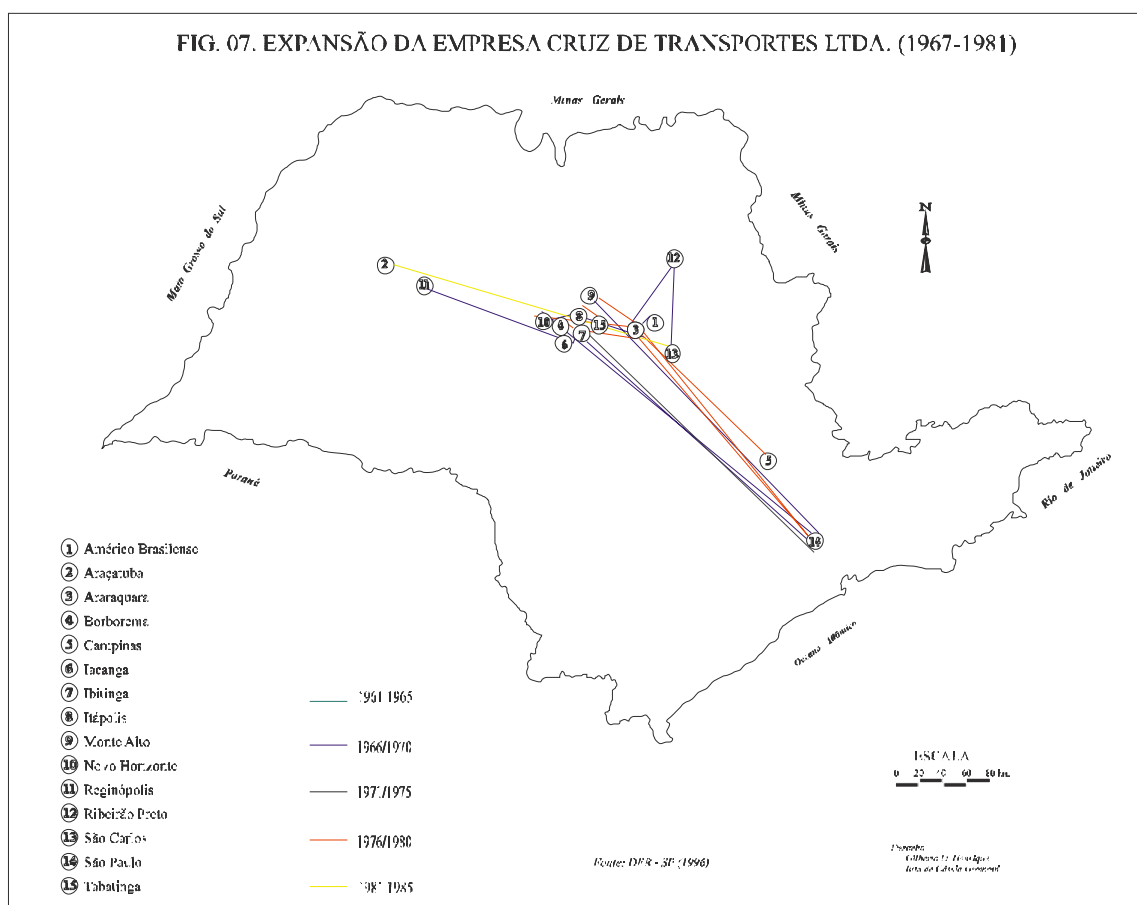
Os veículos da empresa são em número de 87, com uma idade média em torno de 2,94 anos, com o número médio de lugares oferecidos de 49,66. A empresa possui sete garagens nas cidades de Araraquara, Ribeirão Preto, São Paulo, Monte Alto, Ibitinga, São Carlos e Novo Horizonte, sendo a maior delas em Araraquara, com

103.299,20 m<sup>2</sup> e a menor em Novo Horizonte, com 1230,00 m<sup>2</sup>. A empresa possui 364 funcionários.

A Empresa Cruz, com sede na cidade de Araraquara, (SP) recebeu as concessões de suas linhas num período compreendido entre os anos de 1967 a 1981. Num primeiro momento, as linhas ocorrem entre a cidade sede e centros importantes da região.

A partir de 1975, as concessões ligam a cidade de Araraquara com a cidade de São Paulo e começam as ligações entre Araraquara com centros regionais do Estado: Campinas, São Carlos e Araçatuba.

A empresa em seu 29 anos possui um total de 16 linhas cobrindo a região central do Estado e estabeleceu seus pólos mais importantes nas cidades de Araraquara, Ribeirão Preto, São Paulo e Ibitinga (Figura 07).



## Empresa Expresso de Prata Limitada

O Expresso de Prata, com sede na cidade de Marília (SP), inicia suas atividades com uma linha servindo as cidades de Marília e Botucatu, no ano de 1962.

A empresa pertence a um grupo familiar composto por Alcides Franciscato e Alceu Pedro Franciscato (majoritários) e, Alcides Franciscato Junior, Angelo Carlos Franciscato e Eduardo Franciscato (minoritários).

A empresa teve dois períodos distintos em sua evolução, o primeiro, entre os anos de 1962 a 1974, com oito linhas implantadas, e o segundo, entre os anos de 1977 a 1983 com 16 linhas implantadas.

No segundo período, houve a grande expansão da empresa que se caracterizou com ligações a partir da cidade de Bauru com importantes centros do interior paulista (Tupi Paulista, Duartina, Garça, Lençóis Paulista, Botucatu e Santos). No ano de 1978, a empresa implanta suas duas linhas suburbanas, interligando as cidades de Bauru/Agudos e Botucatu/São Manoel.

[illegible]



## **Empresa de Transportes Andorinha S/A**

Precisamente, no dia 05 de junho de 1948, José Lemos Soares deu início às atividades da empresa que fundou, e que viria a ser a portentosa Empresa de Transportes Andorinha S/A.

Curiosamente a empresa Andorinha nasceu na cidade de Tupã (SP), atuando com 10 jardineiras em estradas sem pavimento, fazia interligação entre as cidades de Quintana, Pompéia e Tupã. Num segundo momento é que ela é transferida para a cidade de Presidente Prudente (SP).

A empresa que possuía três modestos ônibus em sua fundação, chega à década de 60, sendo uma empresa respeitável no cenário estadual. Entretanto, foi em 1967, que a empresa se prepara para assumir características nacionais. Nesse ano, corre uma grande junção de capitais, favorecendo o crescimento, passando a ser dirigida por novos sócios, a saber: Paulo Constantino, Constantino de Oliveira, Dimas José da Silva, Wilson José da Silva e Oliviero José da Silva, além de seu fundador, José Lemos Soares.

Os irmãos Paulo Constantino e Constantino de Oliveira (Nenê e Constantino), entraram na sociedade e já possuíam na cidade mineira de Patrocínio, o Expresso União, ligando as cidades de Araguari, Patrocínio à cidade de Belo Horizonte.

Outro acionista de peso, é Dimas José da Silva, que também é sócio da família Constantino, em Patrocínio (MG). Na ocasião, Dimas José da Silva tinha atividades em três Estados da Federação:

- \* Bahia - Viazul Transportes Turismo Ltda., Viação São Salvador Ltda., Expresso de Luxo Salvador S/A, Viação Sol Jequié Ltda., Rotta Transportes Turismo Ltda., Transportes TSS Ltda.
- \* Minas Gerais - Rápido Transilva, Viação Pássaro Verde Ltda., Viação Presidente Ltda., Viação Alto Pinheiro Ltda., Transete Ltda., Expresso São Mateus Ltda. e Empresa São Jorge Ltda.
- \* Paraná - Expresso Nossa Senhora de Fátima.

Como Diretor Gerente, temos Ricardo José de Oliveira, diretor financeiro - Antero Moreira França e como Diretor de Operações, Raul Pinto de Magalhães. Esses diretores também possuem grupos menores dentro da empresa, ora formando grupo com umas pessoas, ora com outras. Ricardo José de Oliveira, o Diretor Gerente da Oliveira Empreendimentos e Participações Ltda. e da Empresa de Transportes Porto Velho (RO).

Antero Moreira França - é Diretor da Tijucana Transportes Ltda. (Ituiutaba - MG), Diplomata Transportes Ltda. (Andradina - SP), Empresa de Transportes Pioneira Cascavel Ltda. (PR) e Viação Forte S/A (RJ).

Raul Pinto de Magalhães, diretor de quase todas as empresas em que aparece o empresário Antero Moreira França, excetuando-se apenas a Diplomata Transportes Ltda., acrescentado a Jaguar Ltda. (Campo Grande - MS) e a Jandaia Transporte e Turismo Ltda. de Presidente Prudente.

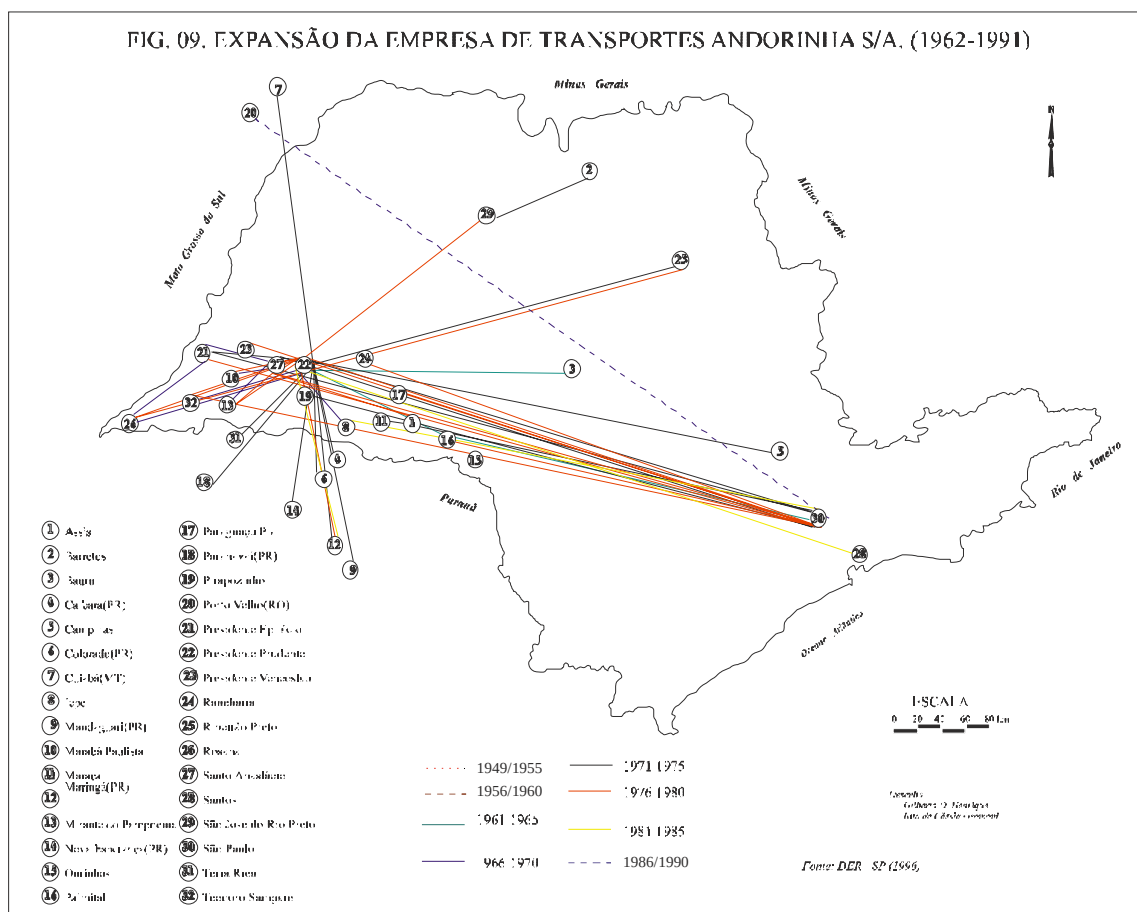
Em 1997, a Empresa Andorinha está constituída pelas seguintes pessoas: José Lemos Soares Filho- Presidente, - Dimas José da Silva -Vice -, Constantino de Oliveira - Vice-, Paulo

Constantino - Vogal -, Ricardo José de Oliveira -Vogal-, e Walter Lemos Soares Júnior (Figura 09).

A Empresa de Transportes Andorinha S/A, também administra as empresas - EUCATUR - União Cascavel Transporte e Turismo Ltda., Cascavel - PR.

Oficialmente, a empresa possui dois grandes grupos. A Andorinha S/A e a Eucatur S/A. Essas duas empresas atingem a soma superior a 1000 veículos rodoviários.

Entretanto, existem outros subgrupos que vão se formando a partir do grupo original e vão adquirindo novas características, com outra identidade empresarial.



É o caso do grupo TCR, formado por filhos e pessoas de confiança da empresa quase sempre, da cidade de Patrocínio (MG), que no caso apresenta um número aproximado de 300 veículos. O grupo TCR - é constituído por Esdras Ribeiro da Silva, José Ricardo Caixeta, Joaquim Constantino Junior e Ricardo Caixeta.

Acreditamos que assim como existe esse, deve haver um número grande de outros grupos e de outras empresas, com a presença de diretor do grupo Andorinha, espalhados por esse imenso território nacional.

Em setembro de 1994, o capital da Andorinha era de R\$ 2.200.000,00.

Empresa com sede no município de Presidente Prudente, (SP) possui 58 linhas de ônibus intermunicipais e interestaduais. Podemos caracterizar a empresa em três períodos distintos em seu processo de evolução: o primeiro, entre 1970 e 1973 com 17 linhas de ônibus; o segundo período entre 1973 e 1977 onde a empresa implanta 16 das 17 linhas interestaduais; e o terceiro, entre 1977 a 1981 com 21 linhas estaduais da empresa.

A primeira linha da empresa ocorreu em 1962 ligando as cidades de Presidente Prudente e Bauru, ambas no interior paulista. Entretanto, nesta fase inicial a empresa cria linhas entre Presidente Prudente e as principais cidades de sua região (Presidente Epitácio e Santo Anastácio). Neste período surgem também, as ligações de centros importantes da região com a cidade de São Paulo (Teodoro Sampaio, Mirante do Paranapanema e Marabá Paulista). Nesta fase começam a aparecer às ligações de Presidente Prudente com centros regionais do Estado de São Paulo (Campinas, Ribeirão Preto e Franca).

No ano de 1973, começam a surgir as ligações interestaduais da empresa. Elas ocorrem entre os anos de 1973 a 1977, partindo de Presidente Prudente, com importantes cidades do norte do Estado do Paraná (Maringá, Colorado, Paranavaí) e também com a cidade de Cuiabá, no Estado do Mato Grosso. No ano de 1991, surge a última linha da empresa, ligando a cidade de São Paulo à capital do Estado de Rondônia, Porto Velho.

No terceiro período, que foi o de maior expansão da empresa, com a concessão de 21 linhas estaduais. As novas linhas intensificam o processo ocorrido no primeiro período de expansão da empresa, com ligações intra região de Presidente Prudente; das cidades da região de Presidente Prudente com São Paulo e da cidade de Presidente Prudente com outros centros regionais (Bauru, São José do Rio Preto).

### **2.2.1. A expansão e o processo de monopolização do capital, nas empresas intermunicipais de ônibus.**

De 1996 a 2005, analisando o quadro 02 verifica-se que das 28 empresas que deixaram de atuar no Estado de São Paulo, isto é, que foram incorporadas por empresas maiores, no período, 10 delas possuíam apenas uma linha; 13 operavam com até 05 linhas de ônibus intermunicipais no Estado de São Paulo. As 05 empresas restantes possuíam entre 06 e 18 linhas de ônibus.

**Quadro 02. Empresas de ônibus intermunicipais no Estado de São Paulo. Variação patrimonial ocorrida entre 1996 a 2005.**

| <b>Empresas Monopolizadas</b> | <b>Situação no ano</b> | <b>Empresas Incorporadoras</b> | <b>Número de linhas</b> |
|-------------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|
| Pérola                        | 2002                   | Celico                         | 02                      |
| Angélica                      | 2002                   | Brasileiro                     | 01                      |
| Nardelli                      | 2005                   | Linha e empresa suprimida      | 01                      |
| Jota Jota                     | 2002                   | RM Campinas                    | 01                      |
| São João-São Paulo            | 2005                   | Viação Santa Cruz              | 03                      |
| Auto Ônibus São Manuel        | 2002                   | Danúbio Azul                   | 05                      |
| Silva Tur.                    | 2002                   | Transfergo                     | 03                      |
| Viação Agudos                 | 2005                   | Linha e empresa suprimida      | 01                      |
| Viação Atibaia                | 2005                   | Viação Atibaia/São Paulo       | 05                      |
| Expresso Birigui              | 2002                   | Guerino Seiscento              | 03                      |
| Viação Casquel                | 2005                   | Osastur Ltda.                  | 05                      |
| Rodoviário Atlântico          | 2002                   | Litorânea e São Jose           | 18                      |
| São Roque                     | 2002                   | Expresso Regional              | 09                      |
| Ferreira e Cia Ltda.          | 2002                   | Paraty                         | 04                      |
| Viação São Mateus             | 2002                   | Empresa e linha                | 01                      |
| Jundiá.                       | 2002                   | Empresa e linha suprimida      | 01                      |
| Pevatur                       | 2002                   | Serra da Juréia                | 01                      |
| Del Rey                       | 2002                   | RM São Paulo                   | 04                      |
| Mirante                       | 2005                   | Viação Santa Cruz              | 04                      |
| São Paulo                     | 2002                   | Expresso Brasileiro            | 01                      |
| Marazul                       | 2002                   | RM B.Santista                  | 08                      |
| Boa Vista                     | 2002                   | RM Campinas                    | 02                      |
| Guarujá                       | 2002                   | RM B.Santista                  | 03                      |
| Viação Matias                 | 2005                   | Empresa e linha                | 01                      |
| Rosa dos Ventos               | 2002                   | RM Campinas                    | 04                      |
| Transpaulista                 | 2002                   | Viação Danúbio Azul            | 06                      |
| Avaré                         | 2002                   | Osastur Ltda.                  | 01                      |
| Metropolitano                 | 2002                   | RM B.Santista                  | 10                      |

Fonte: DER/Artesp

As empresas Jota-Jota, Boa Vista e Rosa dos Ventos, passam a atuar exclusivamente na Região Metropolitana de Campinas.

As empresas Marazul, Metropolitano e Guarujá, passam a fazer parte do quadro de linhas e empresas da Região Metropolitana da Baixada Santista. A Del Rey, com 04 linhas, operará exclusivamente na Região Metropolitana de São Paulo.

Entre 1996 a 2005, tivemos 05 empresas de pequeno porte, com uma linha, que desapareceram do rol de empresas e linhas de ônibus intermunicipais do Estado de São Paulo. Provavelmente por serem linhas anti-econômicas, não despertando o interesse de grupos maiores.

As linhas das empresas Marazul e Metropolitano compuseram a Piracicabana, mesmo nome que o grupo Constantino utiliza nas linhas intermunicipais rodoviárias, partindo da cidade de Piracicaba, interior paulista – região administrativa de Campinas.

Através do quadro 03, pode-se verificar a importância da atual holding da Família Constantino, certamente um dos maiores grupos do setor de transporte terrestre rodoviário e aéreo do país.

Em 15 de janeiro de 2001, o grupo Áurea, comandado por Nenê Constantino, inicia mais uma empresa *do holding*, a GOL - Transportes Aéreos. O *holding* se consolidou através de 6 mil ônibus, distribuídos em sete Estados da Federação e mais o Distrito Federal, transportando por mês, a média de 36 milhões de passageiros.

Atuando no mercado com Boeing 737-700 e 737-800, respectivamente com 144 e 177 lugares e, uma política agressiva de redução de custos e serviços, agilidade e facilidades na venda de

passagem, rapidamente cobrem as mais significativas capitais e cidades importantes do país; a saber:

-janeiro de 2001 - Brasília, São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Florianópolis, Salvador e Belo Horizonte.

- abril de 2001 – Campinas(SP) e Recife.
- maio de 2001 – Curitiba.
- setembro de 2001- Belém.
- Novembro de 2001 – Vitória.
- Dezembro de 2001- Fortaleza, Macapá, Cuiabá e Campo Grande.
- Março de 2002- início da ponte aérea Rio - São Paulo.

### **Quadro 03. Relação atual das empresas do grupo Áurea- 2005.**

| <b>Empresas</b>                     | <b>Municípios</b>                    |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| Agrodiesel                          | São Paulo                            |
| Andorinha                           | Presidente Prudente                  |
| <b>Áurea Adm. Participações S/A</b> | São Paulo                            |
| Breda                               | Santos                               |
| Cidade Canção                       | Maringá [urbano]                     |
| Empresa Cruz                        | Araraquara                           |
| Piracicabana                        | Santos                               |
| Expresso Maringá                    | Maringá [PR]                         |
| Expresso União                      | Patrocínio [MG]                      |
| Metra                               | São Paulo[metropolitano]             |
| Princesa do Norte                   | Londrina                             |
| Reunidas Paulista                   | Araçatuba                            |
| São Bento                           | <b>São José dos Campos[urbano]</b>   |
| STU                                 | Sorocaba [urbano]                    |
| <b>Rápido São Paulo Rioclarense</b> | Rio Claro[urbano]                    |
| Rápido São Paulo                    | <b>Guarulhos [Aeroporto Cumbica]</b> |
| Viação Cidade Tiradentes            | São Paulo[metropolitano]             |
| Viação Ibirapuera -                 | São Paulo[metropolitano]             |
| Viação Jaraguá                      | São Paulo[metropolitano]             |
| Viação Marazul                      | Santos                               |
| Viação Pérola                       | São Paulo                            |



|                                     |                        |
|-------------------------------------|------------------------|
| Viação Piracicabana                 | Piracicaba             |
| Viação Planeta                      | Brasília .DF. [urbano] |
| Viação Santo Amaro                  | São Paulo.             |
| Grande Londrina                     | Rio de Janeiro         |
| <b>Luwasa Transporte Rodoviário</b> | Araraquara             |
| Gol Transportes Aéreo               | São Paulo.             |

Fonte: Andorinha Presidente Prudente. 2005.

Desta maneira, o país passa a ter mais uma empresa aérea, concorrendo no acirrado mercado nacional.

Em julho de 2005, a empresa dá o maior salto de sua história, encomendando 100 novos Boeing 737-700 e 737-800, junto à empresa norte-americana. O negócio é o maior realizado entre uma empresa norte-americana e outra da América Latina, por volta de US\$ 6 bilhões. Pela elevada soma da transação, será colocado um busto do Senhor Constantino de Oliveira, no rol dos clientes notáveis da empresa. (O Estado de São Paulo, 24/07/2005 - página Economia B7)

Conforme quadro 04, documento anexo 06, e informações obtidas na ARTESP, escritório de Araraquara, a recém criada empresa -Luwasa Transporte Rodoviário - é a nova empresa do grupo Áurea e sua base operacional é a empresa Cruz de Araraquara, cobrindo as cidades de Araraquara, São José do Rio Preto.

Outro grupo importante, é composto pela empresa Viação Santa Cruz S A, na década de 80 com a compra do Expresso Cristália S/A, e em 2000, para gerenciar a Viação Nasser Ltda.

O senhor Eugênio Mazon, já havia adquirido anteriormente as empresas Viação Bizacchi, Rápido Pinhal e a Viação Nossa Senhora de Fátima. Sua atuação é no interior dos Estados de São Paulo e Minas Gerais e atualmente conta com 1700 operários, 500 veículos e 2,000. 000 de passageiro mês ([www.gruposantacruz.com.br](http://www.gruposantacruz.com.br)).

Destaco também o grupo Belarmino, empresário de origem portuguesa distribuidor dos veículos Mercedes Benz do Brasil, com revendas nas cidades de Taboão da Serra e Campinas [Mercedes Sambaíba] proprietários das empresas intermunicipais da Viação Bonavita, Rápido Luxo Campinas, [Região Metropolitana de Campinas] Intersul, [Vale do Ribeira] Osastur [São Paulo e Sorocaba] e as recém adquiridas Cidade Azul, Expresso Limeira e Via Sol.

Na grande São Paulo, domina toda a região norte com a empresa urbana Viação Brasil Luxo.

Ao termino do trabalho, para finalizar o ano de 2005 o grupo Belarmino assume a Empresa de Ônibus Alexandre Junior, até então detentora de uma linha entre Rio Claro/Corumbataí, tanto pela Via Washington Luis, como pela via municipal entre as duas cidades.

### **2.2.2. O processo de monopolização nas empresas das três regiões metropolitanas do Estado de São Paulo**

Com o desenvolvimento do trabalho, ficou cada vez mais premente, a necessidade de explicar o impacto das áreas metropolitanas paulistas, nas linhas rodoviárias e suburbanas do transporte coletivo intermunicipal, passando a existir as linhas metropolitanas.

A região conta com uma área de 8051 km<sup>2</sup>, uma população de 17,83 milhões de habitantes, gerando um Produto Interno Bruto de US\$ 103 milhões, 50 % do PIB do Estado de São Paulo e 18,5 % do PIB nacional.

A distribuição dos serviços de transportes coletivos na Região Metropolitana de São Paulo estão assim divididos: ônibus urbanos da

capital 45%, Metrô 19 %, ônibus EMTU 18%, ônibus outros municípios 10% e trens 8%<sup>1</sup>.

O número de passageiros / mês (em milhões) gerenciados pela EMTU/SP está desta maneira distribuído: Corredor São Matheus/Jabaguara 5,18 - Fretamento 12,60- Sistema Regular 30,66 e Sistema Aeroporto 0,13.

Em 08 de junho de 1988, a EMTU-SP recebeu a atribuição de gerenciar e fiscalizar o Sistema de Transporte Intermunicipal de passageiros por ônibus na Região Metropolitana, até então pertencente ao Departamento Estadual de Estradas de Rodagem - DER.

Em 16 de julho de 1991, através da Lei nº 7450 foi criada a Secretaria dos Transportes Metropolitanos, responsável pelo gerenciamento, fiscalização e administração do transporte público em 39 municípios da grande São Paulo. (Quadro 04)

---

1. Através da Lei Complementar número 94, de 29 de maio de 1974, governador Laudo Natel, fica criada a Região Metropolitana de São Paulo, constituída originariamente por 37 municípios: São Paulo, Arujá, Barueri, Biritiba-Mirim, Caieiras, Cajamar, Carapicuíba, Cotia, Diadema, Embu, Embu Guaçu, Ferraz de Vasconcelos, Francisco Morato, Franco da Rocha, Guararema, Guarulhos, Itapeverica da Serra, Itapevi, Itaquaquecetuba, Jandira, Jquitiba, Mairiporã, Mauá, Moji das Cruzes, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Poá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Santa Izabel, Salesópolis, Santana do Parnaíba, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Suzano e Taboão da Serra.

**Quadro. 04 - Empresas e linhas de ônibus credenciadas na região Metropolitana de São Paulo-2005.**

| Empresas                                                  | Linhas de Ônibus. |
|-----------------------------------------------------------|-------------------|
| Auto Ônibus Moratense Ltda                                | 03                |
| Auto Ônibus Soamin Ltda                                   | 07                |
| Auto Viação ABC Ltda                                      | 05                |
| Auto Viação Triangulo Ltda                                | 02                |
| Auto Viação Urubupunga Ltda                               | 35                |
| BB Transporte e Turismo Ltda                              | 16                |
| Del Rey Transportes Ltda.                                 | 06                |
| Empresa Auto Ônibus Circular Humaitá Ltda                 | 04                |
| Empresa Auto Ônibus Santo André Ltda                      | 10                |
| Empresa de Ônibus Guarulhos S/A                           | 12                |
| Empresa de Ônibus Pássaro Marrom Ltda                     | 17                |
| Empresa de Ônibus Vila Galvão Ltda                        | 14                |
| <b>Empresa de Transportes e Turismo Carapicuíba Ltda</b>  | 06                |
| Empresa de Transportes Mairiporã Ltda                     | 06                |
| Empresa Expresso São Bernardo do Campo Ltda               | 03                |
| Empresa Urbana Santo André Ltda                           | 06                |
| EMTU-ORCA-SP                                              | 10                |
| Guarulhos Transportes S/A                                 | 04                |
| Himalaia Transportes Ltda                                 | 26                |
| Independência Transporte Coletivo Ltda                    | 12                |
| Interbus Transporte Urbano e Interurbano Ltda             | 10                |
| Metra-Sistema Metropolitano de Transportes Ltda           | 08                |
| Mito Transporte e Turismo Ltda                            | 15                |
| Radial Transporte Coletivo Ltda                           | 06                |
| Ralip                                                     | 02                |
| <b>Trans. Coletivo e Turismo Rio Grande da Serra Ltda</b> | 07                |
| Trans-bus Transportes Coletivos Ltda                      | 01                |
| Transmetro Transportes Metropolitanos Ltda                | 05                |
| Transportadora Julio Simões Ltda                          | 08                |
| Transportadora Utinga Ltda                                | 02                |
| Transportes Coletivos Parque das Nações Ltda              | 03                |
| Transvale Transportadora Turística Ltda                   | 04                |
| Tucuruvi Transporte e Turismo Ltda                        | 03                |
| Veneza Transportes e Turismo Ltda                         | 06                |
| Viação Campo Limpo Ltda                                   | 08                |
| Viação Cidade de Caieiras Ltda                            | 22                |

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Viação Cidade Verde Ltda            | 02 |
| Viação Ferraz Ltda                  | 04 |
| Viação Imigrantes Ltda              | 17 |
| Viação Jacareí Ltda                 | 02 |
| Viação Miracatiba Ltda              | 12 |
| Viação Osasco Ltda                  | 10 |
| Viação Padre Eustáquio Ltda/Vipe    | 01 |
| Viação Pirajuçara Ltda              | 17 |
| Viação Poá Ltda                     | 12 |
| Viação Riacho Grande Ltda           | 04 |
| Viação Ribeirão Pires Ltda          | 06 |
| Viação Santa Paula Ltda             | 03 |
| Viação São Camilo Ltda              | 05 |
| Viação São José de Transportes Ltda | 02 |
| Viação Suzano Ltda                  | 05 |
| Viação Transdutra Ltda              | 06 |
| Viação Transguarulhense Ltda        | 04 |
| Viação Vidazul Ltda                 | 13 |

Fonte: EMTU-2005

Com o passar dos anos, houve dois desmembramentos municipais, surgindo os municípios de Vargem Grande Paulista e São Lourenço da Serra. O primeiro, foi desmembrado o município de Cotia, em 1981. O segundo foi o município de Itapequerica da Serra no ano de 1991. Com esses, a região metropolitana passou a contar com 39 municípios.

O transporte intermunicipal metropolitano está a cargo de 54 empresas, com um total de 439 linhas.

A região Metropolitana da Baixada Santista, composta por 9 municípios, contando com uma população de 1,47 milhão, em uma área de 2372 km<sup>2</sup>, 5 operadoras, frota de 400 veículos, 46 linhas e um movimento diário de 170.000 habitantes. (EMTU. 2005)<sup>1</sup>.

Basicamente, toda a região, depende de uma única empresa, pois a Breda Transporte e Turismo e Viação Piracicabana, pertencem ao Grupo Constantino, tendo o monopólio de 89,13% da participação do transporte coletivo intermunicipal da região. (Quadro 05)

A movimentação das 5 empresas metropolitanas de transportes, corresponde, a 27% do fluxo de passageiros da metrópole da Baixada Santista, barcas 10% e transporte coletivo municipal com 63%.(EMTU.2005.)

**Quadro 05 - Empresas e linhas de ônibus suburbanos credenciadas na Região Metropolitana da Baixada Santista. 2005**

| <b>Empresas</b>                              | <b>Linhas de Ônibus</b> |
|----------------------------------------------|-------------------------|
| Breda Transporte e Turismo S/A               | 05                      |
| Intersul Transporte e Turismo S/A            | 01                      |
| Viação Bertioga Ltda.                        | 02                      |
| Translitoral Transporte Turismo e Part. Ltda | 02                      |
| Viação Piracicabana Ltda.                    | 36                      |

Fonte: EMTU-2005

Com uma população estimada de 2,3 milhões, a Região Metropolitana de Campinas, com uma área de 3673 km<sup>2</sup> e um Produto Interno Bruto de 24,5 bilhões de dólares, a região conta com 12 empresas metropolitanas de transporte coletivo, operando 174 linhas de ônibus. (EMTU, 2005)<sup>1</sup>. (Quadro 06)

---

1.Em 30 de julho de 1996, através da Lei complementar nº. 815, o então governador Mário Covas, cria a Região Metropolitana da Baixada Santista, que em seu artigo 1º estabelece o agrupamento dos municípios de Bertioga, Guarujá, Cubatão, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente, componentes da região.

**Quadro 06 - Empresas e linhas de ônibus suburbanos credenciadas na Região Metropolitana de Campinas, 2005.**

| <b>Empresas</b> | <b>Linhas de Ônibus</b> |
|-----------------|-------------------------|
|-----------------|-------------------------|

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| Auto Viação Americana S/A                             | 15 |
| Auto Viação Ouro Verde Ltda.                          | 43 |
| EMTU-Orca.Campinas                                    | 35 |
| Expresso Fênix Viação Ltda                            | 03 |
| Expresso Jota Jota Ltda.                              | 01 |
| <b>Expresso Metrópolis Transporte e Viagens Ltda.</b> | 13 |
| Princesa D'Oeste Ltda                                 | 02 |
| Rápido Luxo Campinas Ltda.                            | 32 |
| Viação Boa Vista Ltda.                                | 10 |
| <b>Viação Bonavita S/A –Transportes e Turismo</b>     | 11 |
| Viação Caprioli Ltda.                                 | 02 |
| Viação Rosa dos Ventos.                               | 07 |

Fonte: EMTU-2005

---

1.A terceira Região Metropolitana do Estado de São Paulo, é a região de Campinas, criada pela Lei Complementar nº 870, de 19 de junho de 2000, governador Mário Covas, constituída por 19 municípios: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.

### **3. A estruturação das linhas suburbanas.**

#### **3.1. Uma revisão da legislação pertinente.**



A revista DER [1948], mostrava que o serviço de passageiros intermunicipal não se encontrava nos planos da instituição, quando da abertura de uma nova estrada.

A referida revista do DER de 1948, mostrava que entre os beneficiados com a construção de uma nova rodovia, o Transporte Coletivo Intermunicipal, não fazia parte, como:

- Benefícios gerais para a população;
- Benefícios para os usuários da estrada;
- Benefícios para os proprietários dos terrenos na zona de influência da estrada.
- Benefícios para os usuários “anormais” da estrada.

Entre os “anormais da estrada”, destaca-se anunciantes, donos de postos de gasolina, hotéis, pequenos comerciantes, etc. (DER, outubro de 1948).

Esse fato, demonstra que esse tipo de transporte de passageiros, era pouco expressivo na época e não estruturado no interior paulista.

En 1976, en un contexto marcado por la “crisis del petróleo”, por la urbanización rápida de las ciudades y por las protestas de los usuarios contra las condiciones de los transportes, el Estado Federal pone en práctica instrumentos institucionales y financieros, con miras a la reorganización de los transportes colectivos. Son creadas la Empresa Brasileña de Transportes Urbanos(EBTU) y el fondo de Desarrollo de los Transportes Urbanos(FDTU.- (Brasileiro, 1996).

“A nível de los recursos humanos, se contratan especialistas en diversos dominios, tales como sicología, estadística, ingeniería de

tráfico. Estos técnicos sustituyen a los propietarios de las empresas en las negociaciones con los poderes públicos y en las discusiones tarifarias. Observamos así una apertura del mercado de trabajo, tanto para los jóvenes diplomados como para los técnicos del sector público. Estos últimos se dirigen cada vez más al sector privado, motivados por los mejores salarios y por la oportunidad de ejercer mejor su profesión, toda vez que el sector público, en crisis permanente, les crea un clima de inseguridad también permanente;

- A nivel de los recursos materiales, se recurre de forma creciente a la informática, se contratan firmas de consultoría para orientar técnicamente a las empresas en su gestión diaria;

- Las empresas de autobuses diversifican sus actividades, dedicándose a la reventa de vehículos nuevos y usados, adquiriendo supermercados, compañías de bienes raíces y firmas de construcción civil;

- se observa un cambio en la dirección de las empresas, que pasa de una generación a otra. La primera generación de empresarios, que surgió en los años 50, da lugar a una segunda generación, compuesta por sus hijos que poseen una formación universitaria y buscan introducir en las empresas los cambios organizacionales que mencionamos anteriormente;

- Se observan también casos en que son contratados técnicos con experiencia acumulada en otros sectores de la economía, como por ejemplo, funciones de administración en empresas multinacionales, para ejercer cargos de gerente de operación. Estos técnicos, sin tener un contacto mayor con las familias propietarias de las empresas y con los métodos tradicionales de gestión, buscan

dar un sello empresarial y modernista al funcionamiento de las empresas” ( Brasileiro, 1996).

O sistema de transporte constitui infra-estrutura básica para a economia e um gerador de graves externalidades para toda a sociedade. Além disso, ele representa um setor econômico prodigioso, que emprega uma parcela considerável da população nas suas atividades industriais e terciárias intrínsecas, assim como em atividades a montante e jusante. Podemos afirmar que o transporte se faz presente em qualquer momento da vida de uma sociedade moderna. Assim sendo, é óbvia a necessidade de uma marcante e diversificada presença e mesmo interferência do Estado nesse setor, o que revela, primeiramente, pelos maciços investimentos públicos em transportes. Adicionalmente, as conseqüências das atividades de transporte para a segurança e saúde públicas aumentam as tarefas e responsabilidades da Administração Pública (Aragão & Marar, 1996).

O autor, coloca varias maneiras que as empresas de ônibus utilizam para irem à busca dos passageiros. Entre elas, destacamos as *ações jurídicas*, que buscam estabelecer jurisprudência através de interpretações da lei ou de suas omissões. É o caso típico das interferências entre sistemas administrados por diferentes esferas de jurisdição. Empresas que operam linhas intermunicipais tentam garantir o direito de transportar passageiros em segmentos intramunicipais. Encontram-se casos, em grandes e até pequenas aglomerações (Rio de Janeiro, São Paulo, Natal), de tentativas de evocar esse direito, como adquirido por já estar operando. O inverso também acontece: empresas urbanas solicitam extensão até o limite geográfico do município no intuito de captar passageiros do

município vizinho. Pretendem, com isso, extrair benefícios de possíveis diferenças tarifárias ou simplesmente ampliar seu mercado. (Orrico Filho & Santos, 1996).

Os mesmos autores, destacam ainda a aquisição de outras empresas, as fusões e coalizões entre elas ou até mesmo, simples acordos temporários, para aumentar o peso político de um determinado grupo, como prática comum entre as empresas de pequeno e médio porte. (Orrico Filho & Santos, 1996).

Para Santos (1996), a experiência brasileira, demonstra que o oligopólio do setor de transporte por ônibus, redundando em menor produtividade e pior qualidade de serviços, uma vez que os objetivos empresariais de maximização de lucros podem estar em conflito com os objetivos de aumento de demanda, melhoria da qualidade do serviço e redução de impactos ambientais. Evidentemente, os problemas serão maiores quanto mais dependentes do transporte por ônibus forem às áreas urbanas de um país. Porém, as possibilidades de captura e controle da regulamentação pelos oligopólios é maior quando organismos locais ou regionais têm que enfrentar o poder econômico e político de grupos privados estabelecidos nacionalmente. Nessa perspectiva, o Estado não pode se furtar a implementar políticas nacionais, destinadas a sustentar e estimular a competitividade no setor, inibindo estratégias e ações oligopolistas.

Destacamos a legislação oficial do Estado de São Paulo, que envolve o transporte coletivo intermunicipal, com o regulamento a seguir:

*O Regulamento do Serviço Intermunicipal Regular de Transporte Coletivo de passageiros - Decreto nº 29.913, de*

*12/05/89, foi alterado pelos Decretos nº30.945, de 12/12/89, 31.104, de 27/12/89 e nº40.842, de 16/05/96. Secretaria de Transportes. Governo do Estado de São Paulo.*

O Parágrafo 3 do referido regulamento diz: Os serviços de transporte coletivo classificam-se em:

- Rodoviário convencional;
- Rodoviário especial;
- Rodoviário leito;
- suburbano convencional e
- autolotação.

Por outro lado, o regulamento mostra que: Artigo 7 - O serviço suburbano convencional é aquele que apresenta as seguintes características:

As passagens são, em geral, cobradas no interior dos ônibus, durante a realização das viagens que, por sua vez, poderão ser registradas em dispositivos controladores de passageiros;

A origem, as paradas intermediárias e o destino relativo às viagens, processam-se, geralmente, em abrigos de passageiros convencionais;

Utiliza ônibus tipo urbano convencional, com especificação própria, identificada, entre outros, por apresentar poltronas fixas, sem numeração; por dispor no mínimo, de duas portas, uma dianteira e outra traseira, destinadas à entrada e saída de passageiros e por não possuírem bagageiros nem porta-pacote;

Permite o transporte de passageiros em pé com taxa de ocupação pré-fixada;

Utiliza vias inseridas predominantemente, em regiões com densidades demográficas significativas e que, devido a freqüentes paradas, proporcionam viagens com velocidade médias inferior àquelas realizadas nos serviços rodoviários.

Mas o Artigo 37 diz: Não será permitido o transporte de passageiro em pé, salvo:

Nas linhas de características suburbanas;

Para prestação de socorro, em caso de acidente ou avaria.

Outra constatação, merecedora de destaque, ocorre em relação a não cobrança do seguro obrigatório. Nesse caso, eles invertem a lógica da venda normal da passagem, não cobrando o seguro obrigatório, a fim de possibilitar uma passagem mais barata para o usuário.

O que ocorre na prática, é o ingresso do passageiro no ônibus, pagando a passagem para o motorista ou cobrador, dependendo do movimento da linha, e o não recebimento de nenhum comprovante da presença do usuário dentro do veículo.

Voltando a fazer o papel de advogado, não existe comprovante nenhum, relativo a presença do passageiro dentro do veículo.

Primitivo **sistema de controle de passageiros**, foi desenvolvido pela empresa Viação Danúbio Azul, na linha suburbana Araraquara/Jaboticabal, na qual eles entregam uma espécie de senha, demonstrando o percurso a ser desenvolvido pelo passageiro, faltando a data que o percurso está sendo realizado e o número da linha, estabelecida pela ARTESP (anexo 06).

Mais recentemente, temos a Lei nº.11258 de 6/11/2002, que estabelece normas para o transporte de estudantes intermunicipais.

Esta lei, disciplina o transporte intermunicipal de escolares, preenchendo uma lacuna existente no sistema rodoviário de passageiros do Estado de São Paulo. Desta maneira, retira de vez a responsabilidade dos municípios que se encontravam sem referencial para legislar sobre o tema, pois não tinham competência para tomar medidas fora de sua circunscrição municipal.

Mas, segundo o Artigo 1º, fica criado o Serviço Rodoviário Intermunicipal de Transporte Coletivo de Estudantes (serviço regular), a ser prestado por peruas ou outros veículos sem taxímetro, a serem especificados pela Secretaria Estadual competente.

*O serviço terá as seguintes características:*

Uso de tacógrafo, veículos de 5 a 20 lugares, venda de passagens para estudantes, seguro obrigatório, lugar apropriado para embarque/ venda de passagens, possuindo requisitos mínimos de segurança, higiene e conforto.

Se realmente, essas medidas forem seguidas, implica em mais um pequeno terminal para escolares, dentro do tecido urbano.

A construção deste mini-terminal, provavelmente ficará a cargo das prefeituras municipais.

A partir do momento em que a lei em seu artigo 1º, inciso 6º, estabelece, que será necessário o fornecimento, por parte dos usuários, de atestado de matrícula do estabelecimento de ensino, o qual deve ser mantido com o transportador no interior de veículo.

Aqui, percebemos uma falha de relativa importância, pois se ele for comprar as passagens e utilizar cada dia uma perua, deverá ter atestado de matrícula no interior de cada veículo.

Entretanto, ocorre o sério risco do transporte de escolares continuar como está, onde o profissional apanha o cliente em sua casa, com contrato preestabelecido entre as partes.

Ficam de fora desta proposta, uma infinidade de *Vans* e usuários (profissionais liberais) que são transportados diariamente, entre duas ou mais cidades, continuando, ambos na clandestinidade e sendo alvo de constantes “blitz”, promovida pela policia rodoviária, DER/ARTESP, contando com apoio dos empresários estabelecidos no transporte coletivo intermunicipal regular, que abominam o transporte irregular por *Vans*.

Nas cidades, antes mesmo dessa lei estadual entrar em vigor, já existe o retorno do sofrível “BAR DO PONTO” (vide foto em anexo). A foto em questão é da cidade de Rio Claro [sp] A linha suburbana, na maioria das cidades médias, tem a autorização do poder municipal, de passar próximo do centro da cidade, dando origem ao ressurgimento da figura do “bar do ponto”, local muito comum nos centros das cidades, nos anos 60 e 70, de onde partiam ônibus de várias empresas intermunicipais e constituíam as estações rodoviárias de grande parte das cidades brasileiras.(foto 1)



Foto 01. Ônibus viação Santa Cruz no terminal suburbano de Rio Claro (Bar do Ponto).



Fonte: Ferreira(2004).

### **3.2 A questão do transporte Clandestino**

Apesar da escassa literatura referente ao tema- Transporte Coletivo Intermunicipal- utilizaremos os tratados existentes no campo do transporte coletivo clandestino urbano e metropolitano, pois acreditamos ser semelhantes na sua origem, pertencendo ao mesmo contexto histórico e social.

Para Martins (2000), em 1996 a Farbus, realizou uma grande pesquisa de opinião pública, com os usuários do sistema de ônibus do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte. Nessa ocasião, constatou-se que em média, 86% dos entrevistados estavam insatisfeitos com os sistemas convencionais. Já começavam a surgir os sistemas clandestinos de transporte, incluindo o moto-táxi.

Para Cruz (2000), na Região Metropolitana de Vitória, o transporte clandestino surgiu em 1997, em um processo de violenta expansão. Buscou-se aproximar, o poder público estadual, as prefeituras integrantes da região metropolitana, as operadoras de transportes e a própria população. Naquele ano, em cerca de quinze dias o número de peruas passou de 10 para 100, com chapas de diversos estados brasileiros.

Em Ribeirão Preto (SP) - Lapate & Latuf(2004), cidade paulista com 500 mil habitantes, também viu surgir e prosperar o transporte não regulamentado de passageiros, oferecido através de peruas e *vans*, numa concorrência com as linhas de ônibus urbanos. Ainda incipiente em 1998, esse transporte clandestino, mesmo sendo coibido pelas autoridades municipais, já contava, dois anos após, com uma centena de veículos, cujos proprietários e condutores eram, na sua maioria, ex-funcionários das três empresas permissionárias do transporte coletivo da cidade. Organizados em uma associação, através dela defendiam seus interesses, tentando garantir essa atividade ilegal mediante liminares na Justiça, ou buscando a liberação de seus veículos, quando apreendidos por desrespeito às legislações de trânsito e transporte.

É nesse contexto que se enquadra nossa pesquisa, defendendo o mesmo fenômeno nas linhas de transporte coletivo intermunicipal do Estado de São Paulo. Utilizamos os dados referentes ao transporte coletivo intermunicipal do Departamento de Estradas e Rodagem e posteriormente ARTESP. Agência Reguladora do Transporte no Estado de São Paulo nos anos de 1996, 2002 e 2005.

O transporte clandestino é o serviço realizado por cooperativas, por empresas ou indivíduos, sob denominações diferentes, que se superpõe a serviços regulamentados e de características semelhantes. Não tem autorização do Estado, é precário, sem controle e traz impacto negativo sobre a organização do sistema público, corroendo as receitas do sistema e contribuindo para a erosão da autoridade do poder concedente (Ladeira-2004).

Os clandestinos e seus sucessores regulamentados invadem a competência do próprio Estado, replanejam suas linhas, trabalham quando melhor lhes aprouver, praticam concorrência lesiva, predatória e ruína contra o sistema regular e, via de regra, levam-nos à derrocada. São como ácaros sociais que iludem com a seiva a sugar - e enganam aos demais cidadãos com mitos ideologizados e remanescentes, de eras ultrapassadas do capitalismo selvagem (Junqueira-2000).

Os perueiros tomaram à força, parte do setor de prestação do transporte, desrespeitando os atos de concessão ou permissão e se transformaram em agentes de fato, de um serviço público essencial. Portanto, trata-se de um ato ilegal que não merece tolerância, mas sim, ação imediata e pronta por parte das autoridades. O conjunto de ilegalidades comumente observado nesses serviços provoca mais insegurança, incentivo ao banditismo generalizado, concorrência predatória, desemprego, maiores custos e perda de qualidade de vida. (Ladeira, 2004).

Não faltam leis no país para que os clandestinos do transporte público sejam reprimidos. Falta, quando muito, um pouco de vontade política, seja para exigir a melhora da qualidade dos serviços

regulares de transportes, ou para fiscalizar e inibir o surgimento de manifestações ilegais, alternativas, informais, todas irregulares em sua própria essência. (Junqueira-2000)

Apesar do seu pioneirismo, as organizações públicas e privadas do transporte brasileiro de passageiros, deitaram-se na fama e iludiram-se com o mercado, ao invés de cativar os usuários, os demais clientes, os empregados e toda a sociedade. Hoje, amargam a condição cruel e esquizofrênica, de serem extremamente poderosos em capital, tecnologia, em histórias individuais de sucesso e de serem extremamente vulneráveis aos guerrilheiros do transporte clandestino. Em ambas essas forças, consolidaram as suas fraquezas. .(Junqueira-2000).

RECENA(2002), realiza um importante diagnostico para a Região Metropolitana do Recife, capital do Estado de Pernambuco, sobre a atuação do transporte clandestino. (Quadro 07)

#### **Quadro 07. Principais problemas do Transporte Coletivo em Recife. -2002.**

| <b>Categoria</b> | <b>Problemas</b>                                                          |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Social           | Desemprego                                                                |
| Social           | Aumento do deslocamento a pé                                              |
| Social           | Usuários descontentes com a qualidade do serviço                          |
| Social           | O transporte clandestino remunera melhor que o emprego regular            |
| Social           | Tendência a informalidade no Brasil                                       |
| Social           | Viajar de Kombi era visto como sinal de melhoria de condição social       |
| Social           | Imagem negativa das empresas de ônibus perante a população                |
| Política         | Liberação de placas para Kombi.                                           |
| Política         | Falta de priorização do transporte regular [corredores,faixas exclusivas] |
| Política         | Problemas de relacionamento entre órgão gestor e operadores.              |
| Operacional      | Congestionamento do trânsito                                              |
| Operacional      | Diminuição da velocidade comercial nas vias                               |
| Operacional      | Menor tempo e viagem do clandestino em relação ao regular                 |
| Operacional      | Achar que a demanda do transporte era cativa                              |
| Econômica        | Facilidade de aquisição de veículos de pequeno porte                      |
| Econômica        | Aumento de custos operacionais do sistema regular.                        |

Apesar dos itens apresentados nesse quadro não se referirem exclusivamente ao transporte intermunicipal, mantivemos todos os itens para termos um parâmetro entre o transporte coletivo urbano e o intermunicipal, para percebermos que eles se complementam em muitos itens, na falta de um levantamento específico para o transporte coletivo intermunicipal.

Ladeira (2004), enfatiza a questão do desemprego no transporte clandestino. O **desestímulo ao emprego formal**, bem **como o crescimento brutal do desemprego estrutural**, parecem ter sido a alavanca necessária para que um novo ator se instalasse: o perueiro, sob suas mais variadas versões.

Por outro lado, algumas simulações de custo e receita confirmam a **alta rentabilidade do negócio** que é, sem dúvida, um dos principais estímulos à expansão do transporte clandestino. Os seus custos operacionais são bastante reduzidos, em comparação com os do setor formal, já que não se submetem às regras rígidas do poder público; não pagam impostos, nem encargos trabalhistas sobre a mão-de-obra empregada; operam somente nos segmentos ótimos de demanda, otimizando o uso do equipamento; e não carregam passageiros com direito a descontos e gratuidade. Mesmo assim, cobram tarifas indexadas ao setor de transporte regular, o que aumenta bastante a lucratividade do negócio.

Como se constatou em pesquisa, descrita à frente, esse perueiro, agindo à margem da lei, não era, necessariamente, um desempregado, mas o incentivo à informalidade, à desregulamentação e ao enfraquecimento do Estado, que ajudou a minuar o poder dos órgãos gestores de todos os serviços públicos, gerando o estímulo

geral a que se privatizasse tudo o que é público, desde os serviços, os espaços e até mesmo o dinheiro (Pires-2000).

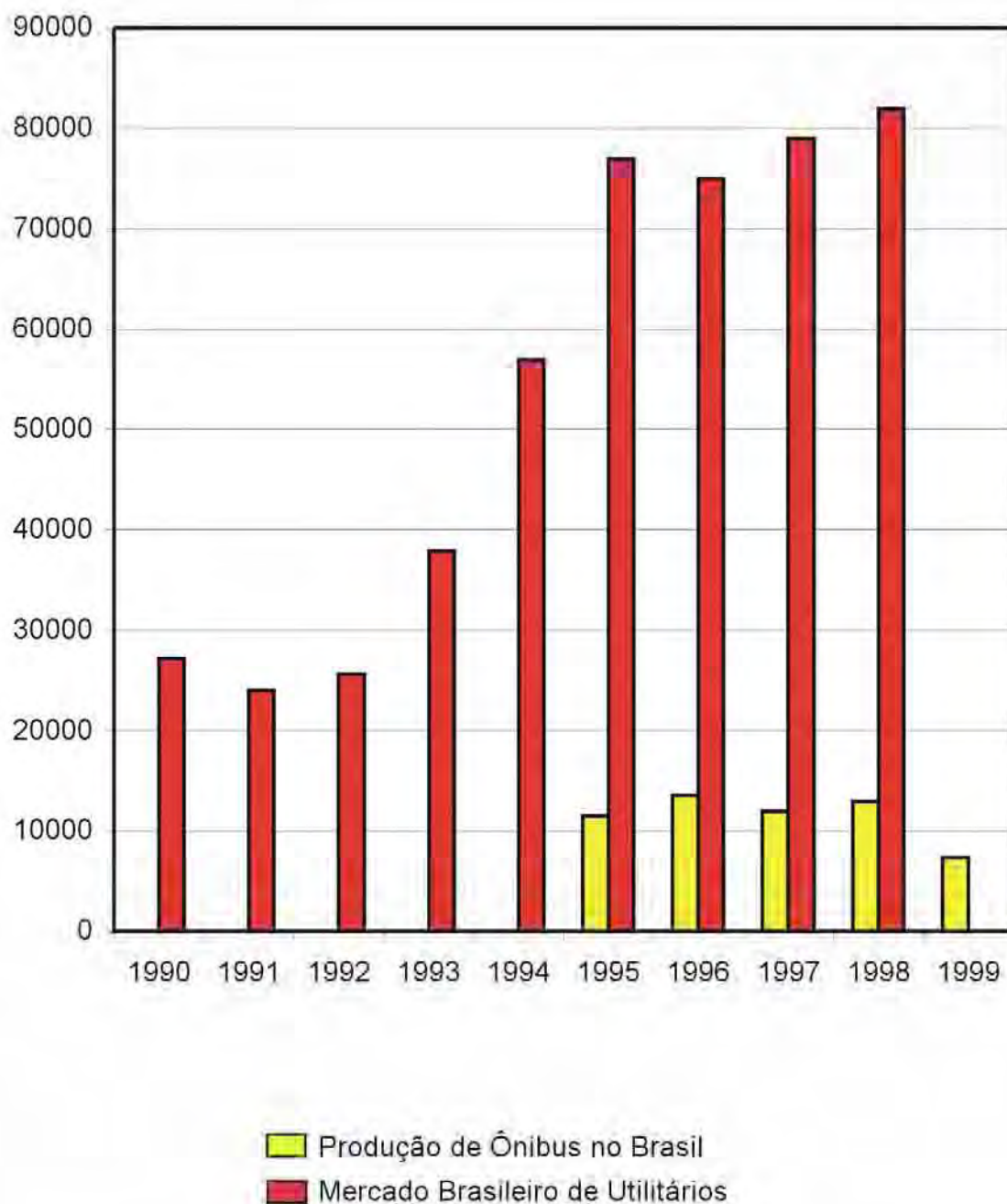
Assim, os clandestinos rotulam-se de desempregados e pais de família, e este é o seu primeiro mito; aparecem como prestadores de bons serviços para quem é hoje mal atendido pelos ônibus.

Na verdade, pesquisas feitas em São Paulo mostram que o desemprego anterior a essa atividade, por parte dos motoristas, é de 14%, ou seja, menor que o existente na média de todas as demais categorias econômicas, que hoje está em torno de 19%, nas grandes cidades.

Além disso, como em 70% dos casos, os motoristas e cobradores são crianças e jovens, na verdade trata-se do seu primeiro emprego. No entanto, eles não são os proprietários das peruas, as quais pertencem, com frequência, a profissionais liberais, comerciantes e ex-PDVI, ou seja, oriundos de Planos de Demissão Voluntária Incentivada e, não raros, donos de várias peruas(Pires-2000).

Analisando o gráfico 03, verifica-se a produção de ônibus no Brasil sobre uma brutal queda, no ano de 1999, caindo aproximadamente pela metade a sua produção, de 12.992 unidades em 1998 para 7.321 unidades em 1999. Em relação a produção de *vans*, peruas, furgões e utilitários, ocorre o processo inverso. A partir de 1994, sobre um significativo impulso, elevando-se de 37.000 unidades em 1993, para 82.000 em 1998. Fica clara, a opção pelos utilitários em detrimento da circulação por ônibus no país.

Gráfico 03. Produção brasileira de ônibus e utilitários\*1990/1999



Fonte: Pires(2000)

\* inclui vans, picapes e furgões com capacidade entre 1 a 2 toneladas

### **3.3. Exemplos de novas atitudes de empresários frente à crise.**

Como exemplo, temos a empresa Via-sol, que a partir de 01/05/2001, inicia a atividade da linha suburbana Rio Claro/Piracicaba (Auto-DER 8548-década de 70). Na realidade, esse seguimento de linha já existia desde os anos 70, ocorrendo à transformação em suburbana apenas no primeiro ano do século XXI, logo após a duplicação da SP-127 – Rodovia Fausto Santomauro.

A linha que serve as duas cidades é a linha da mesma empresa (Auto-DER 7083), década de 70, operando entre as cidades de Piracicaba e Araraquara, também servindo as cidades de Rio Claro e São Carlos. A linha era composta por seis horário-dia, em cada sentido, e mais quatro horários suplementares no trecho Rio Claro/Piracicaba, transportando neste último seguimento, de sete a oito mil passageiros/mês. O preço da passagem é de US\$ 1,64 incluindo o serviço de embarque e desembarque nos terminais rodoviários.

Com a implantação da linha suburbana Rio Claro/Piracicaba a empresa mantém seus seis horários entre Piracicaba e Araraquara e implanta 10 novos horários da suburbana, cobertos por dois ônibus novos, modelo suburbano.

Merece destaque o veículo novo suburbano, que fica no meio do padrão de qualidade e conforto do veículo urbano e o rodoviário convencional. Seu valor gira em torno de US\$41.500,00 contra os US\$100.000,00 de um veículo rodoviário convencional.



As vantagens do veículo suburbano são consideráveis, destacando-se além do preço, o número de passageiros transportados, podendo ser de 37 em pé, a mais sobre os 46 normalmente sentados. O critério utilizado para demarcar o número de passageiros em pé, é o de 5 usuários por metro quadrado.

A empresa disponibiliza o Vale Transporte Intermunicipal para o usuário e idosos com mais de 65 anos de idade que são transportados gratuitamente.

Entre as vantagens do sistema suburbano, destacamos o preço da passagem que no nosso exemplo, recuou para US\$0,82. E nas desvantagens, o passageiro fica impossibilitado de adentrar nos terminais rodoviários das duas cidades e, seccionar o valor da passagem em paradas no meio do percurso.

O número de passageiros transportados passou dos 8.000 no sistema convencional para 14.000 – da linha suburbana, permanecendo apenas 1.000 no sistema rodoviário convencional entre Rio Claro e Piracicaba.

Em suma, a empresa transportava 8.000 passageiros/mês e ampliou esse número para 15.000 passageiros/mês, entre Piracicaba e Rio Claro.

Concluindo esta reflexão, destacamos que para a empresa o retorno financeiro não sofreu significativa alteração, pois houve uma diminuição do preço da passagem e um aumento do número de usuários.

O maior ganho da empresa, está exatamente no significativo aumento do número de passageiros para o sistema de transporte coletivo, visto que, com este aumento, um grande número de

usuários deixou de procurar o transporte alternativo, composto basicamente de *Vans* e similares ou empresas não especializadas.

A pergunta que ainda não foi respondida é, em caso de acidente com linhas suburbanas, com passageiros em pé, em rodovias públicas, para quem fica a responsabilidade?

Outra experiência importante vem ocorrendo com a Empresa Santa Cruz, que em determinadas linhas suburbanas trocou o veículo convencional por microônibus confortáveis, espaçosos e com mais que o dobro da frequência de horários.

Exemplo desse fato ocorreu nas seguintes linhas: Rio Claro – Araras (Direto), Limeira – Araras e Araras – Porto Ferreira.

A empresa comprou 15 microônibus novos e os distribuiu nessas linhas suburbanas. Na linha Rio Claro – Araras [direto] a frequência de horários passou de 08 para 17 ao dia, tentando não deixar qualquer espaço para outra modalidade de transporte coletivo. (Foto 2) .

Foto 02. Nova alternativa para o transporte suburbano - micro ônibus.



Fonte: Ferreira(2004)

Em relação ao poder municipal, ocorrem outros dois fenômenos. No primeiro, são os freqüentes pedidos de “perueiros”, solicitando linhas e autorização para atuarem fora de seu município de origem. É sempre bom lembrar, que o município não tem esse poder. O segundo, se refere ao constante aumento dos chamados “táxis clandestinos”, que operam com grande tranqüilidade entre duas cidades vizinhas, retirando significativa parcela de passageiros das empresas oficiais da linha.

Geralmente, operam com veículos baratos, em péssimo estado de conservação, movidos a álcool (geralmente adquiridos de usinas

ou pequenos produtores de álcool sem nota fiscal), chegando a retirar passageiros dentro dos terminais intermunicipais suburbanos(Fotos 3 e 4).

As empresas de maneira geral, também realizam uma grande pressão junto aos órgãos públicos estaduais e municipais, afim de que ocorra uma eficiente fiscalização nas rodovias e nos municípios, para ela não ver dilapidado o seu maior investimento: **a concessão da linha.**

### **3.4. A Expansão das linhas suburbanas para fazer frente ao transporte clandestino.**

Sobre a expansão das linhas suburbanas de ônibus no Estado de São Paulo, serão analisadas seguindo dois critérios: os anos de análise da pesquisa –1996-2002 e 2005; e pelas regiões de transportes da própria ARTESP. A saber: São Paulo, Campinas, Sorocaba, Araraquara e Bauru.

Em 1996, tínhamos o seguinte quadro:

-Regional de São Paulo: forte fluxo de linhas suburbanas na região da Baixada Santista; outro fluxo forte de linhas para o município de Registro; um número significativo de linhas do Vale do Paraíba, envolvendo os municípios de São José dos Campos e Taubaté e outro em direção ao município de São Roque.

Foto 03.Bar do ponto Rio Claro ocupado pelo transporte clandestino.



Fonte: Ferreira(2004).

Foto 04. Transporte clandestino entre Rio Claro e Santa Gertrudes.



Fonte: Ferreira(2004).

-Regional de Sorocaba: Forte número de linhas suburbanas em direção ao município de Sorocaba.

- Regional de Campinas: Dois núcleos importantes de linhas suburbanas. Campinas e Ribeirão Preto.

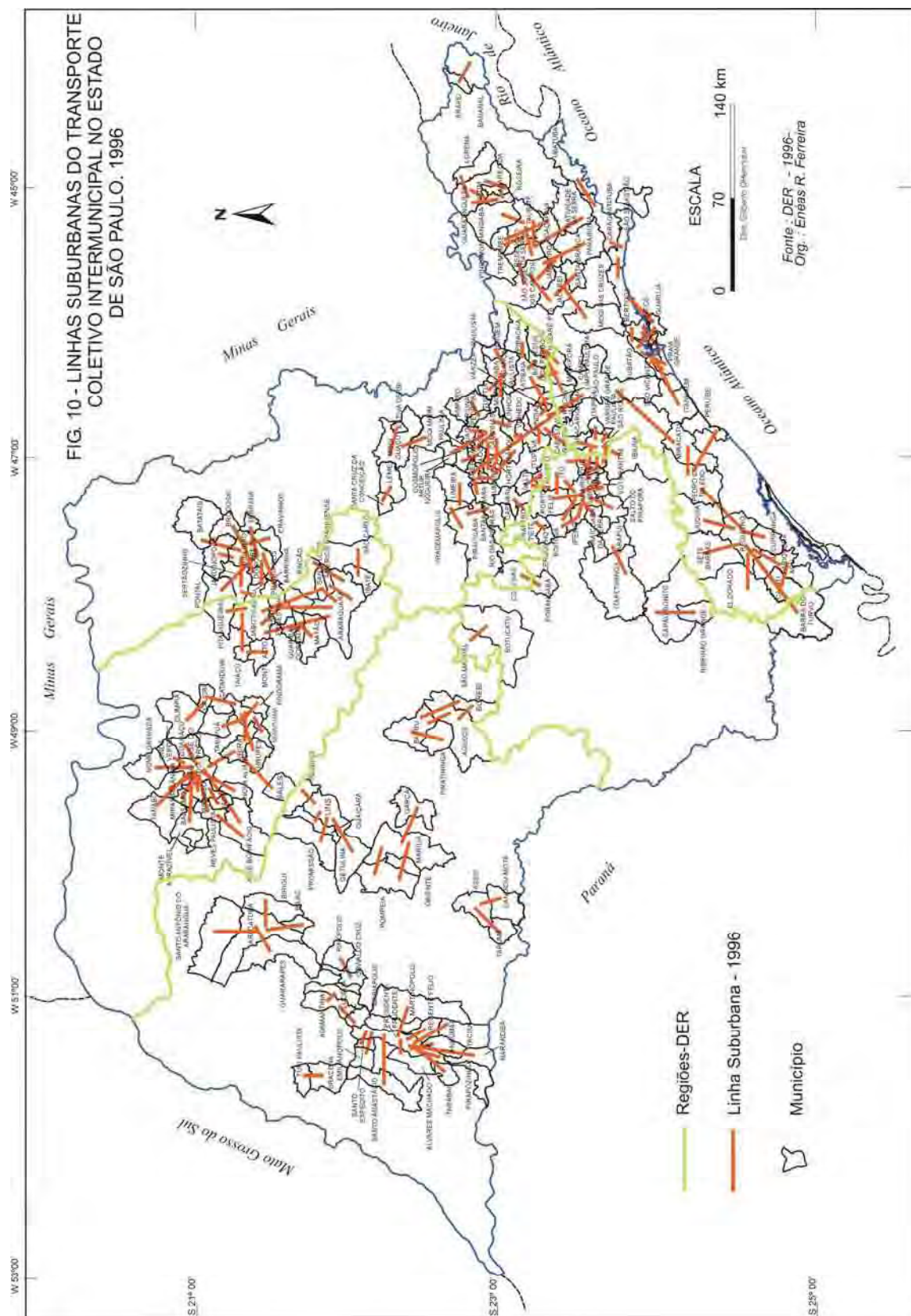
- Regional de Araraquara: Grande acúmulo de linhas para o município de São José do Rio Preto, e em menor intensidade para Araraquara e Catanduva.

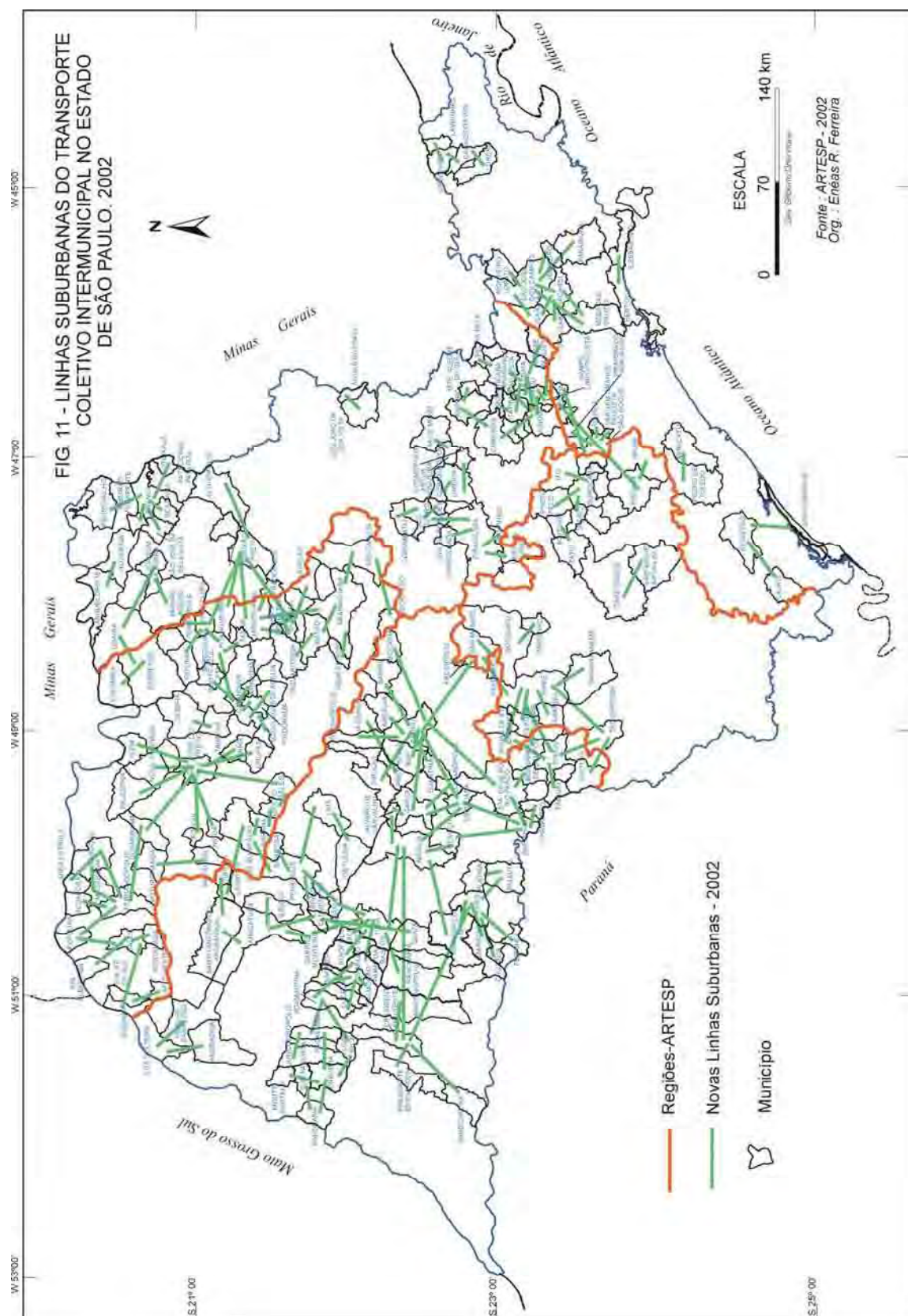
Regional de Bauru: Importante centro em torno da cidade de Presidente Prudente [Figura 10].

Em 2002, verificamos através dos dados apresentados, 3 maneiras de expansão das linhas suburbanas: fortalecimento dos centros já existentes, formação de novos centros regionais e expansão para outros municípios do oeste paulista.[Figura 11].

- Regional de São Paulo: forte fluxo de linhas suburbanas para São José dos Campos.
- Regional de Sorocaba: Formação de um forte núcleo em torno da cidade de Avaré.
- Regional de Campinas: Formação de dois novos núcleos em torno das cidades de Jundiaí e Franca.
- Regional de Araraquara: Novas linhas suburbanas para os centros de São Jose do Rio Preto e Catanduva.









- Criação de novos centros regionais em torno de Jaboticabal, Fernandópolis e Jales.
- Regional de Bauru: Criação de importantes centros regionais em torno de Bauru, Marília e Tupã. E de centros de importância menor em Piraju, Ourinhos, Garça, Assis e Araçatuba.

É significativa a expansão nas linhas suburbanas entre os municípios da Alta Paulista.

Para 2005, o número de linhas novas é bem menor do que os apresentados nas duas amostragens anteriores. Segue a lógica da expansão das linhas suburbanas para municípios que ainda não dispunham desta modalidade de serviço.

- Regional de São Paulo: Sem ampliações significativas no período.
- Regional de Sorocaba: Novas ligações entre municípios do Sudoeste Paulista.
- Regional de Campinas: Formação de pequeno núcleo, em torno do município de Águas de Lindóia.
- Regional de Araraquara: ligações entre municípios da região, sem a formação de núcleo específico.
- Regional de Bauru: Foi o que mais recebeu novas linhas suburbanas, com a formação de pequeno núcleo regional no município de Lins.

Fica claro em 2005, que as ligações de linhas suburbanas entre as cidades, passam a atingir distância maior. Exemplo disto são as ligações entre Assis - Lins, Novo Horizonte - Bauru e a maior delas, Marília – Presidente Prudente, superior a 200 quilômetros.

Essa tendência poderá ser comprovada com os dados dos próximos anos. [Figura12]

**Tabela 07. Cidades do interior paulista com o maior número de linhas suburbanas. 1996/2002/2005.**

| <b>Cidades</b>        | <b>1996</b> | <b>2002</b> | <b>2005</b> | <b>Total</b> |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| São José do Rio Preto | 12          | 09          | 02          | 23           |
| Ribeirão Preto        | 09          | 05          | 05          | 19           |
| Presidente Prudente   | 11          | 04          | 03          | 18           |
| Sorocaba              | 09          | 03          | 02          | 14           |
| Araçatuba             | 04          | 06          | 04          | 14           |
| Bauru                 | 01          | 11          | 01          | 13           |
| Lins                  | 05          | 02          | 06          | 13           |
| Catanduva             | 06          | 05          | 01          | 12           |
| Avaré                 | 00          | 07          | 04          | 11           |
| Assis                 | 02          | 06          | 03          | 11           |
| Marília               | 02          | 05          | 04          | 11           |
| Jundiaí               | 06          | 04          | 00          | 10           |
| São José dos Campos   | 04          | 06          | 00          | 10           |
| Araraquara            | 05          | 04          | 01          | 10           |
| Tupã                  | 01          | 08          | 00          | 09           |
| São Roque             | 04          | 04          | 00          | 08           |
| Fernandópolis         | 00          | 07          | 00          | 07           |

Fonte. DER/ARTESP.

Quantificando as informações apresentadas na figura 13, a tabela 07 nos mostra os dezessete municípios do Estado de São Paulo com o maior número de linhas suburbanas.

Na configuração dessa tabela, não foram incluídos os municípios de Santos e São Vicente, na Baixada Santista; e Campinas, Americana e Sumaré na Região de Campinas. Tal fato justifica-se, pois esses municípios tinham dados em determinados anos e nos

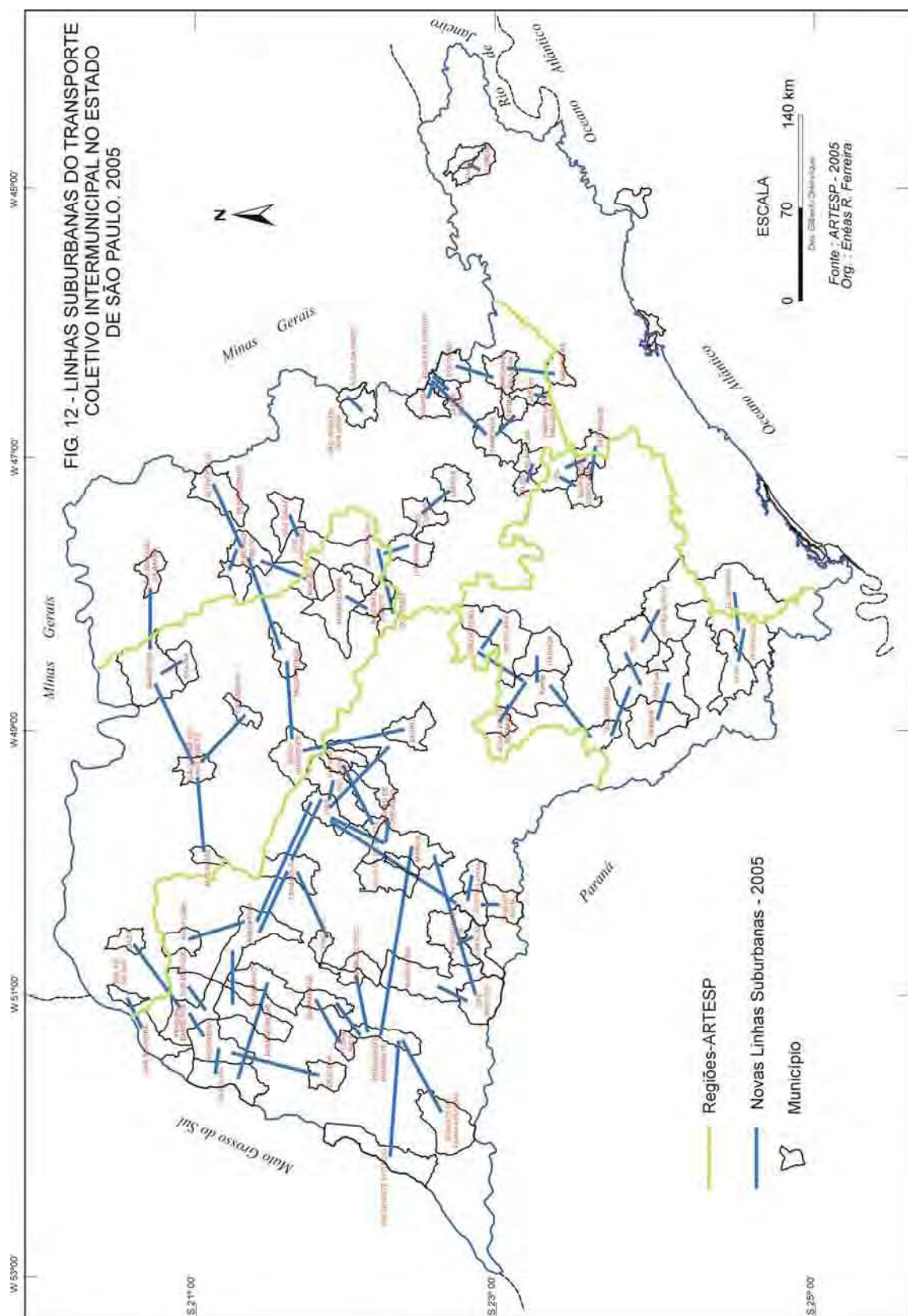
seguintes, às informações não estavam disponíveis, devido ao fato deles comporem as Regiões Metropolitanas da Baixada Santista e Campinas.

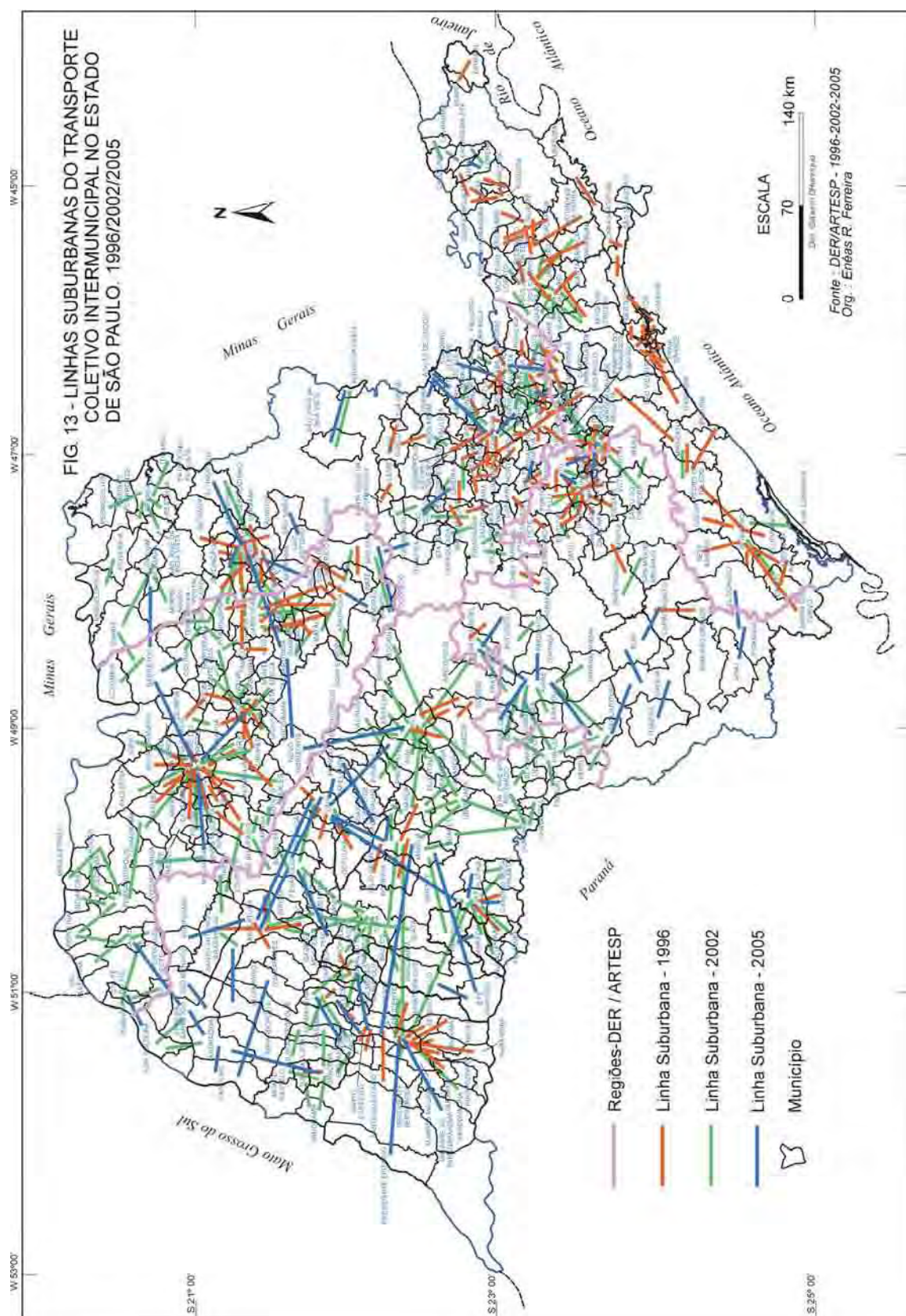
Dos dezessete municípios com o maior número de linhas suburbanas, temos dois exemplos diferenciados que são: Presidente Prudente, São José do Rio Preto, Bauru, Marília, Araçatuba, etc., nos quais, o direcionamento das linhas ocorre fortemente com o município mais significativo da região.

Já, nos municípios de Ribeirão Preto, Araraquara, São José dos Campos e Catanduva, existe uma pequena diversificação com outros municípios da região. Um exemplo deste fato, é a região de São José dos Campos que conta com os municípios de Taubaté e Jacareí. A região de Ribeirão Preto tem os municípios de Araraquara, Sertãozinho, Jaboticabal e São Carlos, formando os primórdios de uma provável futura região metropolitana.

Em contrapartida, nas regiões de Campinas e Santos, existe uma conurbação de municípios servidos com linhas suburbanas, principalmente nas figuras referentes aos anos de 1996 e 2002, evidenciando e justificando as suas regiões metropolitanas.

Analisando, a tabela 07, tem em 1996 os municípios mais significativos em linhas suburbanas: São José do Rio Preto [12], Presidente Prudente [11] Ribeirão Preto e Sorocaba [09].





Em 2002, temos a expansão de linhas suburbanas para 3 novos centros no interior paulista: Bauru [11], Tupã [08] e Avaré [07]; e a concentração no maior pólo do interior paulista com 09 linhas novas no município de São José do Rio Preto.

Em 2005, com número de novas linhas suburbanas implantados significativamente menores, temos os municípios mais importantes: Lins [06], Ribeirão Preto [05], Araçatuba, Avaré e Marília com [4] linhas suburbanas cada.

No compito geral, temos São José do Rio Preto [23], Ribeirão Preto [19], Presidente Prudente[18], Sorocaba e Araçatuba com 14 linhas suburbanas implantadas.

Para comprovar a tese que as empresas de ônibus lançam mão das linhas suburbanas para combater o transporte alternativo, apresentamos os dados da recém criada ARTESP.-(Agência Reguladora do Transporte no Estado de São Paulo).

Esses dados da ARTESP são de extrema importância, pois são fontes raras da presença oficial do transporte clandestino no Estado de São Paulo, bem como determinam a região de atuação e quantidade de veículos existentes na clandestinidade.

Em 2001, ocorreram mais de 45.000 vistorias nas cinco regiões administradas pela empresa no Estado de São Paulo, gerando mais de 10.000 multas e a apreensão de 860 veículos. [Tabela 08]

No ano seguinte-2002-, os dados da região de Campinas não foram apresentados, pois a agência não funcionou na região. Entretanto, a região de São Paulo continuou com o mesmo ritmo de fiscalização e a região de Araraquara, foi a que mais diminuiu a fiscalização, passando de 10.005 em 2001 para 1460. Contudo,



**Tabela 8 - Fiscalização da ARTESP nas cinco regiões do Transporte Coletivo Intermunicipal. 2001**

|       | SETORES                              | SF5       | SF1      | SF2      | SF3   | SF4        | TOTAIS |
|-------|--------------------------------------|-----------|----------|----------|-------|------------|--------|
| ITÊNS |                                      | SÃO PAULO | CAMPINAS | SOROCA8A | 8AURU | ARARAQUARA |        |
| 1.    | COMANDOS FISCAIS                     |           |          |          |       |            |        |
| 1.1.  | Números de veículos fiscalizados     | 16862     | 13266    | 3638     | 1294  | 10005      | 45065  |
| 1.2.  | Número de veículos apreendidos       | 531       | 151      | 66       | 53    | 59         | 860    |
| 1.3.  | Número de notificações emitidas      | 247       | 132      | 343      | 159   | 441        | 1322   |
| 1.4.  | Número de Ais. lavrados nos Decretos | 4180      | 2463     | 507      | 744   | 342        | 8236   |
| 1.5.  | Números de AIIPs. lavrados no C.T.8. | 1192      | 543      | 436      | 39    | 69         | 2279   |
| 1.6.  | Número de documentos apreendidos     | O         | O        | O        | O     | O          | O      |
| 2.    | VISTORIA DE INSTALAÇÕES E FROTA      |           |          |          |       |            |        |
| 2.1.  | Número de instalações vistoriadas    | 70        | 72       | 20       | 12    | 14         | 188    |
| 2.2.  | Número de veículos vistoriados       | 307       | 282      | 95       | 45    | 38         | 767    |

Fonte : ARTESP – 2005

o número de apreensão de veículos dobrou no período, e o número de multas permaneceu elevado. [Tabela 09]

**Tabela 09. Fiscalização da ARTESP nas cinco regiões do transporte coletivo intermunicipal. 2002.**

| Itens | SETORES                              | SF5       | SF2      | SF3   | SF4        | TOTAIS |
|-------|--------------------------------------|-----------|----------|-------|------------|--------|
|       |                                      | SÃO PAULO | SOROCABA | BAURU | ARARAQUARA |        |
| 1.    | COMANDOS FISCAIS                     |           |          |       |            |        |
| 1.1.  | Números de veículos fiscalizados     | 15310     | 1969     | 1188  | 1460       | 19927  |
| 1.2.  | Número de veículos apreendidos       | 1224      | 193      | 103   | 113        | 1633   |
| 1.3.  | Número de notificações emitidas      | 511       | 241      | 68    | 278        | 1098   |
| 1.4.  | Número de Ais. lavrados nos Decretos | 5940      | 571      | 392   | 386        | 7289   |
| 1.5.  | Números de AIIPs. lavrados no C.T.B. | 203       | 11       | 11    | 5          | 230    |
| 1.6.  | Número de documentos apreendidos     | O         | O        | O     | O          | O      |
| 2.    | VISTORIA DE INSTALAÇÕES E FROTA      |           |          |       |            |        |
| 2.1.  | Número de instalações vistoriadas    | 115       |          |       |            | 115    |
| 2.2.  | Número de veículos vistoriados       | 691       |          |       |            | 691    |

Fonte : ARTESP - 2005

Merece destaque, o fato do número de veículos fiscalizados ter reduzido de 45065 [2001] para 19927[2002]

A ARTESP sempre afirma que a fiscalização é feita em terminais de ônibus e rodovias Estaduais. Nos anos de 2003 e 2004 tivemos a inclusão dos dados referentes à região de Campinas, todavia o número de veículos vistoriados diminuiu para 10401 em 2003 e 8149 em 2004. As multas continuaram elevadas, 7551 em 2003, e 5603 em 2004. [Tabelas 10 e 11]

Em 2005, os dados apresentados de janeiro a abril, evidenciam a tendência de 8000 veículos vistoriados, 5000 multas aplicadas e 800 apreensões, em todo o estado de São Paulo. [Tabela12].

Pelos dados apresentados podemos chegar a algumas conclusões:



**Tabela 10. Fiscalização da ARTESP nas cinco regiões do transporte coletivo intermunicipal – 2003**

|       | Setores                              | SF5       | SF1      | SF2      | SF3   | SF4        | TOTAL |
|-------|--------------------------------------|-----------|----------|----------|-------|------------|-------|
| Itens |                                      | São Paulo | Campinas | Sorocaba | Bauru | Araraquara |       |
| 1     | Comandos Fiscais                     |           |          |          |       |            |       |
| 1.1   | Número de veículos fiscalizados      | 6627      | 566      | 1337     | 1135  | 736        | 10401 |
| 1.2   | Número de veículos apreendidos       | 681       | 80       | 157      | 73    | 102        | 1093  |
| 1.3   | Número de notificações emitidas      | 430       | 41       | 333      | 98    | 108        | 1010  |
| 1.4   | Número de Ais. Lavrados por decretos | 5084      | 348      | 956      | 706   | 432        | 7526  |
| 1.5   | Números de AIIPs. Lavrados no C.T.B  | 6         | 0        | 0        | 19    | 0          | 25    |
| 2.    | Vistoria de instalações e frota      |           |          |          |       |            |       |
| 2.1   | Número de instalações vistoriadas    | 103       |          |          |       |            | 103   |
| 2.2   | Número de veículos vistoriados       | 752       |          |          |       |            | 752   |

Fonte: ARTESP- 2003.

**Tabela 11. Fiscalização da ARTESP nas cinco regiões do transporte coletivo intermunicipal – 2004.**

|       | Setores                             | SF5       | SF1      | SF2      | SF3   | SF4        | TOTAL |
|-------|-------------------------------------|-----------|----------|----------|-------|------------|-------|
| Itens |                                     | São Paulo | Campinas | Sorocaba | Bauru | Araraquara |       |
| 1     | Comandos Fiscais                    |           |          |          |       |            |       |
| 1.1   | Números de veículos fiscalizados    | 3270      | 1754     | 1499     | 1024  | 602        | 8149  |
| 1.2   | Número de veículos apreendidos      | 384       | 196      | 110      | 101   | 91         | 882   |
| 1.3   | Número de notificações emitidas     | 398       | 215      | 193      | 81    | 49         | 936   |
| 1.4   | Número de Ais lavrados nos decretos | 2509      | 1229     | 1005     | 624   | 236        | 5603  |
| 1.5   | Número de AIIPs. Lavrados no C.T.B. | 0         | 0        | 0        | 0     | 0          | 0     |
| 2     | Vistoria de instalações e frota     |           |          |          |       |            |       |
| 2.1   | Número de instalações vistoriadas   | 105       |          |          |       |            | 105   |
| 2.2   | Número de veículos vistoriados      | 577       |          |          |       |            | 577   |

Fonte: ARTESP. 2004

1. A ARTESP em poucos anos de existência, conseguiu moralizar o sistema de transporte no Estado de São Paulo, fiscalizando arduamente todas as rodovias e terminais de ônibus do Estado.
2. Todos sabem da dificuldade que o Estado encontra em todas as áreas de atuação, sendo freqüente a falta de funcionários. É importante que esse funcionário seja de confiança. A ARTESP não deve ser à exceção da regra.
3. Se, os dados forem corretos, não haveria necessidade das empresas de ônibus estarem continuando a expandir as linhas de transporte coletivo suburbano.
4. Só os dados de 45.000 veículos vistoriados em 2001, são significativos e justificam a ampliação das linhas suburbanas no estado de São Paulo.
5. Qual o número de veículos que foram fiscalizados nos últimos 5 anos da década de 90?

Em recente visita a ARTESP de Araraquara, [julho de 2005] foi nos informado que existem 35 fiscais da ARTESP em todo o Estado de São Paulo, sendo 8 na região de Araraquara, 4 Na região de Bauru e o restante distribuídos nas regiões de Campinas, Sorocaba e São Paulo.

**Tabela 12. Fiscalização da ARTESP nas cinco regiões do transporte coletivo intermunicipal –2005.**

|       | Setores                              | SF5       | SF1      | SF2      | SF3   | SF4        | TOTAL |
|-------|--------------------------------------|-----------|----------|----------|-------|------------|-------|
| Itens |                                      | São Paulo | Campinas | Sorocaba | Bauru | Araraquara |       |
| 1     | Comandos Fiscais                     |           |          |          |       |            |       |
| 1.1   | Número de veículos fiscalizados      | 623       | 568      | 429      | 338   | 319        | 2277  |
| 1.2   | Número de veículos apreendidos       | 120       | 34       | 47       | 47    | 29         | 277   |
| 1.3   | Número de notificações emitidas      | 174       | 91       | 108      | 39    | 54         | 466   |
| 1.4   | Número de Als. Lavrados nos decretos | 489       | 465      | 331      | 249   | 250        | 1784  |
| 1.5   | Número de AIIPs. Lavrados no C.T.B.  | 0         | 0        | 0        | 0     | 0          | 0     |
| 2.    | Vistoria de instalações e frota      |           |          |          |       |            |       |
| 2.1   | Número de instalações vistoriadas    | 31        |          |          |       |            | 31    |
| 2.2   | Número de veículos vistoriados       | 281       |          |          |       |            | 281   |

Fonte: ARTESP. 2005.

### **3.5. Evidências da ampliação da participação das linhas suburbanas.**

Diminuição significativa de passageiros após o Plano Real. As empresas estão partindo para o transporte suburbano

- Motivos:
- Ônibus mais barato

Levam passageiros de pé durante o percurso (37), significando até o dobro de número de lugares, pois a fiscalização rodoviária com veículos convencionais só permite passageiros viajando sentados (45 ou 50 lugares, dependendo do veículo).

O preço da passagem é quase a metade da que se paga no veículo convencional. O ganho da empresa está na ampliação do número de passageiros.

-Desta maneira, atraindo usuários para seus veículos, a empresa combate à existência do transporte alternativo ou clandestino, mantendo cativo o usuário sob seu domínio e administração.

-A linha suburbana fica isenta de entrar nos terminais rodoviários, fator este que contribui para o não pagamento da taxa de embarque de passageiros.

-Distância verificada no Estado de São Paulo foi de até 210 km, percorrendo vários municípios.

-Ampliação do número de horários, servindo melhor a população.

Este quadro é significativo para exemplificar a evolução das linhas suburbanas, no curto período, correspondendo entre 12/06/1996 e 05/06/2002.

Em 1996, existiam 324 linhas suburbanas no Estado de São Paulo, passando para 819 no mês de junho de 2002, correspondendo a uma variação de 152,77%.

A maior variação ocorreu exatamente entre o seguimento das linhas entre 50,1 e 100 quilômetros, tendo uma ampliação de 490,00% (quadro 4). Entre zero e 25 quilômetros não houve modificação no período e entre 25,1 a 50 quilômetros o número de linhas ampliou – se em 44,77%.

Acima de 100 quilômetros existiam 2 linhas em junho de 1996 e passaram para 5 em junho de 2002, incluindo a linha Autos - DER 7141, ligando as cidades de Marília e Presidente Prudente, com

201,10 quilômetros, sendo a única linha que restou da empresa Brambilla Transportes e Turismo Ltda.

As demais superlinhas suburbanas são: Registro-Barra do Turvo (Expresso Princesa dos Campos S/A), com 156,00 quilômetros; Assis - Presidente Prudente e Quatá – Clementina, de 162,00 e 132,00 quilômetros, respectivamente (Guerrilho Seiscentos Transportes Ltda.) e Bauru-Reginópolis (via Pongai) pelo Rodoviário Ibitinguense Ltda., com 110,00 quilômetros.

O que é muito significativo, além do elevado número de quilômetros percorridos pelas empresas, nas respectivas linhas, é que o Regulamento do Serviço Intermunicipal Regular de Transporte Coletivo de Passageiros é omissivo sobre a questão do limite máximo de quilômetros para linhas suburbanas. (tabela 13)

Acreditamos que exista uma falsa idéia de que as linhas suburbanas ligavam apenas municípios vizinhos, pois como os dados apresentados neste quadro apontam, elas começaram pequenas e agora estão se tornando imensas. Tecnicamente o Auto – DER 8618, ligando as localidades de Teodoro Sampaio (Rosana) a Santo André, com um total de 821,00 quilômetros (maior linha rodoviária do Estado de São Paulo), pertencente à Empresa Andorinha S/A, não possui impedimento legal para se transformar em linha suburbana.

**Tabela 13. Variação por quilômetros das linhas suburbanas do Estado de São Paulo-1996/2002/2005.**

| <b>km</b>    | <b>12/06/1996</b> | <b>05/06/2002</b> | <b>07/03/2005</b> |
|--------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 0-50         | 300               | 60                | 29                |
| 51-100       | 22                | 108               | 30                |
| 101-150      | 01                | 02                | 13                |
| 151-200      | 01                | 02                | 02                |
| 201-250      | 00                | 01                | 00                |
| <b>Total</b> | <b>324</b>        | <b>173</b>        | <b>64</b>         |

Fonte: DER/ARTESP

Para o período 2002–2005, houve uma sensível redução na ampliação de linhas suburbanas no Estado de São Paulo, com profunda ampliação de 02 para 13 linhas com distância variando entre 101 a 150 quilômetros .

As diminuições ocorreram em linhas com distancias entre zero a 100 quilômetros e 201 a 250 quilômetros, mantendo o mesmo número de linhas apenas entre 151 a 200 quilômetros. Em 1996 tínhamos apenas 7 empresas de transporte coletivo no Estado de São Paulo com mais de dez linhas de ônibus suburbanas. Dessas sete empresas, três delas terão sua participação apenas esse ano - Ouro Verde, Marazul e Metropolitana. As demais, três continuarão com seu processo de expansão de linhas suburbanas - Jandaia, Itamaraty e Luwasa; restando a Rápido Luxo Campinas que tem linhas suburbanas na Região Metropolitana de Campinas e mantém

o número de 12 linhas suburbanas fora da área metropolitana.  
(Tabela 14)

As empresas Ouro Verde e Rápido Luxo Campinas direcionaram suas linhas para a Região Metropolitana de Campinas. Na primeira, suas 25 linhas e a segunda, apenas 04. As empresas Marazul e Metropolitana tiveram o mesmo processo, com suas linhas que pertenciam à Região Metropolitana da Baixada Santista.

**Tabela 14 - Empresas com mais de 10 linhas de ônibus suburbanas no Estado de São Paulo. 1996/2002/2005.**

| <b>Empresa</b>        | <b>Linhas<br/>1996</b> | <b>Novas linhas em<br/>2002</b> | <b>Novas linhas em<br/>2005</b> |
|-----------------------|------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Ouro Verde            | 25                     | -                               | -                               |
| Luxo Campinas         | 16                     | 12                              | 12                              |
| Jandaia               | 18                     | 22                              | 29                              |
| Itamaraty             | 18                     | 35                              | 43                              |
| Marazul               | 19                     | -                               | -                               |
| Luwasa                | 10                     | 19                              | 23                              |
| Metropolitana         | 13                     | -                               | -                               |
| São João              | -                      | 10                              | 10                              |
| Ourinhos-Assis        | -                      | 10                              | 10                              |
| Serrano               | -                      | 11                              | 14                              |
| Pássaro Marrom        | -                      | 11                              | 11                              |
| Adamantina            | -                      | 19                              | 22                              |
| Guerino<br>Seiscentos | -                      | 16                              | 17                              |
| São Bento             | -                      | 13                              | 14                              |
| Ramazini              | -                      | 14                              | 14                              |
| Ibitinguense          | -                      | 13                              | 16                              |
| Danúbio Azul          | -                      | 11                              | 13                              |
| Pevetur               | -                      | 10                              | 10                              |
| Princesa de<br>Campos | -                      | -                               | 12                              |
| Reunidas Pta.         | -                      | -                               | 22                              |
| Manoel Rodrigues      | -                      | -                               | 14                              |
| <b>Total</b>          | <b>119</b>             | <b>226</b>                      | <b>306</b>                      |

Fonte : DER/ARTESP1996-2002-2005

Já para o ano de 2002, as quatro empresas que continuaram com mais de 10 linhas suburbanas em 1996, são Rápido Luxo Campinas, Jandaia, Luwasa e Itamaraty. Merece destaque, o Expresso Itamaraty, que em 7 anos quase dobra o número de linhas suburbanas, passando de 18 linhas em 1996 para 35 em 2002

Em 2002, tivemos mais 11 empresas que transformaram linhas convencionais em linhas suburbanas, a saber: Adamantina 19, Guerino Seiscentos 16, Ramazini 14, São Bento e Ibitinguense 13, Danúbio Azul, Pássaro Marrom e Serrano com 11, e São João, Ourinhos/Assis e Pevetur com 10 linhas suburbanas.

Para 2005, todas as empresas apresentadas em 2002, mantiveram-se em seu ritmo de atividade, sendo que 9, ampliaram o número de linhas suburbanas e 6 apresentaram o mesmo número de linhas suburbanas de 2002. Nesse período, duas empresas se destacaram: A expresso Itamaraty, passando de 35 linhas em 2002, para 43 linhas suburbanas em 2005 e Reunidas Paulista que não tinha linhas suburbanas em 1996 e 2002 e apresenta 22 linhas em 2005.

Três novas empresas passam a fazer parte desse seleto grupo em 2005, Reunidas Paulista [já mencionada], Princesa de Campos e Manoel Rodrigues, com 12 e 14 linhas suburbanas, respectivamente.

Finalizando essa análise, verificamos que em 1996 havia 07 empresas com 119 linhas suburbanas. Em 2002 o número de empresas mais que dobra, ficando com 15 e linhas suburbanas chegando próximo do dobro, 226, variação de 89,91%. O mais significativo ocorre em 2002 e 2005, onde as 18 maiores empresas em linhas suburbanas ampliaram de 226 para 306 linhas suburbanas, variação de 73,85 % em apenas 3 anos. Desta maneira, confirmamos



a grandeza e a importância que as linhas suburbanas assumem perante o setor rodoviário intermunicipal paulista.

Complementando o raciocínio, apresentamos os dados referentes às linhas suburbanas no Estado de São Paulo, com as empresas com mais de 10 linhas suburbanas no Estado de São Paulo.

**Tabela 15-. Linhas suburbanas no Estado de São Paulo e empresas com mais de 10 linhas suburbanas no Estado de São Paulo.1996/2002/2005.**

| <b>Linhas Suburbanas</b>                         | <b>1996<br/>[a]</b> | <b>2002<br/>[b]</b> | <b>2005<br/>[c]</b> | <b>Variação<br/>total<br/>no<br/>período<br/>[a/c] %</b> |
|--------------------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------------------------------------------|
| Estado de São Paulo [d]                          | 249                 | 376                 | 432                 | 73,49                                                    |
| Empresas com mais de 10 Linhas<br>Suburbanas [e] | 119                 | 226                 | 306                 | 157,14                                                   |
| Variação [d/e] %                                 | 109,2               | 66,37               | 41,17               |                                                          |

Fonte: ARTESP/DER

Essa tabela é especialmente importante, pois resume o ocorrido no Estado de São Paulo em relação às linhas suburbanas. Fazendo a análise das linhas suburbanas do Estado de São Paulo, sobre as 18 maiores em linhas suburbanas do Estado [d/e], verificamos que a diferença entre ambas, foi de 109,2% em 1996, reduz para 41,17% em 2005, demonstrando a existência das linhas suburbanas em poucas empresas do Estado de São Paulo.

A outra análise possível, é demonstrar que entre 1996 e 2005 houve uma ampliação das linhas suburbanas no Estado de São Paulo de 73,49% , enquanto no mesmo período as 18 maiores empresas com mais de 10 linhas suburbanas cresceram em 157,14% no período, havendo uma concentração e especialização da prestação do serviço no setor.(Tabela15)

#### **4. Considerações Finais**

O setor ferroviário paulista passou no século XX, o seu momento de maior expansão, bem como o de sua decadência. As empresas que atuavam no Estado, deram lugar a uma nova estatal em 1971, a FEPASA, (Ferrovias Paulistas S/A).

A partir desta data, começou uma frustrada tentativa de “união e convivência” das empresas encampadas. Entretanto, as empresas têm “**alma própria**” e por quase 30 anos os grupos se digladiaram internamente para saber quem mandava em quem. Nessa luta, também ocorreu o esfacelamento da empresa, sendo dilapidada por todos os governos estaduais que se seguiram.

Em contra partida, aconteceu o total abandono do meio ferroviário. A nossa malha ferroviária foi diminuída e os recursos não fluíram mais para o setor. Finda uma era.

O rodoviarismo começa timidamente, com poucas técnicas e técnicos disponíveis. É nessa perspectiva que em 1934 foi criado o Departamento de Estradas de Rodagem - DER - SP - que em seus primórdios, era o órgão que planejava e executava as obras rodoviárias no Estado de São Paulo.

Muitas rodovias do Estado ficaram grande tempo sem o pavimento asfáltico, entretanto, gradativamente elas foram sendo pavimentadas. Posteriormente, começa o processo de duplicação dos importantes eixos rodoviários do Estado, principalmente nos trechos mais próximos da capital paulista. Assim tivemos já na década de 60, a construção da Via Anchieta, o começo da duplicação da Anhanguera, entre Campinas e São Paulo, a Via Dutra, etc.

O processo de industrialização no país teve sua maior fase no início do século XX. A partir da Segunda Grande Guerra Mundial, começou o processo de substituição de produtos importados pela fabricação dos produtos nacionais.

Na indústria automobilística a norma foi a mesma, gradativamente os veículos começaram a ser montados no país, já num processo mais amplo e começaram a circular com um pequeno índice de peças nacionais.

O governo federal teve papel importante em normalizar a transformação da indústria automobilística Nacional. Houve uma grande preparação de todo o parque industrial variando, desde as indústrias de base (Companhia Siderúrgica Nacional), até as indústrias de componentes para os veículos, tais como: pneumático, mecânica, metalúrgica, etc.

No Brasil, não existe a cultura de se ter a manutenção dos meios de Transportes, ou seja, quando surge uma nova modalidade, o meio antigo tende ao total abandono. Os investimentos vão diminuindo e em pouco tempo, existe a erradicação total do anterior. Fazendo uma comparação com o meio urbano, foi o que aconteceu com a totalidade das cidades brasileiras que tinham o bonde como meio de transporte coletivo; ou outras com o sistema de trólebus, que atualmente existe em apenas 2 cidades brasileiras São Paulo e Recife.

Concomitantemente, os veículos para o transporte coletivo, caminhões e utilitários, que eram os que tinham a maior porcentagem entre os veículos produzidos no país, a partir do início da década de 60, perderam esse posto, para veículos de passageiros, transformando todo o transporte rodoviário e urbano nacional.

No país, houve uma inversão de valores, o transporte coletivo passa a perder espaço para o transporte individual, comprometendo desta maneira, a circulação de veículos e a qualidade de vida, da maior parcela das grandes cidades brasileiras.

O governo, e o próprio desenvolvimento do capitalismo no país sentiram a necessidade de adequar as rodovias, para receber um número cada vez maior de veículos intermunicipais de passageiros, e caminhões cada vez mais, de grande porte.

O Planejamento rodoviário na década de 70, partiu para uma nova modalidade de construção. Ao invés de se duplicar a rodovia, o Estado passou a construir uma paralela a Rodovia já existente. Esse caso ocorreu na Baixada Santista, com a construção da Rodovia dos Imigrantes, para desafogar a Via Anchieta; no sudoeste do Estado, a Castelo Branco, para desafogar a Raposo Tavares; e a dos Bandeirantes, paralela à Via Anhanguera, entre as cidades de São Paulo e Campinas.

O DER-SP, também possui uma divisão responsável pelo disciplinamento, organização e fiscalização de todas as empresas que atuam no Transporte Coletivo Intermunicipal de passageiros.

No Estado de São Paulo, em 1996 existiam 154 empresas de ônibus intermunicipal, sendo que destas 8 empresas, (5,1% do número total de empresas) correspondem aproximadamente 50% do faturamento do setor. O processo de concentração entre as empresas, ocorre principalmente entre as grandes, não havendo nenhum interesse na aquisição de uma de pequeno porte.

Dentre as 8 grandes empresas, existe uma proximidade empresarial entre a Reunidas Paulista (6,01%), Andorinha (5,31%), Breda S/A (2,51%) e a Empresa Cruz (2,33%); que somadas perfazem

um total de 16,16% da participação do Estado, ultrapassando o percentual da Viação Cometa S/A, que é de 14,28%. Importante salientar, que o grupo Constantino não atua apenas no transporte coletivo do Estado de São Paulo, e sim em outros Estados da federação. (Paraná, Bahia, Minas Gerais, etc.), e outras modalidades de atuação, como: Transporte de Cargas e Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

Importante destacar que, o Grupo não atua sempre com a mesma configuração, ora compõe de uma maneira, ora de outra. E acredito que, não conseguimos detectar todas as empresas do Grupo Constantino, visto as informações serem sigilosas e nem sempre estão à disposição de pessoas que não pertencem ao grupo.

Na atualidade, ocorre uma tentativa de reestruturação das próprias empresas, no sentido de serem mais ágeis, servindo melhor o usuário e principalmente tentar barrar o avanço do transporte clandestino.

As grandes empresas estão passando por um processo de reestruturação, destinando boa parcela de suas linhas como suburbana. De outra forma, o grupo Constantino, destina algumas de suas empresas para o transporte, com linhas suburbanas [Jandaia e Reunidas Paulista] e outras seguem seu curso com quase sua totalidade de linhas rodoviárias [Empresa Cruz e Andorinha].

As linhas suburbanas tiveram uma significativa variação positiva no período 1996/2005. Partindo de 324 linhas em 1996, passando para mais 173 linhas em 2002 e terminando com mais 64 novas linhas em 2005. Assim provamos e demonstramos quem são as linhas e qual é o comportamento básico das mesmas.

Detectamos que elas inicialmente cobriam pequenas distâncias e em 2005 a tendência é de serem de maior tamanho, atingindo e interligando dois ou mais centros regionais do Estado de São Paulo.

Para comprovar essa afirmação, comprovamos que o tamanho médio das linhas em 1996 era de 29,70 quilômetros, ampliando para 50,79 quilômetros em 2002 e finalizando com 61,75 quilômetros em 2005 (Anexos 02,03 e 04). Merecem destaque os dados de 1996, quando ainda tínhamos dados das duas novas regiões metropolitanas do Estado, evidentemente contribuindo para as linhas suburbanas serem de menor tamanho.

Apesar de toda a ampliação de linhas suburbanas em todo o estado de São Paulo, o total de passageiros não foi revertido, continuando em queda livre, principalmente os passageiros transportados pelas linhas suburbanas (Gráfico 01), evidenciando a gravíssima crise que assola o país ou a permanência do transporte clandestino.

Outro fator importante foi perceber que das 561 linhas suburbanas, 305 estão distribuídas em apenas 21 empresas, comprovando que além do monopólio de algumas poucas empresas no setor, existe a concentração das linhas suburbanas na mão de 21 empresas.

Também tivemos a oportunidade, de esclarecer a questão da passagem das linhas suburbanas para linhas metropolitanas, principalmente nas Regiões Metropolitanas de Campinas e da Baixada Santista, acompanhando o envolvimento das empresas que ficaram totalmente, ou parcialmente, com linhas dentro das áreas metropolitanas.



Em relação a cidades servidas com maior número de linhas suburbano teve: São José do Rio Preto com 23 linhas; Ribeirão Preto com 19; Presidente Prudente com 18 e as cidades de Sorocaba e Araçatuba com 14 linhas suburbanas cada.

Sobre a atuação da ARTESP, principalmente no papel de fiscalizadora do setor, é evidente que a fiscalização melhorou. Contudo, o número de 35 agentes para 625 municípios do Estado de São Paulo, me parece um tanto exíguo, apesar do apoio da polícia rodoviária.

Desta maneira, nossa proposta inicial de discutir a expansão do transporte coletivo intermunicipal por linha suburbana, foi realizada. Entretanto, não consideramos o caso acabado, pois o setor de transporte é muito dinâmico, exigindo constantes atualizações.

## **5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ARAGÃO, J. J.G.; MARAR, J. R. **Transporte público: um serviço público ou uma atividade econômica policiada pelo Estado? O caso de quatro cidades brasileiras.** In: **“Ônibus Urbano – regulamentação e mercado”**. Brasília: I.G.E., 1996.

ARTESP. **Apresentação na Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo.** São Paulo. Disponível em: <  
<http://www.artesp.sp.gov.br>> Acesso em: 28 maio de 2002.

BICALHO, M.P. & RODRIGUES M. **Trilhos e linhas: história do transporte urbano em Campinas:** Emdec, 2004. 240p.

BORGES, E.F. **A Rede de transportes terrestres e os compartimentos do relevo paulista.** Geografia e Planejamento, São Paulo, n. 20, p., 1975.

BORGES, E. F. Evolução do tráfego na rede rodoviária do Estado. Influência da pavimentação. Aspectos econômicos. **Boletim do DER**, São Paulo, ano 27,n. 81, p. 25-31, 1962.

BRASILEIRO, A. Relaciones contractuales entre los poderes públicos y las empresas privadas de autobuses urbanos in Brasil. In: **Ônibus Urbano – regulamentação e mercado**. Brasília: I.G.E., 1996. p.

BUPEC - **Plano de transporte rodoviário intermunicipal.** Cidade, 1990. p. 127. Mimeografado.

CANO, W. et al O processo de urbanização paulista no período de 1970- 89 . In: **CENÁRIOS da urbanização paulista**. São Paulo. Governo do Estado de São Paulo, 1992.

DER. **Boletim do Departamento de Estradas de Rodagem**. São Paulo, outubro de 1948.

FELEX, J.B. **Região, habitantes e transportes**. 1990. 66 f. Tese (Livre Docência) - EESC – Universidade São Paulo, São Carlos, 1990.

FELEX, J.B. Transporte regional: um caso a parte. **Anais ANPET**, São Paulo, v. 1. p. 387-96, out. 1988.

FERRAZ, A. C.C. P. **Escritos sobre transporte, trânsito e urbanismo**. Ribeirão Preto: São Francisco, 1998. 318p.

FERREIRA, E.R. **Diagnostico sobre os fluxos de ônibus em terminais rodoviários**. Rio Claro: Igce/Unesp/Rc, 1997. 65p.

FERREIRA, E. R. ***A evolução da malha rodoviária no Estado de São Paulo- 1950/2002- A questão do transporte coletivo intermunicipal suburbano.*** Rio Claro: Igce/Unesp, 2003. 60p.

GOL faz pedido de US\$ 6 bi a Boeing. ***O Estado de São Paulo***, São Paulo, 24 jul. 2005. Economia, p B7.

GÔMARA, A. R. de B. ***O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.*** Brasília: ABRATI, 1999.

GOMES, L.M.; COSSENZA, O.N. Qualidade do Serviço Oferecido pelo Transporte Coletivo Interestadual por Ônibus - Uma Avaliação feita pelo Usuário. ***Anais ANPET***, São Carlos, 20-25 de novembro de 1995, p. 618-625.

GONÇALVES, E.P. ***Origem e evolução dos transportes estaduais e interestaduais de passageiros: Andorinha uma empresa pioneira.*** Presidente Prudente: IPEA, UNESP, 1987.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. ***"PROINDE - Plano Rodoviário de Interiorização do Desenvolvimento"***. São Paulo, Plano Rodoviário 1972/75, Cap. I e II, 1972.

JUNQUEIRA, L. Transporte clandestino: o que o marketing pode nos ensinar?. **ANTP**, São Paulo, Ano 25, 2002, 4<sup>o</sup> trimestre, p. 23-54.

LADEIRA, R. M. Como acabou o transporte clandestino em Belo Horizonte. **ANTP**, São Paulo, Ano 26, 2004, 2<sup>o</sup> trimestre, p. 61-68.

LANGEMBUCH, J. R. Organização Urbana do Estado de São Paulo Analisada pela Circulação Intermunicipal. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 299, p. 26-52, 1970.

LAPATE, R.; LATUF, W. A. Serviço complementar leva e traz: a experiência de Ribeirão Preto na eliminação do transporte clandestino. **ANTP**, São Paulo, Ano 26- 2004- segundo trimestre, p. 23-32.

LEISTER, A. **A Circulação Rodoviária do Estado de São Paulo**. 1980. 103 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo.

MARCONI, S. R. C. **O contexto histórico/econômico do Estado de São Paulo no governo Carvalho Pinto Análise do Projeto de Revisão Agrária**. Rio Claro; IGCE/UNESP, 1992.

MARINO, C.A. ***Sobre o Trem de Passageiros para Longas Distâncias***. 1994. 96 f. Dissertação (Mestrado em Transportes), Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos.

MARQUES, M. A Estrutura da Rede Viária Terrestre de São Paulo. ***Boletim Paulista de Geografia***, São Paulo, n. 55, 1978, p. 47-76.

MONBEIG, P. ***Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo***. São Paulo: Hucitec; Polis, 1984.

NASCIMENTO, B.H. ***Formação da indústria automobilista brasileira***. Política de Desenvolvimento Industrial em uma Economia Dependente , USP - Instituto de Geografia, número 24, São Paulo, 1976.

NEGRI, B. ***Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)***. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

ORRICO FILHO, R. D., et al ***Ônibus Urbano – Regulamentação e mercado***. Brasília: I.G.E., 1996.

ORRICO, FILHO, R. D. ; SANTOS, E. M. Transporte coletivo urbano por ônibus: regulamentação e Competição In: **Ônibus Urbano – Regulamentação e mercado**. Brasília: I.G.E., 1996.

PEQUENO, H.A. DER - 60 Anos na Estrada. **Revista Rodoviarismo**, São Paulo, p. 09-13, out. 1994.

PINTO, N.P.A. **Política da Borracha no Brasil**: a falência da borracha vegetal. São Paulo: HUCITEC, 1984.

PIRES. A. B. **Transporte Humano – cidades com qualidade de vida**. São Paulo: ANTP, 1999. 312 p.

PIRES. A. B. **O Transporte Clandestino no Brasil**. São Paulo: ANTP, 2000. 165 p.

RECENA, L. G. A queda de demanda dos sistemas de transporte público de passageiros poderia ter sido prevista? O surgimento do clandestino também? **ANTP**, São Paulo: Ano 25, 2002, 4º trimestre, p.83-89

RODOVIARISMO - *Associação Rodoviária do Brasil*. São Paulo. Out. 1994.



RONCHEZEL, J. A. A fala e o fato: limites da descentralização industrial no Estado de São Paulo. ***Boletim de Geografia Teórica***, Rio Claro, v. 13, n. 25, p. 5-26 , 1983.

SCARLATTO, F.C. ***A Indústria Automobilista no Capitalismo Brasileiro e suas Articulações com o Crescimento Espacial da Metrópole Paulistana***. 1981. 142 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras, Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SÃO PAULO. Governo do Estado de São Paulo. *Criação da região metropolitana de Campinas*: lei complementar 870. São Paulo, 2000. Disponível em: [www.emtuesp.com.br/Campinas](http://www.emtuesp.com.br/Campinas). Acesso em: 19 jul. 2000.

SÃO PAULO. Governo do Estado de São Paulo. *Criação da Região Metropolitana da Baixada Santista*: lei complementar 815. São Paulo, 1996. Disponível em: [www.emtuesp.com.br/Baixada Santista](http://www.emtuesp.com.br/Baixada_Santista). Acesso em: 30 jul. 1996.

SÃO PAULO. Governo do Estado de São Paulo. *Criação da Região Metropolitana de São Paulo*: lei complementar 94. São Paulo, 1974.

SÃO PAULO. SECRETARIA DE TRANSPORTE. ***Plano de Transportes***, Diário Oficial do Estado de São Paulo. Poder Executivo, São Paulo, 20 jun. 1990. Seção de Transportes, p. 16-24.

SÃO PAULO. SECRETARIA DE TRANSPORTE. ***Regulamento do Serviço Intermunicipal Fretado de Transporte Coletivo de Passageiros***, Diário Oficial do Estado de São Paulo. Decreto-lei 29.912, 12 de maio de 1989.

SÃO PAULO. SECRETARIA DE TRANSPORTE. ***Regulamento do Serviço Intermunicipal Regular de Transporte Coletivo de Passageiro***, Diário Oficial do Estado de São Paulo. Decreto-lei 29.913, 12 de maio de 1989.

SÃO PAULO. Governo do Estado de São Paulo. Secretaria dos Transportes. ***Relação de linhas por empresas permissionárias.*** São Paulo, 1996. 59 p.

SÃO PAULO. Governo do Estado de São Paulo. Secretaria dos Transportes. ***Relação de linhas por empresas permissionárias.*** São Paulo, 2002. 45 p.

SÃO PAULO. Governo do Estado de São Paulo. Secretaria dos Transportes. ***Relação de linhas por empresas permissionárias.*** São Paulo, 2005. 45 p.

SENÇO, W. ***Proposta para Planejamento e Programação de Obras Rodoviárias***. 1972. Tese (Doutorado em Transportes). Depto. de Engenharia. Universidade de São Paulo, São Paulo.

SILVA, E.B. ***Refazendo a Fábrica Fordista***. Contrastes da Indústria Automobilística no Brasil e na Grã-Bretanha. São Paulo: HUCITEC-FAPESP, 1991. 394 p.

SAMPAIO, S.S. Evolution and Crisis of the Brazilian Motor Vehicle Industry: TNCs, the State and the Strategies of a National Producer Firm. ***IGU Commission on Industrial Change***. Orlando: Florida, 1992.

SANTOS, E. M. Concentração em mercados de ônibus urbano no Brasil: uma análise empírica. In: ***Ônibus Urbano: regulamentação e mercado***. Brasília: I.G.E., 1996.

São Paulo. Secretaria dos Transportes Metropolitanos. ***Transporte metropolitano: ações do governo no transporte intermunicipal por ônibus na Região Metropolitana de São Paulo***. São Paulo: EMTU, 1999. 156 p.

TAMBELLI, D. G.; CRUZ, D. M. C. G.; MARTINS, J. A. F.; LADEIRA, R. M.; JUNQUEIRA, L. M. Os caminhos do transporte clandestino. ***ANTP***, São Paulo, Ano 23, 2000, 4º trimestre, p. 97-106.

[www.artesp.sp.gov.br/servicos/permissoes/servicos\\_del\\_transcoletivo\\_dadosatuais.asp](http://www.artesp.sp.gov.br/servicos/permissoes/servicos_del_transcoletivo_dadosatuais.asp). Acessado em 08/03/2006.

[www.der.sp.gov.br/malha/rdodo\\_online.asp](http://www.der.sp.gov.br/malha/rdodo_online.asp). Acessado em 30/01/2004

[www.emtusp.com.br/institucional/baixada.htm](http://www.emtusp.com.br/institucional/baixada.htm). Acessado em 30/01/2004

[www.emtusp.com.br/institucional/campinas.htm](http://www.emtusp.com.br/institucional/campinas.htm). Acessado em 30/01/2004

[www.emtusp.com.br/empresa/intermediario.htm?sistema\\_todos&regiao=todas&pg=buscaregiao.htm](http://www.emtusp.com.br/empresa/intermediario.htm?sistema_todos&regiao=todas&pg=buscaregiao.htm). Acessado em 30/01/2004

[www.setpesp.org.br/institucional/associados/index.asp](http://www.setpesp.org.br/institucional/associados/index.asp). Acessado em 29/10/2003

[www.gruposantacruz.com.br](http://www.gruposantacruz.com.br) Acessado em 15/05/2005

## **ANEXO 01**

**Quadro 00. Novas empresas de ônibus intermunicipais no Estado de São Paulo. Variação ocorrida entre 1996 a 2005.**

| <b>Empresa</b>               | <b>Ano</b> | <b>Número de Linhas</b> |
|------------------------------|------------|-------------------------|
| Brambilla. Trans e Turismo   | 2002       | 01                      |
| Breda Sorocaba Trans. Tur    | 2002       | 30                      |
| Auto Del Oeste Ltda.         | 2002       | 04                      |
| Pontur Trans. Tur Ltda       | 2005       | 07                      |
| Luwasa Transporte Rodoviário | 2005       | 03                      |

Fonte: DER/Artesp

Já no quadro XX, relacionam-se cinco novas empresas de transporte intermunicipal no Estado de São Paulo entre os anos de 1996 a 2005, sendo três delas variações de grupos pré-existentes; a saber:

- Brambilla Transportes e Turismo da Empresa de Ônibus Jose Brambilla Ltda
- Breda Sorocaba Transporte e Turismo da Breda Transporte e Turismo Ltda.
- Luwasa Transporte Rodoviário da Viação Luwasa Ltda.

## **Anexo 02**

## Linhas suburbanas do Estado de São Paulo. 1996.

| <b>Linhas suburbanas</b>         | <b>Empresas</b>     | <b>Quilômetros</b> |
|----------------------------------|---------------------|--------------------|
| Adamantina/ Mariápolis           | Jandaia             | 20.0               |
| Agudos/ Borebi                   | Agudos              | 12.0               |
| Americana/ Santa Bárbara         | AVA                 | 10.0               |
| Americana/ Sumaré                | Ouro Verde          | 16.5               |
| Americana/ Sumaré/ Nova Odessa   | Ouro Verde          | 11. 0              |
| Amparo/ Pedreira                 | Serrano             | 18.0               |
| Aparecida/ Guaratinguetá         | Pássaro Marrom      | 4.1                |
| Aparecida/ Roseira               | Pássaro Marrom      | 14.9               |
| Araçatuba/ Birigui               | Birigui             | 15.0               |
| Araçatuba/ Guararapes            | Reunidas Pta.       | 30.0               |
| Araçatuba/ Santo A. do Araranguá | Itamarati           | 48.0               |
| Arapei/ Bananal                  | Arapei              | 18.4               |
| Araraquara/ Américo Brasiliense  | Cruz                | 16.0               |
| Araraquara/ Rincão               | Ramazini            | 39.0               |
| Arthur Nogueira/ Campinas        | Princesa D'Oeste    | 58.0               |
| Assis/ Candido Mota              | J.F.Garcia          | 14.0               |
| Assis/ Tarumã                    | Integração do Vale  | 23.6               |
| Atibaia/ Bom Jesus dos Perdoes   | Atibaia - São Paulo | 15.0               |
| Atibaia/ Campo Limpo             | Atibaia             | 43.0               |
| Atibaia/ Mairiporã               | Atibaia - São Paulo | 28.0               |
| Atibaia/ Piracaia                | Atibaia - São Paulo | 26,8               |
| Bauru/ Agudos                    | Prata               | 23.0               |
| Bertioga/ São Sebastião          | Atlântico           | 64.5               |
| Bilac/ Araçatuba                 | Guerino Seiscentos  | 40.0               |
| Botucatu/ São Manuel             | Prata               | 26.0               |
| Bragança Paulista/ Tuiuti        | N.S Fátima          | 25.8               |
| Bragança Paulista/ Vargem        | N.S Fátima          | 23.0               |
| Caçapava/ Taubaté                | Pássaro Marrom      | 22.0               |
| Cajobi Olímpia                   | Luwasa              | 26.5               |



|                                         |                 |       |
|-----------------------------------------|-----------------|-------|
| Campinas/ Hortolândia                   | Rosa dos Ventos | 18.0  |
| Campinas/ Hortolândia                   | Boa Vista       | 18.0  |
| Campinas/ Hortolândia                   | Boa Vista       | 26.0  |
| Campinas/ Jaguariúna                    | Serrano         | 35,8  |
| Campinas/ Paulínia                      | Bonavita        | 25.0  |
| Campinas/ Sumaré                        | Ouro Verde      | 22.0  |
| Capão Bonito/ Ribeirão Grande           | Amarelinho      | 25.0  |
| Caraguatatuba/ Ubatuba                  | Litorânea       | 52.0  |
| Catanduva/ Cajobi                       | Luwasa          | 44,7  |
| Catanduva/ Marapuama                    | Luwasa          | 47.0  |
| Catanduva/ Tabapuã                      | Tabapuã         | 26.0  |
| Cerquilha/ Tietê                        | Calvipe         | 12.0  |
| Dracena/ Tupi Paulista                  | Adamantina      | 19.0  |
| Dumont/ Ribeirão Preto                  | Petitto         | 24.0  |
| Guaratinguetá/ Lorena                   | Pássaro Marrom  | 16.9  |
| Guaratinguetá/ Potim                    | Pássaro Marrom  | 17.0  |
| Guaratinguetá/ Roseira                  | Pássaro Marrom  | 21.0  |
| Guarujá/ Bertioga                       | Guarujá         | 78.1  |
| Guarujá/ Cubatão                        | Guarujá         | 50.9  |
| Ibirá/ Catanduva                        | Luwasa          | 41.4  |
| Iperó/ Boituva                          | São Jorge       | 9.0   |
| Iperó/ Sorocaba                         | São Jorge       | 32.0  |
| Iracemápolis/ Limeira                   | Cidade Azul     | 16.7  |
| Itapetininga/ Sarapuí                   | Breda           | 35.0  |
| Itú/ Mairinque                          | N. S. da Ponte  | 33.9  |
| Jaboticabal/ Araraquara                 | Ramazini        | 105.0 |
| Jaboticabal/ Araraquara/<br>Guariba     | Ramazini        | 26.0  |
| Jaboticabal/ Araraquara/<br>Santa Lúcia | Ramazini        | 39.0  |
| Jaboticabal/ Pitangueiras               | Leone           | 38.0  |
| Jacaré/, Mogi das Cruzes                | Eroles          | 64.0  |
| Jacupiranga/ Cajati                     | Mina do Vale    | 33.0  |
| Jambeiro/ São Jose dos Campos           | Atlântico       | 36,1  |
| Jardinópolis/ Ribeirão Preto            | Ribe            | 26,9  |
| Jundiaí/ Cabreuva                       | Chechinato      | 35.0  |
| Jundiaí/ Cabreuva                       | Chechinato      | 41.0  |
| Jundiaí/ Itupeva                        | Chechinato      | 33.0  |

|                                        |                      |      |
|----------------------------------------|----------------------|------|
| Jundiaí/ Itupeva                       | Chechinato           | 23.0 |
| Jundia/ Jordanésia/ Cajamar            | Rap.Luxo<br>Campinas | 44.3 |
| Jundiaí/ Várzea Paulista               | Rap.Luxo<br>Campinas | 12.0 |
| Juquia/ Registro                       | Breda                | 64.0 |
| Leme/ Santa Cruz da<br>Conceição       | Lima & Lima          | 17.0 |
| Lins/ Getulina                         | Linense              | 25.0 |
| Lins/ Guaiçara                         | Linense              | 9.2  |
| Lins/ Promissão                        | Linense              | 22.0 |
| Lins/ Sabino                           | Linense              | 24.0 |
| Lucélia/ Adamantina                    | Lopes                | 10.6 |
| Mairinque/ Alumínio                    | São Roque            | 17.0 |
| Marília/, Garça                        | Turismar             | 36.0 |
| Marília/ Pompéia/ Tupã                 | Brambilla            | 30.0 |
| Marília/ Pompéia/ Oriente              | Brambilla            | 19.0 |
| Matão/ Dobrada/ Santa<br>Ernestina     | Paraty               | 19.9 |
| Mirassol/ Jaci                         | Itamarati            | 12.0 |
| Mogi Guaçú/ Estiva Gerbi               | Santa Cruz           | 16.3 |
| Mogi Mirim/ Mogi Guaçú                 | Santa Cruz           | 15.0 |
| Nat.da Serra/ Red.da Serra/<br>Taubaté | Redenção             | 65.7 |
| Nazaré Paulista/ Franco da<br>Rocha    | Mairiporã            | 54.0 |
| Nazaré Paulista/ Mairiporã             | Mairiporã            | 35.0 |
| Neves Paulista/ Jose<br>Bonifácio      | Celico               | 54.0 |
| Nova Odessa/ Americana                 | Ouro Verde           | 13.0 |
| Paraibuna/ São Jose dos<br>Campos      | Atlântico            | 41.4 |
| Paulínia/ Cosmópolis                   | Bonavita             | 24.0 |
| Pedro de Toledo/ Miracatu              | Pevatur              | 32.8 |
| Pedro de Toledo/ Peruíbe               | 9 de Julho           | 26.0 |
| Pindorama/ Catanduva                   | Luwasa               | 14.0 |
| Piracicaba/ Iracemápolis               | Cidade Azul          | 27.0 |
| Porangaba/ Conchas                     | São Jorge            | 27.0 |
| Porto Feliz/ Itú                       | Bonavita             | 27.0 |
| Porto Feliz/ Sorocaba                  | São João             | 41.0 |
| Pradópolis/ Ribeirão Preto             | Petitto              | 43.0 |

|                                    |                    |       |
|------------------------------------|--------------------|-------|
| Praia Grande/ Cubatão              | Marazul            | 35.9  |
| Praia Grande/ Santos               | Marazul            | 34.0  |
| Pres. Prudente/ Santo Anastácio    | Andorinha          | 49.0  |
| Pres.Prudente/ Santo Expedito      | Jandaia            | 52.0  |
| Pres. Prudente/ Álvares Machado    | Jandaia            | 15.3  |
| Presidente Prudente/ Anhumas       | Jandaia            | 19.0  |
| Presidente Prudente/ Emilianópolis | Jandaia            | 56.0  |
| Presidente Prudente/ Martinópolis  | Jandaia            | 31.0  |
| Presidente Prudente/ Narandiba     | Jandaia            | 45.2  |
| Presidente Prudente/ Pirapozinho   | Jandaia            | 23.4  |
| Pres. Prudente/ Regente Feijó      | Jandaia            | 19.2  |
| Presidente Prudente/ Taciba        | Jandaia            | 43.0  |
| Presidente Prudente/ Tarabai       | Jandaia            | 32.0  |
| Rafard/ Capivari                   | Souza              | 10.0  |
| Registro/ Eldorado                 | Princesa de Campos | 71.7  |
| Registro/ Jacupiranga              | Princesa de Campos | 47.0  |
| Registro/ Miracatu                 | 9 de julho         | 77.0  |
| Registro/ Pariquera – Açú          | Princesa de Campos | 28.0  |
| Registro/ Sete Barras              | Princesa de Campos | 22.2  |
| Registro/ Barra do Turvo           | Princesa de Campos | 156.0 |
| Ribeirão Preto/ Barrinha           | São Bento          | 46.0  |
| Ribeirão Preto/ Batatais           | São Bento          | 46.0  |
| Ribeirão Preto/ Cravinhos          | Rápido D'Oeste     | 70.0  |
| Ribeirão Preto/ Serrana.           | São Bento          | 32.0  |
| Ribeirão Preto/ Sertãozinho        | São Bento          | 23.0  |
| Rinópolis/ Oswaldo Cruz            | Guerino Seiscentos | 26.0  |

|                                     |                 |      |
|-------------------------------------|-----------------|------|
| Rio das Pedras/ Piracicaba          | Noiva colinense | 17.0 |
| Sabino/ Lins                        | Luwasa          | 24.0 |
| Sales/ Ibirá                        | Luwasa          | 40.0 |
| Salto/ Elias Fausto                 | Nardelli        | 25.0 |
| Salto/ Itú                          | Bonavita        | 13.8 |
| Santos/ Cubatão                     | Guarujá         | 81.5 |
| Santos/ Cubatão                     | Metropolitano   | 28.9 |
| Santos/ São Vicente                 | Marazul         | 43.9 |
| Santos/ São Vicente                 | Metropolitano   | 32.1 |
| São Carlos/ Ibaté                   | Paraty          | 27.0 |
| São J do Rio Preto/ Nova Aliança    | Pevetur         | 29.0 |
| São J. do Rio Preto/ Mirassol       | Pevetur         | 19.0 |
| São J. do Rio Preto/Mirassolândia   | Pevetur         | 31.0 |
| São J.do Rio Preto/ Mirassol        | Itamarari       | 17.0 |
| São J.do Rio Preto/ Monte Aprazível | Itamarari       | 39.6 |
| São J.do Rio Preto/ Neves Paulista  | Itamarari       | 38.0 |
| São J.do Rio Preto/ Nova Granada    | São Rafael      | 41.0 |
| São J.do Rio Preto/ Onda Verde      | Pevetur         | 32.0 |
| São Jose do Rio Preto/ Balsamo      | Itamarati       | 31.0 |
| São Jose do Rio Preto/Guapiaçu      | Itamarati       | 20.0 |
| São Jose do Rio Preto/ Ibirá        | Itamarati       | 57.3 |
| São Jose do Rio Preto/Tanabi        | Itamarati       | 47.8 |
| São Jose dos Campos/ Caçapava       | Jacareí         | 24.5 |
| São Jose dos Campos/ Jacareí        | Jacareí         | 20.4 |
| São Paulo/ Miracatu                 | Soamim          | 99.9 |
| São Roque/ Araçariguama             | São Roque       | 19.0 |
| São Roque/ Ibiúna                   | São Roque       | 23.9 |
| São Roque/ Mairinque                | São Roque       | 11.0 |
| São Sebastião/ Caraguatatuba        | Litorânea       | 27.0 |
| São Vicente/ Itanhaém               | Marazul         | 58.4 |

|                                 |                      |              |
|---------------------------------|----------------------|--------------|
| São Vicente/ Praia Grande       | Marazul              | 27.0         |
| São Vicente/ Santos             | Marazul              | 28.2         |
| São Vicente/Santos              | Marazul              | 24.2         |
| Sertãozinho/ Barrinha           | São Bento            | 23.0         |
| Sorocaba/ Araçoiaba da Serra    | Breda                | 42.5         |
| Sorocaba/ Boituva               | Breda                | 44.0         |
| Sorocaba/ Itú                   | N.S. da Ponte        | 23.0         |
| Sorocaba/ Mairinque             | São Jorge            | 26.0         |
| Sorocaba/ Salto de Pirapora     | Breda                | 8.0          |
| Sorocaba/ São Roque             | N.S. da Ponte        | 42.0         |
| Sorocaba/ Votorantin            | São João             | 9.1          |
| Sumaré/ Americana               | Ouro Verde           | 15.1         |
| Sumaré/ Campinas                | Ouro Verde           | 19.0         |
| Sumaré/ Campinas                | Ouro Verde           | 26.0         |
| Sumaré/ Hortolândia             | Ouro Verde           | 19.0         |
| Taiaçu/ Jaboticabal             | Verzolla             | 35.0         |
| Taiaçu/ Monte Alto              | Verzolla             | 22.0         |
| Taubaté/ Pindamonhangaba        | Pássaro Marrom       | 17.2         |
| Taubaté/ Pindamonhangaba        | Vale do Paraíba      | 27.4         |
| Taubaté/ Tremembé               | Vale do Paraíba      | 11.7         |
| Tremembé/ Caçapava              | Vale do Paraíba      | 35.2         |
| Urupês/ Catanduva               | Luwasa               | 44.0         |
| Valinhos/ Campinas              | Rap.Luxo<br>Campinas | 13.0         |
| Valinhos/ Vinhedo               | Rap.Luxo<br>Campinas | 10.8         |
| <b>Tamanho médio das linhas</b> |                      | <b>29.70</b> |

Fonte: DER. 1996

## **Anexo 03**

### **Linhas suburbanas no Estado de São Paulo - 2002.**

| <b>Linhas</b>              | <b>Empresas</b> | <b>Quilômetros</b> |
|----------------------------|-----------------|--------------------|
| Álvaro de Carvalho/Marília | Luwasa          | 49.00              |

|                                     |                             |        |
|-------------------------------------|-----------------------------|--------|
| Amparo/ Monte Alegre do Sul         | Serrano                     | 16.00  |
| Andradina / Ilha Solteira           | Reunidas Paulista           | 93.00  |
| Aparecida do Oeste /Santa Fé do Sul | Itamarati                   | 49.20  |
| Araçatuba/Birigui                   | Guerino Seiscentos          | 17.90  |
| Araçatuba/S.Antonio do Araranguá    | Itamarati                   | 59.50  |
| Araçatuba/Tiriúba                   | Itamarati                   | 84.10  |
| Araraquara/Jaboticabal              | Danúbio Azul                | 84.00  |
| Araraquara/Matão                    | Ramazimi/DanúbioAzul/Paraty | 35.50  |
| Araraquara/Nova Europa              | Paraty                      | 52.00  |
| Ariranha/Catanduva                  | Cizino Araújo               | 29.70  |
| Artur Nogueira/Mogi Mirim           | Princesa d'Oeste            | 50.70  |
| Assis/ Palmital                     | AVOA                        | 59.00  |
| Assis/Florínea                      | Integração do Vale          | 50.50  |
| Assis/Maracáí                       | Luchini                     | 33.00  |
| Assis/Paraguaçu Pta.                | Guerino Seiscentos          | 41.00  |
| Assis/Presidente Prudente           | Guerino Seiscentos          | 162.00 |
| Atibaia/Campo Limpo Pta             | Atibaia-São Paulo           | 22.60  |
| Atibaia/Itatiba                     | Serrano                     | 41.00  |
| Atibaia/Jarinú                      | Atibaia - São Paulo         | 24.00  |
| Atibaia/Jundiaí                     | Serrano                     | 30.80  |
| Atibaia/Nazaré Pta.                 | Atibaia - São Paulo         | 27.00  |
| Avai/Bauru                          | J.C.Santos                  | 44.00  |
| Avaré/ Cerqueira César              | Manoel Rodrigues            | 41.00  |
| Avaré/ Paranapanema                 | Manoel Rodrigues            | 85.00  |
| Avaré/Águas de Santa Bárbara        | Manoel Rodrigues            | 65.00  |
| Avaré/Arandu                        | Manoel Rodrigues            | 17.00  |

|                           |                    |        |
|---------------------------|--------------------|--------|
| Avaré/Fartura/Taquarituba | Manoel Rodrigues   | 31.10  |
| Avaré/Parajuí             | Manoel Rodrigues   | 69.00  |
| Avaré/São Manoel          | Casquel            | 60.00  |
| Barretos/Colômbia         | Danúbio Azul       | 46.00  |
| Barretos/Guairá           | S.Maria Guairá     | 43.00  |
| Bauru/ Garça              | Prata              | 81.00  |
| Bauru/Arealva             | Ibitinguense       | 54.00  |
| Bauru/Areiópolis          | Prata              | 74.00  |
| Bauru/Bariri              | Reunidas Paulista  | 89.00  |
| Bauru/Bocaina             | Reunidas Paulista  | 94.00  |
| Bauru/Duartina            | Prata              | 50.70  |
| Bauru/Pirajuí             | Reunidas Paulista  | 73.00  |
| Bauru/Reginópolis         | Ibitinguense       | 110.00 |
| Bertioga/São Sebastião    | Litorânea          | 64.50  |
| Birigui/Araçatuba         | Guerino Seiscentos | 18.50  |
| Boituva/Tatuí             | São Jorge          | 31.00  |
| Botucatu/Pardinho         | Botucatu           | 43.00  |
| Bragança Pta./ Jundiaí    | Serrano            | 73.00  |
| Bragança Pta/ Atibaia     | Bragança           | 27.00  |
| Bragança Pta/ Pedra Bela  | Bragança           | 20.00  |
| Brauna/Penápolis          | Liberino Bogo      | 33.00  |
| Cachoeira Pta./Cruzeiro   | Pássaro Marrom     | 20.40  |
| Campinas/Amparo           | Serrano            | 76.30  |
| Campinas/Jundiaí          | Bonavita           | 37.00  |
| Catanduva/Bebedouro       | Luwasa             | 81.00  |
| Catanduva/Marapuama       | Luwasa             | 22.00  |
| Catanduva/Monte Azul Pta. | Luwasa             | 83.50  |



|                                       |                             |       |
|---------------------------------------|-----------------------------|-------|
| Cerqueira César /Bernardino de Campos | Rio Pardo                   | 42.10 |
| Chavantes/Ourinhos                    | Princesa do Norte           | 23.00 |
| Clementina/Araçatuba                  | Guerino Seiscentos          | 65.00 |
| Colina/Viradouro                      | Ramazini                    | 46.30 |
| Cosmópolis/Limeira                    | Bonavita                    | 34.00 |
| Cosmorama/Fernandópolis               | Itamarati                   | 80.80 |
| Cotia/Piedade                         | Danúbio Azul                | 70.90 |
| Cruzália/ Assis                       | Integração do Vale          | 61.60 |
| Cruzeiro/Lavrinhas                    | Pássaro Marrom              | 23.10 |
| Dourado/São Carlos                    | Reunidas Paulista           | 80.50 |
| Dracena/Monte Castelo/Tupi Pta.       | Adamantina                  | 37.00 |
| Dracena/Panorama                      | Constancio Costa/Adamantina | 56.00 |
| Fernandópolis/ Populina               | Santa Rita                  | 70.80 |
| Fernandópolis/Cardoso/Macedônia       | Santa Rita                  | 48.00 |
| Fernandópolis/Cardoso/Mira Estrela    | Santa Rita                  | 41.00 |
| Fernandópolis/Indiaporã               | Santa Rita                  | 53.00 |
| Fernandópolis/Indiaporã               | Santa Rita                  | 58.00 |
| Fernandópolis/Populina                | Santa Rita                  | 70.80 |
| Flora Rica/Dracena                    | Jandaia                     | 46.00 |
| Florida Rica/Adamantina/Pacaembu      | Adamantina                  | 32.00 |
| Franca/Itirapuã /Patrocínio Pta.      | Cristalense                 | 33.00 |
| Franca/Pedregulho                     | Cristalense                 | 45.00 |
| Franca/Restinga                       | Cristalense                 | 16.00 |
| Franca/Ribeirão Corrente              | Cristalense                 | 35.00 |

|                               |                    |       |
|-------------------------------|--------------------|-------|
| Franca/São José da Bela Vista | Cristalense        | 34.00 |
| Gabriel Monteiro/Araçatuba    | Guerino Seiscentos | 57.00 |
| Garça/ Lucianópolis           | Ibitinguense       | 45.00 |
| Garça/ Álvaro de Carvalho     | Ibitinguense       | 23.00 |
| Garça/ Ubirajara              | Ibitinguense       | 76.00 |
| Guariba/Jaboticabal           | Ramazini           | 26.00 |
| Guariba/Ribeirão Preto        | Petitto            | 79.00 |
| Guariba/Rincão                | Ramazini           | 40.00 |
| Guariba/Santa Ernestina       | Ramazini           | 28.00 |
| Ibiúna/Piedade                | Vila Elvio         | 28.00 |
| Igaratá/São José dos Campos   | Eroles             | 73.10 |
| Ilha Comprida/Registro        | Intersul           | 92.40 |
| Iperó/Sorocaba                | São Jorge          | 38.00 |
| Jaboticabal/ Ribeirão Preto   | Itamarati          | 66.60 |
| Jaboticabal/Pradópolis        | Petitto            | 62.00 |
| Jacareí/Igaratá               | Eroles             | 28.40 |
| Jacareí/Santa Isabel          | Eroles             | 33.20 |
| Jacareí/São José dos Campos   | Jacareí            | 25.10 |
| Jales/Pontalinda              | Itamarati          | 32.80 |
| Jales/Populina                | São José           | 70.00 |
| Jales/Rubinéia                | Itamarati          | 72.20 |
| Jambeiro/São José dos Campos  | Litorânea          | 36.10 |
| Jarinú/ Campo Limpo Pta.      | Atibaia-São Paulo  | 22.00 |
| Jundiaí/Jarinú                | Atibaia-São Paulo  | 27.00 |
| Laranjal Paulista/Piracicaba  | Noivacolinense     | 42.00 |
| Limeira/Cordeirópolis         | Cidade Azul        | 14.00 |
| Lins/Getulina                 | Guerino Seiscentos | 48.00 |

|                                     |                         |        |
|-------------------------------------|-------------------------|--------|
| Lins/Penápolis                      | Linense                 | 50.00  |
| Lorena/ Cachoeira Pta.              | Pássaro Marrom          | 18.90  |
| Lourdes/José Bonifácio              | Celico                  | 72.60  |
| Macaubal/Votuporanga                | São Francisco           | 58.00  |
| Marília/Ocaçu                       | Brambilla e Turismar    | 52.70  |
| Marília/Paraguaçu Pta.              | Turismar                | 88.00  |
| Marilia/Presidente Prudente         | Brambilla               | 201.10 |
| Marília/Tupã                        | Brambilla               | 76.00  |
| Matão /Taquaritinga                 | Paraty                  | 35.50  |
| Mogi das Cruzes/Jacareí             | Jacareí                 | 56.20  |
| Mogi das Cruzes/São José dos Campos | Jacareí                 | 76.20  |
| Morungaba/Itatiba                   | Serrano                 | 26.00  |
| Nipoã / São José do Rio Preto       | Celico                  | 53.00  |
| Osvaldo Cruz/Lucélia                | Lopes                   | 26.00  |
| Osvaldo Cruz/Sagres                 | Lopes                   | 21.00  |
| Osvaldo Cruz/Salmorão               | Atílio Natal            | 22.00  |
| Ourinhos/Ocaçu                      | Brambilla e Turismar    | 92.20  |
| Ourinhos/S. Cruz do Rio Pardo       | AVOA E Manoel Rodrigues | 61.70  |
| Ourinhos/S. Cruz do Rio Pardo       | AVOA                    | 19.90  |
| Ourinhos/Ubirajara                  | AVOA                    | 75.10  |
| Pacaembú/Dracena                    | Adamantina              | 48.00  |
| Pacaembú/Junqueirópolis             | Adamantina              | 16.00  |
| Palmital/Platina                    | AVOA                    | 23.90  |
| Paraibúna/ S.José dos Campos        | Litorânea               | 41.40  |
| Parapuã / Adamantina                | Adamantina              | 49.00  |
| Pedro de Toledo/Miracatu            | Juréia                  | 52.80  |

|                                    |                    |       |
|------------------------------------|--------------------|-------|
| Penápolis/Barbosa                  | Liberino Bogo      | 23.40 |
| Penápolis/José Bonifácio           | Celico             | 67.10 |
| Penápolis/Luisiânia                | Maciel Barros      | 48.30 |
| Pereira Barretos/Ilha Solteira     | Reunidas Paulista  | 41.30 |
| Pindorama/Catanduva                | Luwasa             | 14.00 |
| Piracicaba/Charqueada              | Trevisan           | 35.00 |
| Piracicaba/Rio Claro               | Via Sol            | 46.00 |
| Piracicaba/Saltinho                | Marchiori          | 16.80 |
| Piraju/ Águas de Santa Bárbara     | Del Oeste          | 65.00 |
| Piraju/ Taquarituba                | Del Oeste          | 60.00 |
| Piraju/Timburi                     | Del Oeste          | 34.00 |
| Porto Feliz/Sorocaba               | São João           | 41.00 |
| Pratânia /São Manoel               | Casquel            | 17.00 |
| Pres.Prudente/Martinópolis         | Jandaia            | 40.20 |
| Pres.Prudente/Pres.Bernardes       | Jandaia            | 52.00 |
| Pres.Prudente/Sandovalina          | Jandaia            | 78.00 |
| Presidente Alves/Iacanga           | Ibitinguense       | 73.00 |
| Quatá/Clementina                   | Guerino Seiscentos | 89.00 |
| Registro/Cajati                    | Princesa do Campos | 66.00 |
| Ribeirão Preto/ Altinópolis        | São Bento          | 76.00 |
| Ribeirão Preto/Pitangueiras        | Rápido D'Oeste     | 67.00 |
| Rinópolis/Tupã                     | Guerino Seiscentos | 53.00 |
| Rio Claro/Corumbataí               | Alexandre Jr.      | 32.00 |
| Rio Claro/Santa Gertrudes          | Santa Cruz         | 12.70 |
| S. Cruz R. Pardo/Bernardino Campos | Rio Pardo          | 24.30 |
| Sales/Adolfo/São J. Rio Preto      | Pevetur            | 97.00 |

|                                     |                  |       |
|-------------------------------------|------------------|-------|
| Santa Albertina/Jales               | São José         | 51.00 |
| Santa Cruz do Rio Pardo/Bauru       | Manoel Rodrigues | 98.50 |
| São Carlos/Araraquara               | Paraty           | 42.00 |
| São J. do Rio Preto/Nova Granada    | Itamarati        | 41.00 |
| São J. do Rio Preto/Palestina       | São Rafael       | 72.00 |
| São J.dos Campos/Monteiro<br>Lobato | Oito Irmãos      | 28.60 |
| São João B Vista/Águas da Prata     | Mirante          | 31.80 |
| São Joaquim Barra/Morro Agudo       | Danúbio Azul     | 32.00 |
| São Joaquim da Barra/Guairá         | Danúbio Azul     | 66.00 |
| São Joaquim da Barra/Guairá         | Danúbio Azul     | 75.00 |
| São Jose do Rio<br>Preto/Cosmorama  | Itamarati        | 74.80 |
| São Jose do Rio Preto/Ibirá         | Itamarati        | 35.60 |
| São José do Rio Preto/Icém          | São Rafael       | 69.00 |
| São José do Rio Preto/Poloni        | Itamarati        | 59.70 |
| São Jose do Rio Preto/Urupês        | Itamarati        | 70.60 |
| São Miguel Arcanjo/Itapetininga     | Breda            | 68.40 |
| São Roque/Cotia                     | Regional         | 27.00 |
| São Roque/Itapevi                   | Regional         | 27.00 |
| São Roque/Pirapora do Bom<br>Jesus  | Regional         | 26.50 |
| São Roque/Vargem Grande<br>Paulista | Regional         | 16.00 |
| Sorocaba/ Itu                       | N.S. da Ponte    | 40.00 |
| Tabapuã/Olímpia                     | Tabapuã          | 32.00 |
| Taiuva/Bebedouro                    | Verzolla         | 28.00 |
| Terra Roxa/Viradouro                | Ramazini         | 12.30 |

|                                 |                    |              |
|---------------------------------|--------------------|--------------|
| Tupã / Rancharia                | Adamantina         | 63.60        |
| Tupã /Bastos                    | Adamantina         | 33.10        |
| Tupã /Gabriel Monteiro          | Guerino Seiscentos | 84.00        |
| Tupã /Iacri                     | Adamantina         | 10.40        |
| Tupã/Luiziânia                  | Guerino Seiscentos | 88.90        |
| Tupã/Parapuã                    | Adamantina         | 40.00        |
| Tupi Paulista/Panorama          | Adamantina         | 60.00        |
| Ubarana/Adolfo                  | Pevetur            | 53.50        |
| Ubarana/José Bonifácio          | Pevetur            | 16.50        |
| Ubirajara/Bauru                 | Ibitinguense       | 95.90        |
| Ubirajara/Marília               | Brambilla          | 67.00        |
| Viradouro/Bebedouro             | Ramazini           | 24.00        |
| Viradouro/Ribeirão Preto        | Ramazini           | 87.00        |
| <b>Tamanho médio das linhas</b> |                    | <b>50.79</b> |

Fonte : ARTESP. 2002

## Anexo 04

### Linhas suburbanas do Estado de São Paulo-2005

| Linhas suburbanas                     | Empresas      | Quilômetros |
|---------------------------------------|---------------|-------------|
| Adamantina/Pres.Prudente/Osvaldo Cruz | Jandaia       | 145.80      |
| Águas de Lindóia/Itapira              | A.V. Bragança | 35.00       |
| Águas de Lindóia/Serra Negra          | A.V. Bragança | 22.00       |
| Álvaro de Carvalho/Marília            | Luwasa        | 36.00       |
| Andradina/Castinho                    | Reunidas Pta. | 19.00       |

|                                 |                    |        |
|---------------------------------|--------------------|--------|
| Apiaí/Iporanga                  | Princesa de Campos | 42.00  |
| Araçatuba/Auriflama             | Itamarati          | 69.00  |
| Araçatuba/Mirandópolis          | Reunidas Pta.      | 89.00  |
| Araraquara/Ribeirão Bonito      | P araty            | 43.00  |
| Assis/Candido Motta             | Luchini            | 39.00  |
| Assis/Platina                   | J.G. Garcia        | 25.00  |
| Avaré/Águas de Santa Bárbara    | Osastur            | 70.00  |
| Avaré/Itatinga                  | Osastur            | 41.00  |
| Avaré/São Manoel                | Osastur            | 60.00  |
| Barretos/São Joaquim da Barra   | S. Maria Guairá    | 96.00  |
| Bauru/Lins                      | Reunidas Pta.      | 114.00 |
| Bauru/Novo Horizonte            | Ibitinguense       | 119.00 |
| Botucatu/São Manoel             | Prata              | 36.00. |
| Bragança Pta./ Mairiporã        | A.V. Bragança      | 55.00  |
| Buri/Itapeva                    | Amarelinho         | 54.00  |
| Cafelândia / Lins               | Reunidas Pta.      | 24.00  |
| Campinas/Águas de Lindóia       | Serrano            | 113.00 |
| Campinas/Itatiba                | Serrano            | 53.00  |
| Capão Bonito/Buri               | Amarelinho         | 44.00  |
| Catanduva/São Jose do Rio Preto | Luwasa             | 61.00  |
| Colina/Barretos                 | Danúbio Azul       | 22.00  |
| Flora Rica/ Adamantina          | Adamantina         | 17.00  |
| Indaiatuba/Salto                | Bonavita           | 22.00  |
| Iporanga/Eldorado               | Princesa de Campos | 54.00  |
| Itapeva/Itabera                 | Amarelinho         | 38.00  |
| Itapeva/Taquarituba             | Manoel Rodrigues   | 87.00  |
| Itu/Mairinque                   | Pontur             | 34.00  |
| Itu/Sorocaba                    | Pontur             | 23.00  |
| Jales/Pereira Barretos          | Itamarati          | 106.40 |
| Jarinú/ Campo Limpo Pta.        | Atibaia/São Paulo  | 16.00  |
| Limeira/Cordeirópolis/Rio Claro | Cidade Azul        | 38.00  |
| Lins/Araçatuba                  | Reunidas Pta.      | 125.00 |
| Lins/Assis                      | Transfergo         | 165.00 |
| Lorena/Canas                    | São Jose           | 11.00  |
| Marília/Iepê                    | Turismar           | 157.00 |
| Marília/Lins                    | Turismar           | 120.00 |
| Marília/Presidente Prudente     | Guerino Seiscentos | 216.00 |
| Novo Horizonte/Taquaritinga     | Ibitinguense       | 106.00 |
| Paraguaçu Pta./Maracá           | Luchini            | 60.00  |
| Penápolis/Araçatuba             | Reunidas Pta.      | 64.00  |
| Pereira Barretos/Andradina      | Reunidas Pta.      | 45.00  |
| Pereira Barretos/Sud Menucci    | Reunidas Pta.      | 29.00  |
| Piacatu/Penápolis               | Liberino Bogo      | 75.00  |
| Pongaí/ Julio de Mesquita       | Luwasa             | 101.00 |



|                                      |                  |              |
|--------------------------------------|------------------|--------------|
| Pres. Prudente/Mirante Paranapanema  | Andorinha        | 66.00        |
| Rancharia/Nantes                     | Fadel            | 77.00        |
| Ribeirão Preto/Altinópolis           | São Bento        | 30.00        |
| Ribeirão Preto/Rincão                | Rápido do Oeste  | 79.00        |
| Ribeirão Preto/Sertãozinho           | Rápido do Oeste  | 67.00        |
| Ribeirão Preto/Taquaritinga          | Rápido do Oeste  | 85.00        |
| São Carlos/Itirapina                 | Paraty           | 40.00        |
| São João da Boa Vista/Águas da Prata | Santa Cruz       | 31.00        |
| São Jose do Rio Preto/Barretos       | Itamarati        | 105.00       |
| São Simão/ Luiz Antonio              | Rápido do Oeste  | 24.00        |
| Socorro/Bragança Pta.                | A.V. Bragança    | 57.00        |
| Sorocaba/São Roque                   | Pontur           | 42.00        |
| Taguarituba/Avaré                    | Manoel Rodrigues | 64.00        |
| <b>Tamanho médio das linhas</b>      |                  | <b>61.75</b> |

Fonte: ARTESP. 2005

## **ANEXO 05**

**AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS  
PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE  
DO ESTADO DE SÃO PAULO**

**Despachos do Diretor Geral, de 13-9-2004**

Processo nº 001.151/03 - Viação Luwasa Ltda. DEFIRO o pedido a fls. 79, e assim, AUTORIZO EM CARÀTER DEFINITIVO a cisão da empresa Viação Luwasa Ltda., vertendo parte de seu patrimônio à empresa VIAÇÃO LUWASA TRANSPORTE RODOVIÁRIO LTDA., que passará a operar as linhas de característica rodoviária dos autos 5918/DER/68, linha Araraquara-São José do Rio Preto; autos 8232/DER/77, linha Araraquara-São José do Rio Preto, via Pindorama, e autos 8832/DER/79, linha Araraquara-São José do Rio Preto, via Matão.

## **ANEXO 06**

**Controle de passageiros da empresa Danúbio Azul, linha suburbana  
Araraquara - Jaboticabal / auto DER - 8479**

|                                                  |                                 |
|--------------------------------------------------|---------------------------------|
| <b>VIAÇÃO</b><br><b>VIAGEM</b>                   | <b>Viação Danúbio Azul Ltda</b> |
| C.N.P.J. 56.927.163/0003-30                      |                                 |
| <b>1ª VIA - PASSAGEIRO</b>                       |                                 |
| <b>Nº 125833</b>                                 |                                 |
| Linha: ARARAQUARA - JABOTICABAL<br>Suburbana-DER |                                 |
| <b>ARARAQUARA - MATÃO</b>                        |                                 |
| Pasta Nº 02 - Série B-1                          |                                 |

|                                                  |                                 |
|--------------------------------------------------|---------------------------------|
| <b>VIAÇÃO</b><br><b>VIAGEM</b>                   | <b>Viação Danúbio Azul Ltda</b> |
| C.N.P.J. 56.927.163/0003-30                      |                                 |
| <b>1ª VIA - PASSAGEIRO</b>                       |                                 |
| <b>Nº 041766</b>                                 |                                 |
| Linha: ARARAQUARA - JABOTICABAL<br>Suburbana-DER |                                 |
| <b>MATÃO - JABOTICABAL</b>                       |                                 |
| Pasta Nº 02 - Série B-5                          |                                 |

|                                                  |                                 |
|--------------------------------------------------|---------------------------------|
| <b>VIAÇÃO</b><br><b>VIAGEM</b>                   | <b>Viação Danúbio Azul Ltda</b> |
| C.N.P.J. 56.927.163/0003-30                      |                                 |
| <b>1ª VIA - PASSAGEIRO</b>                       |                                 |
| <b>Nº 040886</b>                                 |                                 |
| Linha: ARARAQUARA - JABOTICABAL<br>Suburbana-DER |                                 |
| <b>ARARAQUARA - JABOTICABAL</b>                  |                                 |
| Pasta Nº 02 - Série B-3                          |                                 |