



**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA**  
**“JULIO DE MESQUITA FILHO”**  
**INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS**



Trabalho de Graduação

Curso de Graduação em Geografia

**ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DAS LINHAS SUBURBANAS NO TRANSPORTE  
COLETIVO INTERMUNICIPAL DO ESTADO DE SÃO PAULO**

Rafael Zapparoli Câmara

Prof. Dr. Enéas Rente Ferreira

Rio Claro (SP)

2012



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
"JULIO DE MESQUITA FILHO"  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
Instituto de Geociências e Ciências Exatas  
Campus de Rio Claro

*RAFAEL ZAPPAROLI CÂMARA*

ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DAS LINHAS SUBURBANAS NO TRANSPORTE  
COLETIVO INTERMUNICIPAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

Trabalho de Graduação apresentado ao  
Instituto de Geociências e Ciências Exatas -  
Câmpus de Rio Claro, da Universidade  
Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho,  
para obtenção do grau de Bacharel em  
Geografia.

*Rio Claro - SP*  
2012

*RAFAEL ZAPPAROLI CÂMARA*

ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DAS LINHAS SUBURBANAS NO TRANSPORTE  
COLETIVO INTERMUNICIPAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

Trabalho de Graduação apresentado ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas - Campus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, para obtenção do grau de Bacharel em Geografia.

Comissão Examinadora

Prof. Dr. Eneas Rente Ferreira (orientador)

Prof. Dr. Roberto Braga

Msc. Adriano Corrêa Maia

Rio Claro, 07 de dezembro de 2012.

Assinatura do aluno

Assinatura do orientador

Dedico

À minha querida família, pelo grande apoio de sempre, presente em todos os momentos, não importando as adversidades.

## **Agradecimentos**

Primeiramente, agradeço à minha família, sem os quais não teria chegado até aqui. Ao meu pai, José Camilo Câmara e minha mãe, Maria Lúcia Zapparoli Câmara, que sempre me dedicaram toda a atenção, amor e carinho que um filho precisa, e não mediram esforços para a realização das coisas mais importantes durante toda a minha vida. À minha irmã Marília Zapparoli Câmara, quem eu amo muito e sempre estive ao meu lado, apesar da distância que nos separa. Por isso, são as pessoas mais importantes da minha vida.

Aos meus verdadeiros amigos - os quais não preciso citar os nomes - em quem eu posso realmente confiar. Por todos esses anos de muitas aventuras, histórias, alegrias, decepções, e todos os bons e maus momentos que fazem parte da vida de nós seres humanos.

Aos meus colegas de república, de todas elas, com quem eu vivi durante todo meu período de faculdade (desde 2004) e passei por momentos muito bons, inclusive os do Canadá e de Portugal. Não vou citar nomes para não esquecer de ninguém. Mas foram importantes por fazerem parte da minha vida, pela convivência sadia e para a minha formação como pessoa.

Ao meu orientador, Enéas Rente Ferreira, por todo o conhecimento passado nesse período, pela grande simpatia e disponibilidade em ajudar nos momentos de maior dificuldade.

Agradeço aos meus parentes (tios e primos), por todos os bons momentos familiares, ou não, passados juntos ao longo desses anos.

Agradeço também a todas as pessoas que fizeram parte da minha vida nos meus momentos de viajante. É um número considerável de pessoas devido ao

elevado número de viagens que fiz nos últimos anos, mas não poderia deixar de citar, pois a minha vida é feita de viagens, elas sempre me motivam a continuar seguindo em frente para a realização dos meus sonhos, e todas essas pessoas fizeram parte dela.

E a todos que de alguma maneira influenciaram positivamente a minha vida nessa trajetória.

*“Os pequenos atos que se executam são melhores que todos aqueles grandes que apenas se planejam”*

George C. Marshall

## **Resumo**

Esse trabalho tem como objetivo fazer uma análise do transporte coletivo intermunicipal no Estado de São Paulo, de acordo com a relação de linhas por empresa permissionária de Junho/2002 e Junho/2012. Foram trabalhadas as linhas de ônibus de caráter rodoviário e suburbano. Após a análise dos dados, buscamos saber como se deu a evolução dessas linhas no Estado de São Paulo, as regiões em que elas mais se desenvolveram e os grupos que monopolizam cada vez mais o transporte coletivo intermunicipal. Foi feita uma relação de algumas variáveis que viabilizaram uma comparação com o sistema rodoviário e mostramos também o considerável aumento das linhas suburbanas, que se tornam mais comuns com o passar do tempo para fazer frente ao transporte clandestino.

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

## **Abstract**

This study aims to analyze the intermunicipal collective transportation in The State of São Paulo, according to the relation of lines per permittee company of June/2002 and June/2012. We worked on the suburban and road bus lines. After analyzing the data, we seek to know how was the evolution of these lines in the State of São Paulo, the regions in which these lines were more developed and the groups that monopolize increasingly the intermunicipal collective transportation. It was made a list of some variables that enabled a comparison with the road system and we also showed the considerable increase of the suburban lines, which became more common as time goes by to compete against the clandestine transportation.

Key words: Intermunicipal collective transportation; suburban lines and clandestine transportation.

### Lista de Gráficos

Gráfico 1	Número de linhas por segmento rodoviário e suburbano – 1996-2012	19
Gráfico 2	Extensão da malha rodoviária do Estado de São Paulo por concessão	23
Gráfico 3	Quantidade de passageiros transportados por segmento rodoviário e suburbano no Estado de São Paulo – 1994-2011 (em milhões)	24
Gráfico 4	Número de empresas do transporte coletivo intermunicipal no Estado de São Paulo – 1996-2012	30
Gráfico 5	Número de linhas intermunicipais por região – 1996/2002/2012	36
Gráfico 6	Variação de linhas suburbanas por região no período de 2002-2012	41
Gráfico 7	Variação por quilômetros das linhas suburbanas do Estado de São Paulo – 2002-2012	44

### Lista de Tabelas

Tabela 1	Linhas Rodoviárias que se tornaram Suburbanas no período de 2002-2012	27
Tabela 2	As 10 empresas com maior número de linhas – Junho de 2002	36
Tabela 3	As 10 empresas com maior número de linhas – Junho de 2012	37
Tabela 4	Linhas suburbanas no Estado de São Paulo e empresas com mais de 10 linhas suburbanas no Estado de São Paulo. 2002/2012	45

## Lista de Figuras

Figura 1	Rodoviário do Estado de São Paulo	21
Figura 2	As cinco grandes regiões do DER	34

## Lista de Fotos

Foto 1	Linha suburbana número 8548 que liga as cidades de Piracicaba e Rio Claro	17
--------	---	----

### Lista de Siglas

Departamento de Estradas e Rodagem	(DER)
Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo	(ARTESP)
Empresa Brasileira de Transportes Urbanos	(EBTU)
Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos	(FDTU)
Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos	(EMTU)
Departamento Nacional de Estradas de Rodagem	(DNER)
Capitais Regionais	(CR)
Departamento de Estradas e Rodagem de São Paulo	(DER-SP)

## SUMÁRIO

1. Introdução.....	16
1.1 Metodologia.....	20
1.2 Caracterização da área de estudo.....	20
2. Surgimento do transporte coletivo intermunicipal no Estado de São Paulo.....	21
2.1 A malha rodoviária e o transporte de passageiros.....	23
3. Caracterização das Linhas Rodoviária e Suburbana.....	25
4. Uma visão sobre a evolução das linhas rodoviárias e suburbanas de 2002 a 2012.....	28
4.1 As empresas de ônibus.....	30
5. O transporte alternativo e as linhas Suburbanas.....	30
6. As regiões das linhas de ônibus.....	33
6.1 As dez empresas com maior número de linhas: Junho de 2002.....	36
6.2 As dez empresas com maior número de linhas: Junho de 2012.....	37
7. O transporte clandestino.....	37
8. A expansão das linhas suburbanas para fazer frente ao transporte clandestino.....	40
9. Evidências do aumento da participação das linhas suburbanas.....	42
10. Considerações Finais.....	46
11. Referências Bibliográficas.....	50

## 1. Introdução

Esse trabalho busca contribuir com a questão das linhas rodoviárias e suburbanas do transporte coletivo intermunicipal no Estado de São Paulo, foram utilizados os dados das relações das linhas por empresa permissionária nos períodos entre 05/06/2002 e 20/06/2012.

O constante aumento das linhas suburbanas no Estado de São Paulo ocorre principalmente com o propósito de fazer frente ao transporte clandestino intermunicipal, que principalmente por oferecer baixos preços e maior disponibilidade de horários ao consumidor, atrai cada vez mais a população de baixa renda, o que está causando o gradual declínio do sistema rodoviário no Estado de São Paulo.

Com a criação das linhas suburbanas, as empresas visam perder o mínimo possível de seus clientes para o transporte clandestino, que apesar de cobrar preços mais baixos em relação às linhas rodoviárias, acabam ganhando na quantidade de passageiros transportados.

Os consumidores de baixa renda consideram isso uma grande vantagem, afinal o custo das passagens das linhas suburbanas chegam a custar metade do preço de uma passagem de linha rodoviária para realizar o mesmo trajeto.

Obviamente o conforto dos passageiros acaba sendo debilitado e o tempo de duração da viagem aumenta na maioria dos casos, além disso as linhas suburbanas colocam em risco a segurança dos passageiros, não só dos que viajam em pé, mas também dos que viajam sentados, pois na maioria dos casos não existe cinto de segurança no transporte coletivo suburbano. Porém, temos que levar em consideração a questão financeira, que leva grande parte dos usuários a optarem pelo transporte coletivo suburbano ao invés do rodoviário.

Mesmo assim o transporte clandestino continua existindo e a fiscalização é falha quanto a isso. A (Foto 1) mostra a linha suburbana de número 8548 da empresa VB Transportes e Turismo LTDA, que faz o trajeto Rio Claro – Piracicaba no ponto que recebe o transporte coletivo intermunicipal suburbano no município de Rio Claro. Nesse mesmo ponto podemos presenciar com frequência a presença do transporte clandestino.

**Foto 1 - Linha suburbana nº 8548 que liga as cidades de Piracicaba e Rio Claro**



Fonte: (Câmara, 2012)

Entretanto, a área de transportes tem sido um tema pouco analisado atualmente, apesar de estarmos vivendo em um momento crítico com relação a isso. Estamos às vésperas de uma Copa do Mundo, as cidades necessitam de uma rápida melhoria no sistema de transporte, vários setores crescem em ritmo acelerado visando suprir as necessidades turísticas para a copa, mas o transporte por sua vez não apresenta um avanço considerado significativo para suportar um evento desse porte.

A copa do mundo foi só um exemplo, vivemos em uma época que os centros urbanos se proliferam e crescem em ritmo acelerado, e os problemas sociais também se multiplicam em grande escala. Por isso, o tema também desse

trabalho aborda o transporte informal, que se expande nas cidades de médio e grande porte.

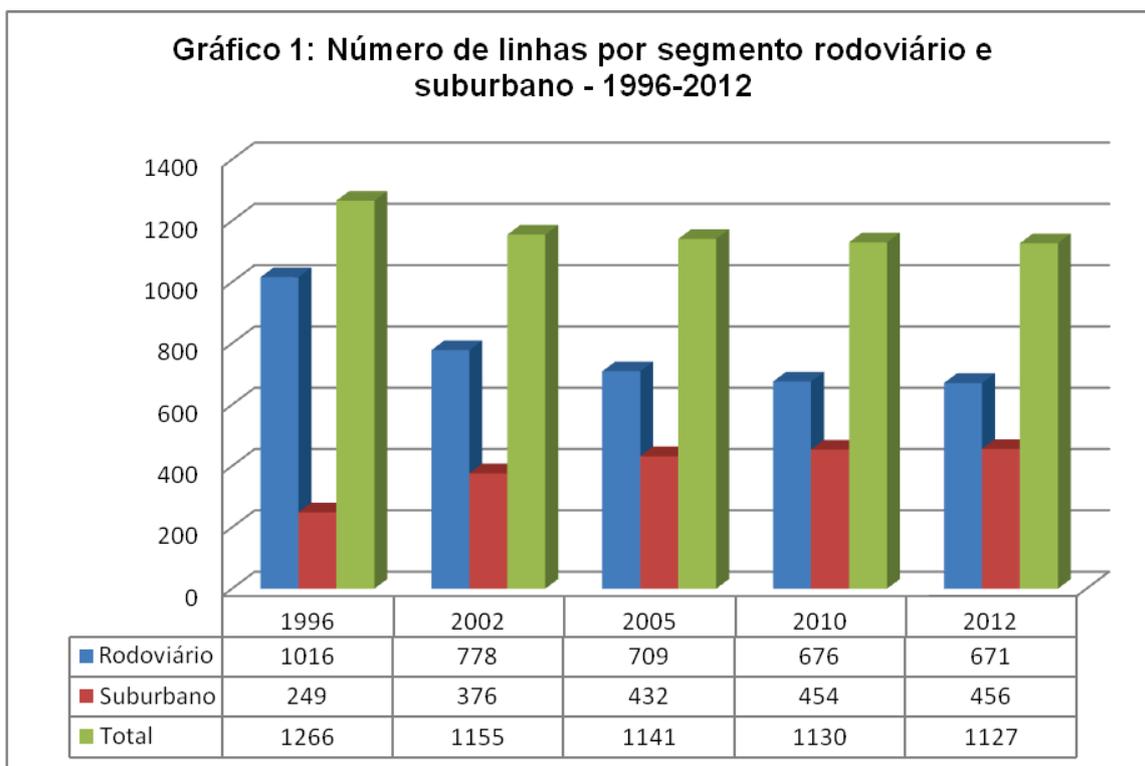
O transporte clandestino atrapalha muito a legislação do Estado e a soberania de importantes empresas do setor viário, que somado aos constantes problemas financeiros que afetam a população brasileira, estão derrubando consideravelmente o número de passageiros transportados no país.

Outro tratamento importante realizado no trabalho foi o acompanhamento do número do “auto da linha”. Esse número de quatro dígitos permanece com a linha desde quando ela é criada, através deles descobre-se o ano em que a mesma foi criada, e permanecem quando a empresa ou a linha são vendidas.

É importante considerar que inúmeras linhas possuem algumas variações da mesma, representadas pelo número da linha seguido do dígito. Por exemplo, a linha 0006, da Viação Mourão LTDA, que opera entre as cidades de São Manuel e Pederneiras, possui três variações, sendo representadas pelos dígitos 01, 02 e 03 (no caso 0006-01, 0006-02 e 0006-03).

Apesar de a ARTESP considerar cada uma dessas variáveis uma linha distinta, neste estudo será considerado apenas o número de autos, ignorando o dígito. Ou seja, em casos como este só serão considerados o dígito 01 (neste caso 0006-01), pois seria quase impossível representar todas essas variações de linha cartograficamente. Sendo assim, estamos considerando neste trabalho um total de 1155 linhas para Junho de 2002 e 1127 linhas para Junho de 2012.

O Gráfico 1. mostra o constante aumento de linhas suburbanas e o conseqüente declínio no número de linhas rodoviárias no Estado de São Paulo nas últimas décadas.



Fonte: (Câmara, 2012)

Em Junho de 1996, o Sistema Regular contava com 164 empresas, com 1016 linhas rodoviárias e 249 linhas suburbanas, totalizando 1265 linhas. Em Junho de 2012, esse número caiu para 117 empresas, com 671 linhas rodoviárias e 456 linhas suburbanas. O Estado do São Paulo conta com uma frota de 4.731 ônibus registrados no sistema regular, sendo 3.026 com característica rodoviária e 1705 com característica suburbana. A idade média da frota rodoviária é de 4,8 anos e da frota suburbana, 5,8 anos.

Se fossem consideradas todas as variações de linha, trabalharíamos com 1523 linhas para Junho de 2002 e com 1545 linhas para Junho 2012. Assim, há dez anos existiam 368 variações de linhas, sendo 116 linhas suburbanas (aproximadamente 31,5% do total de linhas). Hoje são 418 variações de linhas, sendo 175 linhas suburbanas (aproximadamente 41,9% das linhas). Isso prova o real aumento do número de linhas suburbanas, não só quantitativamente como também proporcionalmente em

relação ao total de variações de linhas, mostrando a importância de se fazer um estudo mais aprofundado em relação a essas linhas.

### **1.1 Metodologia**

Nesse trabalho, foi realizada uma análise de dados da Relação de Linhas por Empresa Permissionária de Junho/2002, retirada no Departamento de Estradas e Rodagem (DER), no caso para a elaboração do trabalho de pós-doutorado “O Transporte Coletivo Intermunicipal do Estado de São Paulo: As Linhas Suburbanas”, realizado pelo Prof. Dr. Enéas Rente Ferreira (IGCE/UNESP – Rio Claro), concluído em 2006, no qual esse trabalho foi baseado.

Essa relação foi comparada com a Relação das Linhas por Empresa Permissionária de Jun/2012, dessa vez o material foi conseguido junto à Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP).

Após a análise comparativa de dados entre essas duas relações, que apresentou um intervalo de tempo de exatos dez anos, foi feita uma revisão bibliográfica sobre o transporte clandestino no Estado de São Paulo.

Foram analisadas todas as linhas extintas e criadas nesse período de dez anos, buscando assim saber o propósito dessas ocorrências.

Também foram adicionados gráficos e tabelas (de acordo com os resultados encontrados na análise de dados), além de mapas e fotos para uma melhor compreensão do leitor quanto ao resultado final do trabalho.

### **1.2 Caracterização da área de estudo**

Nossa área de estudo inclui toda a malha rodoviária do Estado de São Paulo, podendo ser federal, estadual, concedida ou vicinal.

**Figura 1: Mapa Rodoviário do Estado de São Paulo**



Fonte: Ministério dos Transportes (2012)

## 2. Surgimento do transporte coletivo intermunicipal no Estado de São Paulo

Em 1946, em um contexto marcado pela “crise do petróleo”, pela rápida urbanização das cidades e pelos protestos dos usuários contra as condições dos transportes, o Estado Federal põe em prática instrumentos institucionais e financeiros, com enfoque na reorganização dos transportes coletivos. São criadas a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) e o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU). (Brasileiro, 1996)

No ano de 1948 foi aberta uma nova estrada no Estado de São Paulo, naquela época o serviço intermunicipal de passageiros não fazia parte dos planos do DER para essa estrada.

Segundo a revista DER (1948), os beneficiados com essa nova rodovia foram: os usuários da estrada; os proprietários de terrenos próximos à estrada; os pequenos comerciantes que operavam na zona de influência da estrada, bem

como a população em geral. Porém não citava o transporte coletivo intermunicipal de passageiros, evidenciando assim a pouca expressividade do transporte coletivo no interior paulista na época, afinal, até 1960, o sistema ferroviário ainda era o transporte coletivo intermunicipal de passageiros mais importante de São Paulo, dominando amplamente esse mercado no Estado.

Após o declínio das ferrovias nos anos 60 e com a política de valorização de abertura, asfaltamento e construção de autopistas, desenvolvidas pelo governo do Estado, iniciou-se o processo de deslocamento do transporte coletivo intermunicipal.

O grande crescimento desse sistema teve início na década de 70, quando surgiram mais da metade das linhas que temos hoje em operação. Apesar de as investidas do Capital Monopolista ter início no país a partir dos anos 50, foi justamente após os anos 70 que passou a se tornar hegemônico, contando com o predomínio de grandes empresas nos vários setores das atividades econômicas do país.

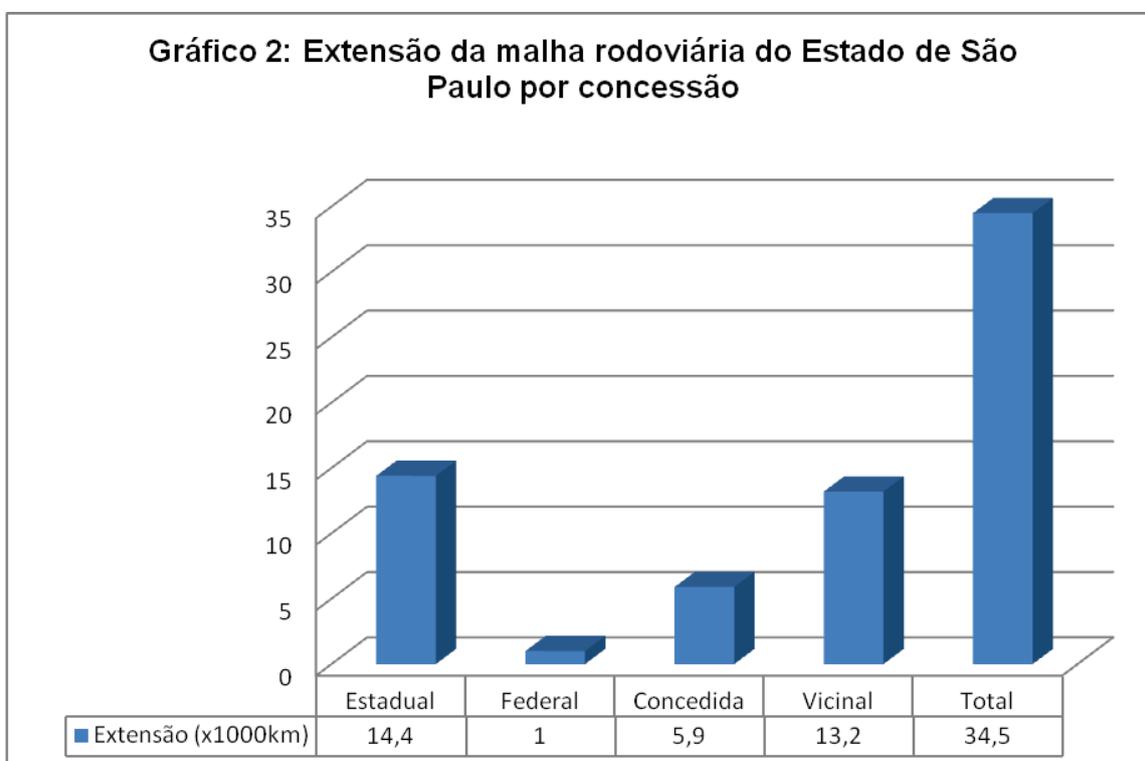
As Empresas de transporte coletivo intermunicipais no Estado de São Paulo são regidas pelo "Regulamento do Serviço Intermunicipal Regular de Transporte Coletivo de Passageiros" - Decreto número 29.913 de 12/5/1989.

Cabe ao DER supervisionar o Plano de Transporte Estadual, levando em consideração os seguintes aspectos:

- A importância das localidades abrangidas pela ligação no contexto político, econômico, turístico e social;
- A população das localidades envolvidas pela ligação;
- A capacidade de geração de transporte das localidades servidas;
- O caráter de permanência da ligação;
- O nível de serviço prestado;
- A infraestrutura de apoio da ligação;
- A conveniência de operação dos mesmos serviços por duas ou mais empresas, sem vínculo de interdependência econômico;
- A comodidade, o conforto, a rapidez e a segurança para os usuários.

## 2.1 A malha rodoviária e o transporte de passageiros

A ARTESP regulamenta e fiscaliza a operação do Sistema de Transporte Intermunicipal de passageiros em todo o Estado, exceto nas ligações de competência da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), nas áreas circunscritas às regiões metropolitanas estabelecidas de São Paulo, Campinas e da Baixada Santista. O sistema utiliza uma malha viária de aproximadamente 34,5 mil km, como mostra o Gráfico 2.

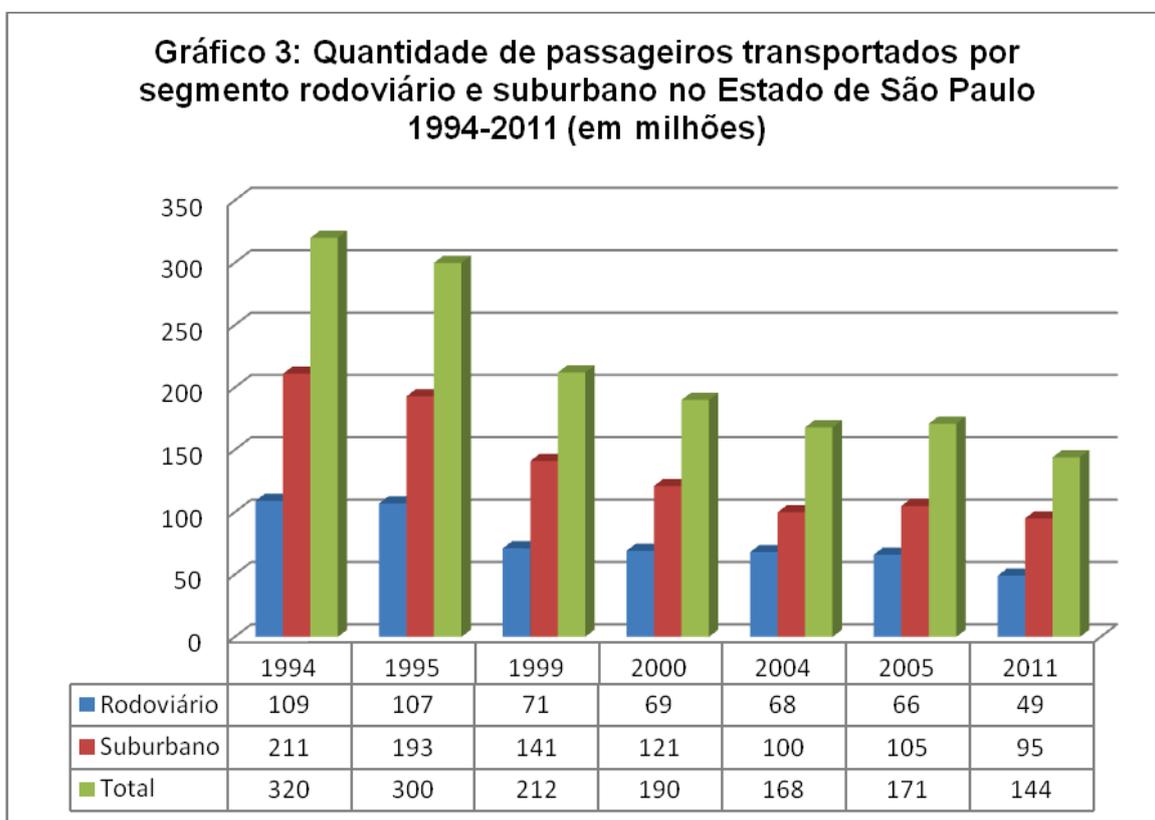


Fonte: ARTESP (2011)

O Serviço Regular, estabelecido pelo Decreto 29.913 de 1989 e suas alterações, é caracterizado pela operação de um conjunto de linhas que oferecem serviço público de transporte de passageiros entre municípios, de forma contínua e com regularidade, de acordo com o plano operacional estabelecido e realizado nas modalidades Rodoviário e Suburbano.

Vale lembrar que em Junho de 2012 o Sistema Regular contava com 117 empresas, contendo 671 linhas rodoviárias e 456 linhas suburbanas. O Estado do São Paulo conta com uma frota de 4.731 ônibus registrados no sistema regular, sendo 3.026 com característica rodoviária e 1705 com característica suburbana.

A demanda de passageiros no sistema regular tem apresentado tendência de queda, passando de 320 milhões de passageiros em 1994, para 143,8 milhões em 2011, como mostra o Gráfico 3. Essa redução pode ser atribuída, entre outros fatores, a transferências para a EMTU dos serviços suburbanos nas regiões metropolitanas e à migração de passageiros do sistema regular para o serviço de fretamento.



Fonte: (Câmara, 2012)

Em 2011, foram transportados no sistema rodoviário 48,9 milhões de passageiros e percorridos 291,4 milhões de quilômetros. No sistema suburbano foram transportados 94,9 milhões de passageiros e percorridos 111,4 milhões de

quilômetros. Isso mostra também que mesmo com um total percorrido quase três vezes menor, o sistema suburbano transportou no ano de 2011, quase o dobro de passageiros em relação ao sistema rodoviário, o que mostra o ganho das empresas na quantidade de passageiros transportados em se tratando do segmento suburbano.

As cinco maiores ligações suburbanas em número de passageiros transportados são:

- Jundiaí - Várzea Paulista
- São Jose dos Campos - Jacareí
- Votorantin - Sorocaba
- Guaratinguetá – Aparecida
- Presidente Prudente - Álvares Machado

As cinco maiores ligações rodoviárias em número de passageiros transportados são:

- São Paulo - Campinas
- São Paulo - São Jose dos Campos
- São Paulo - Santos
- São Paulo - Sorocaba
- São Paulo - Jundiaí

### **3. Caracterização das Linhas Rodoviária e Suburbana**

Os serviços de transporte coletivo classificam-se em quatro categorias:

- 1 - rodoviário convencional;
- 2 - rodoviário especial;
- 3 - rodoviário leito;
- 4 - suburbano convencional

1. O serviço rodoviário convencional apresenta as seguintes características:

- As passagens são adquiridas com antecedência à realização das viagens, proporcionando reserva de lugares;
  - A origem e o destino das viagens se processam em terminais rodoviários e, na falta destes, em agências de vendas de passagens, ambos dotados de requisitos mínimos de capacidade, segurança, higiene e conforto;
  - Utiliza ônibus tipo rodoviário convencional, com especificação própria, identificado, entre outros, por apresentar poltronas individuais, reclináveis, estofadas e numeradas; bagageiros externos e porta embrulhos internos destinados ao acondicionamento dos volumes que acompanham os passageiros e ao transporte de encomendas;
  - Não permite o transporte de passageiros em pé;
  - Proporciona viagens em geral expressas com número reduzido de paradas, adstritas aos pontos de apoio;
  - Utiliza rodovias inseridas em regiões predominantemente não conurbadas, proporcionando viagens em velocidades relativamente uniformes.
2. O serviço rodoviário especial é aquele que além das características mencionadas em relação ao serviço rodoviário convencional, dispõem seus ônibus com equipamentos ou atributos adicionais, a serem definidos segundo o padrão do serviço e tipo de percurso, com tarifa diferenciada.
  3. O serviço rodoviário leito é aquele que apresenta as mesmas características do serviço rodoviário convencional, diferenciando-se deste por dispor de poltronas leito e de gabinete sanitário.
  4. O serviço suburbano convencional 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 do número 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, identificado, 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 pacotes;
- Permite o transporte de passageiros em pé com taxa de ocupação pré-fixada;
- Utiliza vias inseridas predominantemente em regiões com densidade demográficas significativas e que, devido a frequentes paradas, proporcionam viagens com velocidade média inferior àquelas realizadas no serviço rodoviário.

Aprox. 11,6% das Linhas Rodoviárias em Junho de 2002 (90 linhas), se tornaram suburbanas no período de 10 anos, e aprox. 19,7% das Linhas Suburbanas em Junho de 2012 eram Linhas Rodoviárias em Junho de 2002.

A Tabela 1, mostra as 90 linhas rodoviárias que existiam em Jun/2002 e passaram a ser de caráter suburbano, dez anos depois.

**Tabela 1: Linhas Rodoviárias que se tornaram Suburbanas no período de 2002-2012**

Km	Nº de Linhas Rodoviárias (Jun/2002)	Nº de Linhas Suburbanas (Jun/2012)
0  — 50	27	25
50  — 100	34	43
100  — 150	20	18
150  — 200	6	4
200  — 300	2	0
300  — 400	1	0
Total	90	90

Fonte: (Câmara, 2012)

No caso das três linhas rodoviárias existentes em Junho de 2002, com intervalo de classe entre 200 e 400 km, deve-se considerar que elas foram as únicas linhas a mudarem também o trajeto, por isso os trajetos mais longos de linhas suburbanas em Junho de 2012 foram nos segmentos entre 150 e 200 km. Por exemplo, no caso do Auto 6832-1, pertencente à empresa Expresso Itamarati S/A, que possuía o trajeto Araçatuba – Barretos com característica rodoviária e percorria na época 306 km, ocorreu uma mudança do trajeto da linha. Agora esse mesmo Auto 6832-1 faz o trajeto São José do Rio Preto – Barretos, mas com característica suburbana, e a distância do trajeto percorrido caiu demasiadamente para 106 km no total, ou seja, 200 km a menos.

#### **4. Uma visão sobre a evolução das linhas rodoviárias e suburbanas de 2002 a 2012**

Em 2002 existiam 778 linhas rodoviárias, 376 suburbanas e uma auto-lotação (1155 no total), hoje existem 671 linhas rodoviárias e 456 suburbanas (1127 no total). Mas não podemos simplesmente dizer que foram extintas 107 linhas rodoviárias e criadas 80 linhas suburbanas. Após a análise das linhas por empresa permissionária de Junho/2002 e Junho/2012, e um aprofundamento nesse estudo, descobrimos para onde foram e de onde saíram essas linhas:

- 90 linhas rodoviárias se tornaram suburbanas;
- 118 linhas deixaram de existir (48 suburbanas, 69 rodoviárias e uma auto lotação);
- 55 linhas foram compradas por outras empresas (12 suburbanas e 43 rodoviárias);
- 58 linhas tiveram o nome de suas empresas mudadas, ou seja, fecharam as portas e reabriram com outro nome (12 suburbanas e 46 rodoviárias);
- 90 linhas foram criadas (38 suburbanas e 52 rodoviárias).

Para fazer as contas, não consideraremos as linhas compradas e nem as que mudaram de nome, pois não fazem efeito nas linhas que sofreram real alteração nesse período.

Então são 90 linhas rodoviárias que se tornaram suburbanas, menos 69 linhas que deixaram de existir e mais 57 que foram criadas, chegamos às 107 linhas rodoviárias que deixaram de existir.

E no caso das suburbanas seriam as 90 linhas rodoviárias que se tornaram suburbanas, mais 38 que foram criadas e menos 48 que se extinguíram, chegamos a um total de 80 linhas suburbanas que passaram a existir.

Das 118 linhas que foram desativadas em um período de exatos dez anos. 24 das 40 empresas citadas (60% das empresas) fecharam as portas em definitivo nesse período, com um total de 79 linhas desativadas.

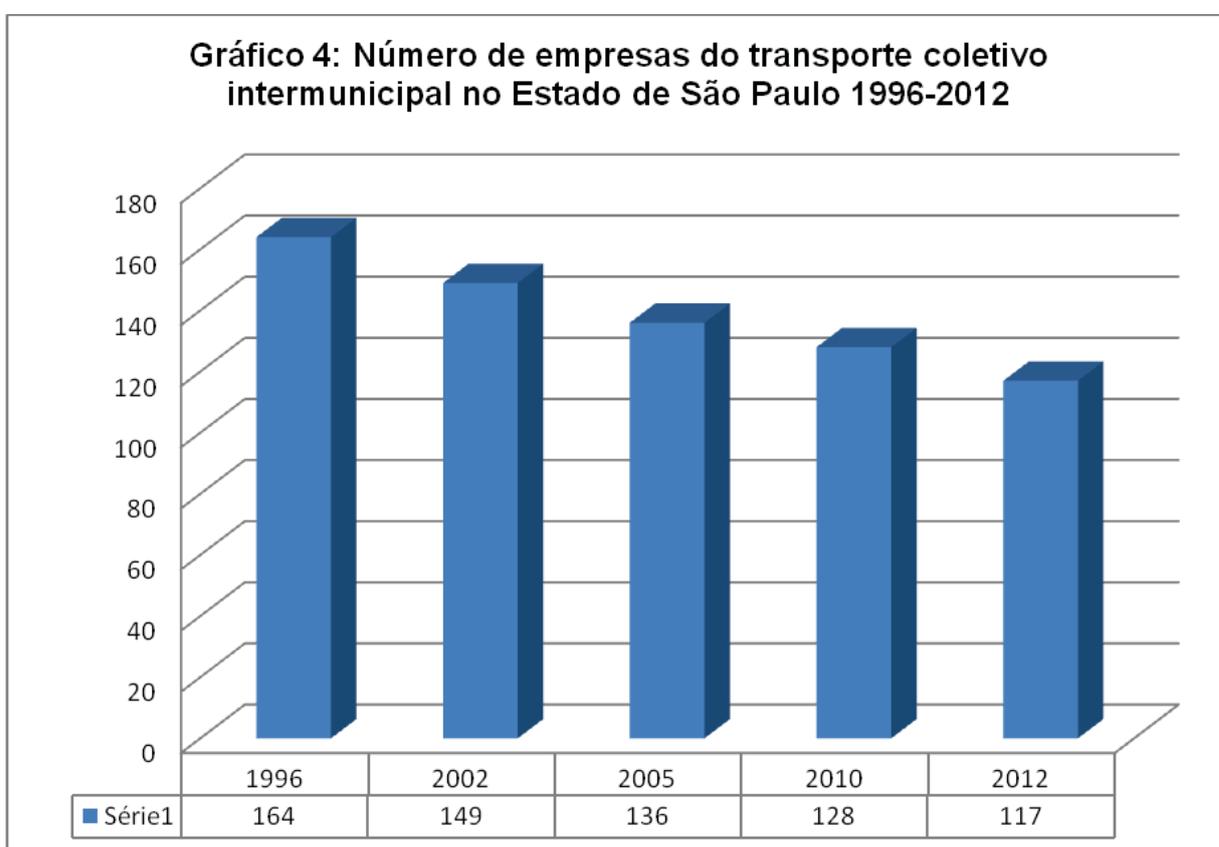
Nove das 40 empresas (22,5% das empresas) tiveram suas linhas integralmente compradas por outra empresa já existente. Além dessas nove empresas, a EXPRESSO DA MANTIQUEIRA LTDA (teve uma linha desativada e vendeu as outras oito para a PASSARO MARRON) e a VIACAO NOSSA SENHORA DA PONTE LTDA (teve nove linhas desativadas e vendeu as outras três para a EXPRESSO REGIONAL TRANSPORTES LTDA), representando um total de 55 linhas vendidas.

Cinco das 40 empresas (12,5% das empresas) fecharam as portas e reabriram com outro nome, em um total de 58 linhas.

Das oito empresas criadas, cinco foram de empresas que mudaram seus nomes e as outras três foram criadas por linhas de grandes empresas que ainda existem. Às vezes, algumas transações mais complicadas também ocorrem. Um exemplo disso é o que ocorreu com a VIAÇÃO SC ARARAS LTDA e a VIAÇÃO SC RIO CLARO LTDA, que foram formadas com seis e dez linhas, respectivamente, da VIAÇÃO SANTA CRUZ S/A, que ainda existe. Além disso, das 19 linhas que sobraram, a VIAÇÃO SANTA CRUZ S/A ainda comprou mais 2 empresas, o EXPRESSO SÃO JOAO - SÃO PAULO V. LTDA (com 3 linhas) e o EXPRESSO MIRANTE LTDA (com 4 linhas). Hoje a empresa conta com um total de 26 linhas.

#### 4.1 As empresas de ônibus

Em Junho de 1996, existiam 164 empresas de ônibus em operação no Estado de São Paulo. Dezesseis anos depois, em Junho de 2012, esse número sofreu uma considerável redução para 117 empresas, como mostra o Gráfico 4. Das 149 empresas existentes em 2002, 40 deixaram de existir em um período de dez anos, e apenas oito empresas foram criadas no mesmo período.



Fonte: (Câmara, 2012)

#### 5. O transporte alternativo e as linhas Suburbanas

Buscamos então saber qual a razão da diminuição das linhas rodoviárias e do conseqüente aumento no número das linhas suburbanas.

O serviço de viação é a forma de deslocamento intermunicipal

mais utilizada pela população brasileira há muitas décadas, consolidando-se como a principal modalidade de transporte no país.

Atualmente, para o deslocamento intermunicipal, temos em operação as linhas intermunicipais rodoviárias e suburbanas. A estas linhas podemos somar serviços de fretamento, de táxi, turísticos e de ônibus escolares. (OECD, 1990). Todos estes serviços geram um mercado atraente, não só economicamente, mas também pela quantidade de usuários que precisam de acessibilidade rápida, segura e a um preço justo para diferentes destinos.

Entretanto, diversas deficiências no sistema regular (tais como oferta inadequada e insuficiente para atender à crescente demanda, falta de conforto e segurança, tarifas elevadas, demora, entre outros) provocaram a insatisfação dos usuários com o sistema.

Existem divergências por parte dos grupos envolvidos em relação à percepção da atual condição do serviço intermunicipal, dado a falta de inovação tecnológica, de estratégias de mercado para melhorar o serviço e atendimento do usuário.

Com este panorama, Aragão et. al (2000) coloca, que a própria liderança empresarial começa a reconhecer as ineficiências do setor, que tem apresentado baixos níveis de qualidade e competitividade. Tal insatisfação provocou o surgimento do transporte alternativo (linhas clandestinas), juntamente com a recente crise econômica do país que levou os trabalhadores desempregados a entrarem neste setor em busca de novas fontes de renda.

O transporte alternativo (como vans e micro ônibus) surgiu num princípio ilegal, mas foi bem aceito pelos usuários obrigando o órgão público competente a regulamentar o setor. Esta modalidade de transporte tem evoluído muito na última década e atualmente está presente tanto no perímetro urbano quanto em nível intermunicipal e até interestadual.

Esse tipo de transporte começou captando os usuários insatisfeitos do serviço tradicional e acabou provocando quedas no número de passageiros da mesma, pois oferece preços mais baixos, o que é um grande atrativo para a população de baixa renda, que se aproveita da situação para economizar dinheiro

e ganhar tempo, mesmo que isso implique em uma perda de conforto e segurança durante a viagem.

Mas o transporte alternativo não foi a única razão pela diminuição da demanda pelo transporte rodoviário. Além disso, aumentou muito na última década o número de veículos particulares, pois hoje existe a possibilidade do parcelamento na compra de um automóvel em várias vezes, houve também uma queda no preço dos automóveis usados no geral e incentivo do governo com a redução do IPI para a compra de carros novos, além da maior estabilidade econômica da última década que também gerou o aumento da renda *per capita* da população.

Foi analisando essa atual conjuntura em que o transporte coletivo intermunicipal se encontra, que as empresas de ônibus decidiram dar uma solução para fazer frente às linhas clandestinas intermunicipais no Estado de São Paulo, aumentando o número de linhas suburbanas. Assim, os passageiros poderiam desfrutar de um transporte legal a um preço mais acessível em relação às linhas rodoviárias.

O aumento significativo no número de linhas suburbanas foi a estratégia competitiva considerada mais adequada a ser usada para enfrentar esse tipo de concorrência. O papel da administração pública é justamente mediar estes modais de transporte intermunicipal. É combater a falta de competitividade em benefício do usuário, introduzindo mecanismos competitivos que sejam salutar ao mercado de transportes estimulando a eficácia (qualidade) e eficiência (produtividade) (RAMOS, 2000).

BUTTON (1993) destaca a importância do setor de transporte enquanto atividade econômica: geração de empregos diretos e indiretos para uma parte considerável da população ativa, também pelo fato de alimentar toda uma complexa cadeia de fornecedores. Além disso o transporte tem influência positiva em vários setores da economia.

## 6. As regiões das linhas de ônibus

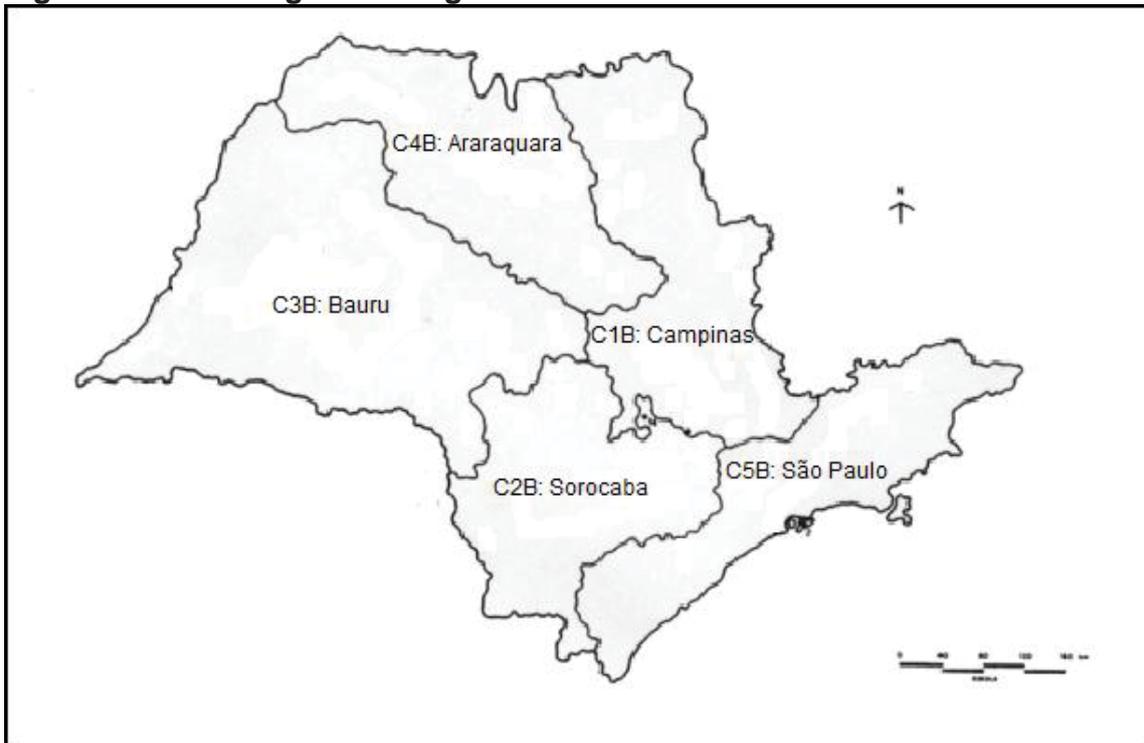
As seções de Transporte Coletivo estão distribuídas em cinco regiões do Estado. No dia 31 de Dezembro de 1947, foram aprovadas pelo Departamento de Estradas e Rodagem as cinco grandes “Divisões Regionais do Estado de São Paulo”. São elas:

- C1B (Campinas): 332 linhas;
- C2B (Sorocaba): 179 linhas;
- C3B (Bauru): 272 linhas;
- C4B (Araraquara): 192 linhas;
- C5B (São Paulo): 152 linhas.

As linhas relacionadas têm caráter estadual apenas. As linhas interestaduais são de responsabilidade do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), que conseqüentemente recebem outro tipo de classificação por parte deste departamento.

Na figura abaixo, podemos observar as cinco regiões do DER que compõem o Serviço Regular Intermunicipal de Transporte Coletivo do Estado de São Paulo.

**Figura 2: As cinco grandes regiões do DER**



Fonte: (Câmara, 2012)

A distribuição das linhas nas regiões do Estado de São Paulo seguem três critérios, descritos a seguir:

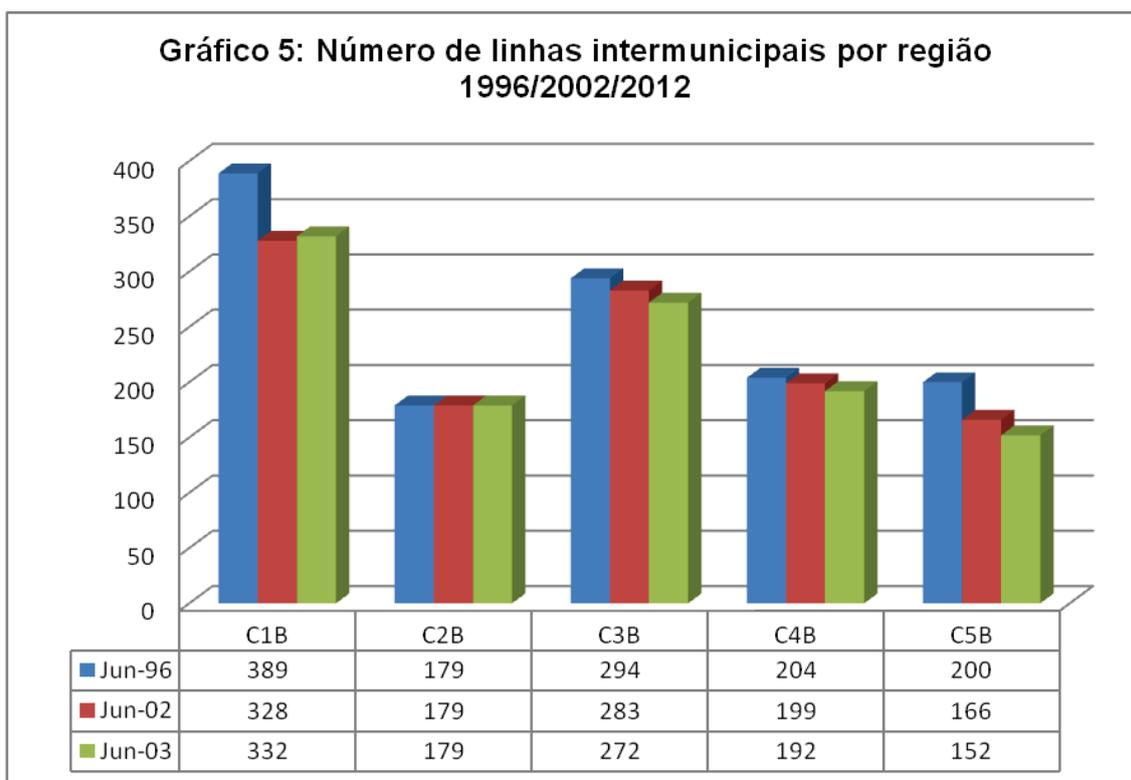
1. LINHAS NA MESMA REGIÃO: Uma linha que corta duas cidades da mesma região. Ex: a linha 6744 da Viação São Bento LTDA, que liga os municípios de Miguelópolis e Guaíra, é considerada da C1B;
2. LINHAS PASSANDO PELA REGIÃO DE ORIGEM DA EMPRESA: A linha 4889, que liga São Paulo - Jales - Santa Fé do Sul, mesmo sendo nascida fora da C4B, ela serve também as cidades da região, recebendo assim a nomenclatura C4B;
3. LINHAS DA EMPRESA EM OUTRAS REGIÕES – Um exemplo é a linha 0052 da VB Transportes e Turismo LTDA, que liga os municípios de Sorocaba e Tietê. Como as duas cidades estão fora da região de origem da empresa (C1B), a linha recebe a nomenclatura da região em que operam: C2B.

As capitais regionais por sua vez são divididas em dez: Araçatuba, Marília, Ourinhos, Piracicaba, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, Santos, São José do Rio Preto, São José dos Campos e Taubaté.

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

- CAMPINAS (C1B): Amparo, Bragança Paulista, Franca, Mogi-Mirim, Pirassununga, São João da Boa Vista e São José do Rio Pardo;
- SOROCABA (C2B): Avaré, Botucatu, Itapetininga, Piraju e Tatuí;
- BAURU (C3B): Adamantina, Assis, Andradina, Birigui, Dracena, Jaú, Lins, Penápolis, Rancharia e Tupã;
- ARARAQUARA (C4B): Catanduva, Fernandópolis, Jales, São Carlos, Votuporanga, Jaboticabal, Barretos e Bebedouro;
- SÃO PAULO (C5B): Cruzeiro, Guaratinguetá e Registro.

O gráfico 5 mostra a evolução do número de linhas intermunicipais por região, nos anos de 1996, 2002 e 2012.



Fonte: (Câmara, 2012)

### 6.1 Tabela 2: As dez empresas com maior número de linhas - Junho de 2002

Posição	EMPRESA	Nº de Linhas
1º	EXPRESSO DE PRATA LTDA	65
2º	EMPRESA DE ONIBUS PASSARO MARRON LTDA	51
2º	EMPRESAS REUNIDAS PAULISTA TRANSP.LTDA	51
4º	VIACAO DANUBIO AZUL LTDA	49
5º	EXPRESSO ITAMARATI S/A	48
6º	EMPRESA DE TRANSPORTES ANDORINHA S/A	40
7º	VIACAO SANTA CRUZ S/A	35
8º	BREDA SOROCABA TRANSPORTES E TUR. LTDA	30
9º	VIACAO SAO BENTO LTDA	28
10º	EMPRESA AUTO O. MANOEL RODRIGUES S/A	27

Fonte: (Câmara, 2012)

## 6.2 Tabela 3: As dez empresas com maior número de linhas - Junho de 2012

Posição	EMPRESA	Nº de Linhas
1º	EMPRESA DE ONIBUS PASSARO MARRON LTDA	57
2º	EMPRESAS REUNIDAS PAULISTA TRANSP.LTDA	51
2º	VIACAO DANUBIO AZUL LTDA	51
4º	EXPRESSO ITAMARATI S/A	50
5º	VIACAO COMETA S/A	46
6º	VB TRANSPORTES E TURISMO LTDA	44
7º	EMPRESA DE TRANSPORTES ANDORINHA S/A	39
8º	RAPIDO D'OESTE LTDA	32
9º	VIACAO SAO BENTO LTDA	28
10º	EMPRESA AUTO O. MANOEL RODRIGUES S/A	27
10º	EXPRESSO DE PRATA LTDA	27

Fonte: (Câmara, 2012)

Das dez maiores empresas de viação em 2002, oito continuam na lista. Apenas a viação Santa Cruz e Breda Sorocaba Transportes, não estão mais na lista, dando lugar à Viação Cometa, VB Transportes e Turismo e Rápido D'Oeste.

## 7. O transporte clandestino

Podemos citar vários autores que em suas pesquisas de opinião pública, constataram uma insatisfação generalizada dos usuários dos sistemas de ônibus de grandes cidades brasileiras.

Um exemplo é Martins (2000), ele cita que a Farbus em 1996 realizou uma grande pesquisa com usuários do sistema de viação convencional nas cidades de Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, e constatou que 86% das pessoas entrevistadas não estavam satisfeitos com os sistemas convencionais de ônibus. Começava assim a surgir o transporte clandestino.

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.

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)

Podemos citar os principais problemas sociais, políticos, operacionais e econômicos do Transporte Coletivo de um modo geral, também baseado em uma breve revisão bibliográfica sobre pesquisas de opinião e percepção, feitas com pessoas de várias cidades brasileiras.

#### 1. **Social:**

- Desemprego;
- Usuários descontentes com a qualidade do serviço;
- O transporte clandestino remunera melhor que o emprego regular;
- Tendência a informalidade no Brasil;
- Imagem negativa das empresas de ônibus perante a população.

#### 2. **Político:**

- Liberação de placas para Kombi;
- Falta de priorização do transporte regular (corredores, faixas exclusivas);
- Problemas de relacionamento entre órgão gestor e operadores.

#### 3. **Operacional:**

- Congestionamento do trânsito;

- Diminuição da velocidade comercial nas vias;
- Menor tempo de viagem do transporte clandestino em relação ao regular;

#### 4. **Econômico:**

- Facilidade de aquisição de veículos de pequeno porte;
- Aumento de custos operacionais do sistema regular.

O transporte clandestino providencia aos seus operadores uma alta rentabilidade, o que estimula e faz expandir o negócio. Esse tipo de transporte conta com baixos custos operacionais em comparação com o transporte legal, já que não se submetem às regras rígidas do poder público:

- Não pagam impostos;
- Não pagam encargos trabalhistas sobre a mão de obra empregada;
- Operam somente nos segmentos ótimos de demanda, otimizando o uso do equipamento;
- 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.

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 que voltam a migrar para o sistema de transporte coletivo, pois com este aumento, um grande número de usuários deixa de procurar o transporte clandestino para voltar a utilizar um sistema de transporte público regular.

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

A expansão das linhas suburbanas de ônibus no Estado de São Paulo será analisada seguindo dois critérios: os anos de análise da pesquisa 2002 e 2012, e as regiões de transportes da própria ARTESP: Campinas, Sorocaba, Bauru, Araraquara e São Paulo.

Em 2002, tínhamos o seguinte quadro:

**Regional de Campinas:** Dois núcleos importantes de linhas suburbanas em Campinas e Ribeirão Preto, e dois núcleos menores em torno das cidades de Jundiaí e Franca.

**Regional de Sorocaba:** Forte número de linhas suburbanas em direção ao município de Sorocaba e forte núcleo em torno da cidade de Avaré.

**Regional de Bauru:** Quantia significativa de linhas suburbanas entre os municípios da alta paulista. Importante centro em torno da cidade de Presidente Prudente, além de importantes centros regionais em torno de Bauru, Marília, Tupã e de centros de importância menor em Piraju, Ourinhos, Garça, Assis e Araçatuba.

**Regional de Araraquara:** Grande acúmulo de linhas para o município de São José do Rio Preto, e em menor intensidade para Catanduva e Araraquara, além de novos centros regionais em torno de Jaboticabal, Fernandópolis e Jales.

**Regional de São Paulo:** Forte fluxo de linhas suburbanas na região da Baixada Santista, no município de Registro e em São José dos Campos.

Para o ano de 2012, temos um aumento de 80 linhas suburbanas em todo o Estado de São Paulo. Segue a lógica da expansão das linhas suburbanas para municípios que ainda não dispunham desta modalidade de serviço.

**Regional de Campinas:** Fortalecimento do núcleo de linhas suburbanas em Ribeirão Preto e formação de um pequeno núcleo em torno dos municípios de Águas de Lindóia, Jundiaí, Bragança Paulista e Rio Claro.

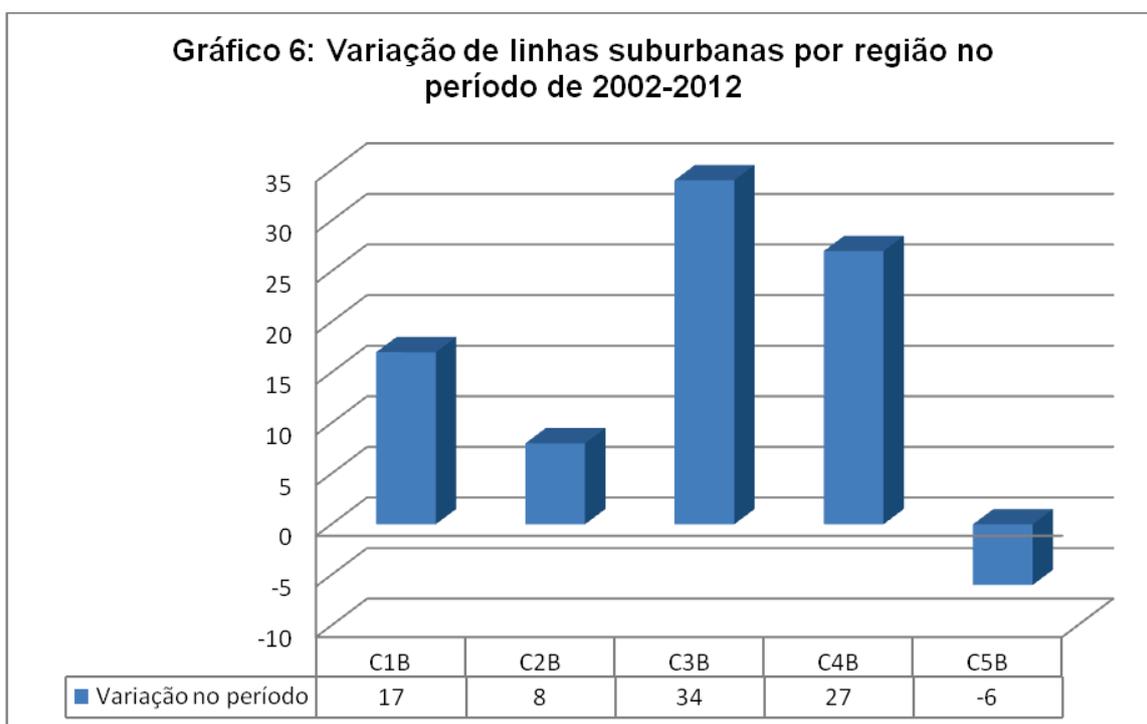
**Regional de Sorocaba:** Novas ligações entre municípios do Sudoeste Paulista, principalmente Itapeva.

**Regional de Bauru:** Foi o que mais recebeu novas linhas suburbanas (34 no total), com a formação de um forte núcleo em Presidente Prudente e um pequeno núcleo regional nos municípios de Lins e Marília.

**Regional de Araraquara:** Grande acúmulo de linhas nos municípios de São José do Rio Preto e Araçatuba, além de um fluxo menor de linhas em Ribeirão Preto e Viradouro.

**Regional de São Paulo:** Foi a única a perder linhas suburbanas, seis no total. Não houve ampliações significativas no período, a não ser a cidade de Jacareí que perdeu três linhas suburbanas.

O Gráfico 6 mostra a variação do total de linhas suburbanas no período entre 2002 e 2012.



Fonte: (Câmara, 2012)

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

Em 2001, ocorreram mais de 45.000 vistorias nas cinco regiões administradas pela empresa no Estado de São Paulo, contando com a apreensão de 860 veículos.

O número de vistorias caiu consideravelmente nos anos seguintes e três anos depois, em 2004, foram vistoriados pouco mais de 8.000 veículos. Entretanto, o número de multas permaneceu elevado e foram apreendidos ainda mais veículos do que em 2001, sendo 882 no total, o que significa um aumento quase seis vezes o número de carros apreendidos pelo número de carros vistoriados.

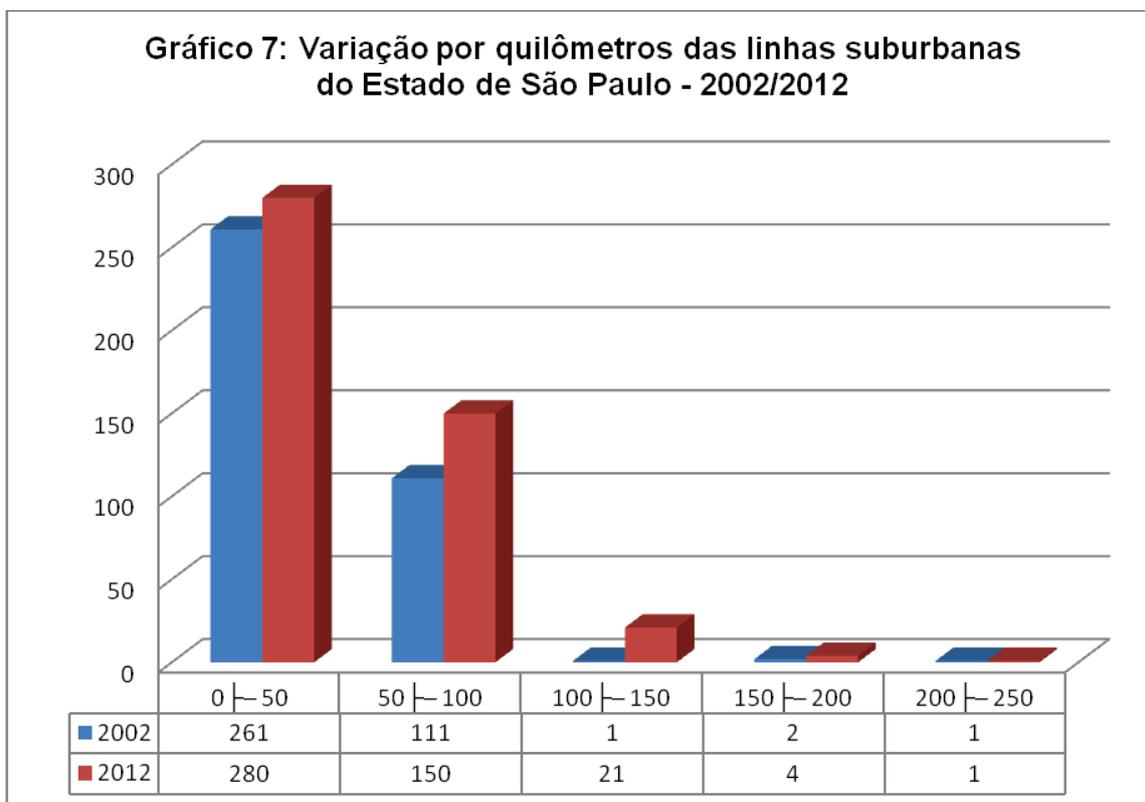
Esses dados mostram que em 2001 foram apreendidos 1,9% dos carros vistoriados, já em 2004 essa porcentagem subiu para 10,8%. Essas porcentagens são de suma importância para podermos comprovar em nossa pesquisa o interesse que as empresas têm em acabar com o transporte clandestino, apoiando essas apreensões e conseqüentemente aumentando o número de linhas suburbanas.

## **9. Evidências do aumento da participação das linhas suburbanas**

Houve uma diminuição significativa de passageiros no transporte rodoviário após o Plano Real. As empresas estão partindo para o transporte suburbano, pois os ônibus são mais baratos, levam até 37 passageiros de pé durante o percurso (o que significa até quase o dobro de lugares, pois a fiscalização rodoviária com veículos convencionais só permite passageiros viajando sentados) e a passagem custa quase a metade do preço 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 a existência do transporte alternativo ou clandestino, mantendo cativo o usuário sob seu domínio e administração.

Além desses fatores, a linha suburbana fica isenta de entrar nos terminais rodoviários, fator que contribui para o não pagamento da taxa de embarque de passageiros, e a ampliação do número de horários, servindo melhor a população. São aspectos significativos para exemplificar a evolução das linhas suburbanas no curto período entre 06/2002 e 06/2012.

Em Junho de 2002, existiam 376 linhas suburbanas no Estado de São Paulo, passando para 456 no mês de junho de 2012, o que corresponde a uma variação de 21,3%. A maior variação ocorreu exatamente entre o seguimento das linhas entre 100,1 e 150 quilômetros, tendo uma ampliação de incríveis 2000%, como podemos verificar no Gráfico 7, dado que existia somente uma linha suburbana com essa quilometragem (a linha 7496 da empresa Rodoviária Ibitinguense LTDA, com 110 quilômetros de extensão) e hoje existem 21 delas. A grande maioria passou a existir de linhas que eram de caráter rodoviário e se tornaram suburbanas. Entre zero e 50 quilômetros houve um pequeno aumento de 7,3% nas linhas suburbanas. Entre 50,1 a 100 quilômetros o número de linhas foi ampliado em 35,1%. Entre 150,1 e 200 quilômetros houve um aumento de 100%, visto que subiram de duas para quatro linhas.



Fonte: (Câmara, 2012)

Continua havendo uma linha acima de 200 quilômetros, no ano de 2002, essa linha era a 7141, da empresa Brambilla Transporte e Turismo LTDA, que possuía 201,10 quilômetros. Ela era a única remanescente dessa empresa que acabou sendo comprada pela Guerino Seiscento Transporte LTDA, que assumiu a linha. Hoje ela percorre 216 quilômetros e continua sendo a linha mais extensa em operação no Estado de São Paulo.

Observamos que é cada vez maior o número de linhas suburbanas, e que a distância percorrida por elas também vem aumentando com o tempo. Há uma falsa ideia de que essas linhas ligavam apenas municípios vizinhos ou curtas distâncias, porém o Regulamento do Serviço Intermunicipal Regular de Transporte Coletivo de Passageiros é omissivo sobre a questão do limite máximo da quilometragem percorrida para linhas suburbanas.

**Tabela 4. Linhas suburbanas no Estado de São Paulo e empresas com mais de 10 linhas suburbanas no Estado de São Paulo. 2002/2012.**

Linhas suburbanas	2002 (a)	2012 (b)	Variação total no período (b/a) %
Nº de linhas suburbanas no Estado de São Paulo (c)	376	456	21,28%
Nº de linhas em empresas com mais de 10 linhas suburbanas (d)	103	219	112,68%
% de linhas em empresas com mais de 10 linhas suburbanas (d/c)	27,29	48,03	_____

Fonte: (Câmara, 2012)

Essa tabela é especialmente importante, pois resume o que ocorreu no Estado de São Paulo em relação às linhas suburbanas. Verificamos que em 2002, existiam 103 linhas pertencentes a empresas que na época possuíam dez linhas suburbanas ou mais. Em 2012, esse número de linhas suburbanas mais que dobra, chegando a 219 no total. Variação de 112,62%. Considerando que a variação do número de linhas suburbanas no período foi de apenas 21,28%, percebemos um aumento percentual muito maior no número de linhas em grandes empresas do setor se comparado ao aumento percentual no número total de linhas suburbanas.

Outra análise que também cabe nesse exemplo é o da variação da porcentagem de linhas pertencentes a empresas com mais de dez linhas suburbanas em relação ao total de linhas suburbanas de 2002 a 2012. Em 2002, apenas 27,29% das linhas suburbanas pertenciam a grandes empresas do setor. Já em 2012, 48,03% das linhas suburbanas, ou seja, quase a metade delas, pertenciam a grandes empresas do setor.

Fazendo uma análise das grandes empresas no setor, em 2002, eram oito as empresas que tinham dez ou mais linhas suburbanas: Auto Ônibus São João LTDA; Empresa de Ônibus Pássaro Marron LTDA; Expresso Adamantina LTDA;

Jandaia Transportes e Turismo LTDA; Guerino Seiscento Transportes LTDA; Expresso Itamarati S/A e Viação Luwasa LTDA e Viação Macir Ramazini Turismo LTDA. Dessas oito empresas, apenas a Viação Macir Ramazini Turismo LTDA deixou de existir. As outras sete empresas continuaram detendo dez ou mais linhas suburbanas.

***Além dessas sete empresas, outras sete se juntaram a elas, chegando a um total de 14 empresas em 2012 a possuir dez ou mais linhas suburbanas em operação. São elas: Rápido Luxo Campinas LTDA; Empresa Auto O. Manoel Rodrigues S/A; Empresas Reunidas Paulista Transp. LTDA; Rápido D'Oeste LTDA; VB Transportes e Turismo LTDA; Viação Danúbio Azul LTDA e Viação Paraty LTDA.***

***A Espresso Itamarati S/A em 2002 era a empresa com o maior número de linhas suburbanas, 18 no total. E continua sendo em 2012, agora com um total de 31 linhas.***

***Fazendo os cálculos, em 2002 existiam oito empresas com mais de dez linhas suburbanas, apresentando uma média de 12,88 linhas para cada empresa. Em 2012, essa média subiu para 15,64 linhas para cada uma das 14 empresas com mais de dez linhas suburbanas. Isso mostra um significativo aumento quantitativo em relação às empresas e percentual em relação à média de linhas por empresa.***

Desta maneira, confirmamos a grandeza e a importância que as linhas suburbanas assumem perante o setor rodoviário intermunicipal paulista, provando assim a existência do monopólio de algumas empresas do setor.

## **10. Considerações Finais**

Em 1934, foi criado o Departamento de Estradas e Rodagem de São Paulo (DER-SP), que na época planejava e executava as obras rodoviárias no Estado de São Paulo. As rodovias de São Paulo foram sendo pavimentadas gradativamente, e os trechos mais importantes posteriormente duplicados.

Apesar de o processo de industrialização no país ter sido de suma importância no início do século passado, foi a partir da segunda metade do século XX que ocorreu a substituição dos produtos importados pelos produtos fabricados

em território nacional. O governo federal aparece como peça chave para a transformação da indústria automobilística brasileira.

O sistema ferroviário era o meio de transporte coletivo mais utilizado no Estado de São Paulo até o início da década de 60. A partir daí os investimentos no transporte ferroviário foram se tornando mais escassos, e com a falta de manutenção dos mesmos as ferrovias foram sendo abandonadas ao longo do tempo.

Uma nova modalidade de transporte surgiu, o sistema rodoviário de transporte ocupou de vez o lugar do sistema ferroviário a partir da década de 60. Na época, os principais transportes coletivos eram caminhões e utilitários, estes perderam o posto para os veículos de passageiros, transformando o transporte urbano no Brasil.

Com o aumento da renda *per capita* e do poder de compra da população brasileira, o transporte coletivo começa a perder espaço para o transporte individual, o que proporcionou um grande aumento de veículos no país, “inchando” principalmente as grandes cidades brasileiras, comprometendo o fluxo do tráfego e a qualidade de vida da população.

Devido ao desenvolvimento do capitalismo no país, ocorreu a necessidade de adequação das rodovias, para que pudessem receber um número maior de veículos intermunicipais, tanto de carga quanto de passageiros.

A crescente necessidade de servir melhor o usuário no transporte coletivo intermunicipal levou as empresas a se reformularem em relação à qualidade dos serviços prestados e também à criação de linhas suburbanas para fazer frente ao transporte clandestino de passageiros.

As linhas suburbanas tiveram uma significativa variação positiva no período de 2002/2012. Em 2002 existiam 376 linhas, passando para 456 linhas em 2012.

Demonstramos o comportamento básico dessas linhas, detectando que o trajeto das mesmas cobria em sua maioria pequenas distâncias em 2002. Em 2012 vimos que o segmento entre 100 e 150 quilômetros está aumentando em larga escala. A tendência é que a distância entre origem e destino das linhas

suburbanas continue aumentando, até o ponto de interligar dois ou mais centros regionais do Estado de São Paulo.

Apesar do gradativo aumento de linhas suburbanas em todo o Estado de São Paulo, o total de passageiros transportados continua caindo, tanto em linhas rodoviárias quanto em linhas suburbanas, passando de 320 milhões de passageiros em 1994 para 144 milhões em 2011, o que significa uma queda de 55% no número de passageiros transportados por ano no, evidenciando a presença constante do transporte clandestino no Estado de São Paulo.

Outro fator importante foi perceber que em 2002, das 376 linhas suburbanas, 219 estavam distribuídas em 24 empresas. Em 2012, das 456 linhas suburbanas, 293 estão distribuídas em apenas 23 empresas. É importante lembrar que em apenas 10 anos, 40 empresas foram extintas e apenas oito foram criadas. Existiam 149 empresas em 2002, passando para apenas 117 em 2012, comprovando a existência de um forte monopólio proporcionado por poucas empresas no setor suburbano.

A VB Transportes e Turismo LTDA foi a empresa que mais cresceu em número de linhas nos últimos dez anos, passando de 14 linhas (sendo 10 rodoviárias e 4 suburbanas) para 44 linhas (sendo 31 rodoviárias e 13 suburbanas).

A EXPRESSO ITAMARATI S/A foi a empresa que mais aumentou o número de linhas suburbanas na última década, passando de apenas 3 linhas em 2002 para 18 em 2012.

Nesse período, Houve uma redução de 21,5% de empresas e 19,6% do total de passageiros transportados. Porém houve uma redução de apenas 2,4% das Linhas em operação, o que evidencia uma redução da média de passageiros transportados por veículo no Estado.

Outro dado importante a que chegamos à conclusão foi que em Junho de 2002, 58% das empresas operavam com maioria de linhas rodoviárias, em Junho de 2012 esse número caiu para 51%. Houve uma redução de 13,8% das Linhas Rodoviárias (de 778 linhas para 671 linhas) e um aumento de 21,3% das Linhas Suburbanas (de 376 linhas para 456 linhas)

Não faltaram evidências para provar o grande aumento do número de linhas suburbanas no Estado de São Paulo e as razões para a ocorrência desse fenômeno.

Percebemos também a importância da realização de um estudo aprofundado sobre esse tema, que ainda possui uma bibliografia muito escassa. Entretanto, essa área de estudo é muito dinâmica e tem a necessidade de ser revisada constantemente, por isso não podemos considerar o caso como encerrado, deixando o tema aberto a novas discussões e atualizações que virão com o passar do tempo.

## 11. Referências Bibliográficas

ARAGÃO, J. J.G. et. al. (2000) Sacudindo a Poeira e Construindo o Novo Ciclo de Desenvolvimento do Transporte Público por Ônibus. In: SANTOS, E. M. & ARAGÃO, J.J.G. (eds.). Transporte em Tempos de Reforma — Ensaio Sobre a Problemática, Brasília, LGE, pp 33-52.

BARBOZA, C.F.F. (2002) Regulamentação do Transporte Público Alternativo: A Experiência Brasileira. Tese de Mestrado, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro.

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.

BUTTON, K.J. (1993), *Transport, the Environment and Economic Policy*, Aldershot, Edward Elgar.

COCCO, R.G. Interações espaciais e sistemas de transporte público: Uma abordagem para Bauru, Marília e Presidente Prudente. 2011. 282f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente, 2011.

DRUCIAKI, Vinícius P.; FERREIRA, Enéas R.; OLIVEIRA, Rafael R. Geografia e transportes: Estudos sobre circulação, mobilidade e acessibilidade. Rio Claro: UNESP/IGCE, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2011. 190p.

FERREIRA, R.F. O transporte coletivo intermunicipal no Estado de São Paulo: As linhas suburbanas. 2006. 161f. Tese (Livre-Docência) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, UNESP, Rio Claro, 2006.

OECD (1990.) *Competition policy and the Regulation of Road Transport*. Editora OECD, Paris, pp 13 – 20.

RAMOS, R.E.B. (2000) Uma estratégia de política regulatória para competição e qualidade no transporte público urbano Brasileiro. In: SANTOS, E. M. & ARAGÃO, J.J.G. (eds.). Transporte em tempos de reforma. LGE Editora, Brasília, pp. 117-137.

Santos, E. M. e R. E. B. Ramos (2000) Transporte Urbano de Passageiros em Veículos Rodoviários de Baixa Capacidade: Atualidade e Perspectivas do Fenômeno no Brasil. Estudo Piloto em Natal, Brasil. Projeto RENAULT/COPPETEC.

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.

«[http://www.artesp.sp.gov.br/download/leis\\_e\\_decretos/decreto\\_29913.pdf](http://www.artesp.sp.gov.br/download/leis_e_decretos/decreto_29913.pdf)»

Acesso em: 21 Set. 2012

«<http://200.144.30.104/der/portarias/webportarias/html/PRT021-96.ASP>»

Acesso em: 09 Ago. 2012

«<http://www.artesp.sp.gov.br/servicos/transporteColetivoIntermunicipal.asp>»

Acesso em: 19 Set. 2012»

«<http://www.sp-turismo.com/mapa.htm>»

Acesso em: 17 Jul. 2012

«[http://www.artesp.sp.gov.br/servicos/permissoes/servicos\\_del\\_transcoletivo\\_dado\\_satuais.asp](http://www.artesp.sp.gov.br/servicos/permissoes/servicos_del_transcoletivo_dado_satuais.asp)» Acesso em: 02 Out. 2012

«<http://www.mapas-sp.com/sp-rodoviario.htm>» Acesso em 10 Out. 2012