

Evolução da regulação do transporte coletivo público de passageiros no município de São Paulo

Gilmar Pereira Miranda¹

Resumo

A regulação do transporte coletivo público de passageiros no Município de São Paulo ao longo dos anos possui um traço histórico de mudanças voltadas à busca de soluções aptas a atender as demandas de deslocamento pelas vias urbanas, com foco em soluções próprias para cada época de sua aplicação.

Abstract

The regulation of São Paulo's public passenger transport over the years has a history of changes aimed at finding solutions able to meet the demands of travel on urban roads, focusing on specific solutions for each time of application.

Palavras-chave

Ônibus; Transporte Coletivo Público de Passageiros; CMTC; SPTrans; Regulação; Concessão.

Keywords

Bus; Public Passenger Transport; CMTC; SPTrans; Regulation; Concession.

Introdução

¹Especialista em Direito Público, em Direito Municipal, em Direito Eleitoral, em Gestão e Direito do Trânsito; Procurador do Município de São Paulo; gpmiranda@prefeitura.sp.gov.br

O serviço de transporte coletivo público de passageiros é uma atividade constitucionalmente essencial (art. 30, inciso V, da Constituição da República), voltado ao atendimento à população, para proporcionar o deslocamento pela cidade, mediante uma retribuição individualizada, de modo a potencializar o uso da infraestrutura urbana instalada, com definição de itinerário fixo e programação proporcional à demanda de passageiros. Sendo atividade essencial para a mobilidade urbana, é imperioso que o poder público local busque elementos para definir os parâmetros de planejamento, ao longo de todo o período de sua execução.

Todavia, essa absorção das funções regulatórias do sistema de transporte coletivo público de passageiros é o resultado da evolução do tratamento dado ao setor, ao longo de muitos anos de experiência e desenvolvimento de novas tecnologias, aprimorando, assim, uma melhor logística de deslocamento de passageiros pelo meio urbano.

Com efeito, assim como se deu com o desenvolvimento da Cidade de São Paulo, o transporte coletivo público de passageiros seguiu os principais passos voltados a um melhor aproveitamento dessa infraestrutura implantada e aprimorou suas bases, mediante a criação e atualização de uma rede de transporte coletivo. E, para tanto, é verificada uma evolução constante do conjunto normativo que trata da matéria, buscando, sempre, a melhor solução para o momento histórico vivido.

Portanto, para se observar como o Município de São Paulo chegou ao atual regramento, mostra-se vital conhecer toda a sua evolução, de modo a compreender quais foram as soluções que, com o passar do tempo, se mostraram insuficientes para manutenção da rede de transporte, como mote para, num contexto prognóstico, compreender quais os elementos que não se mostram atuais aos tempos presente e futuro.

I. Dos *tramways* aos bondes da *Light*

Durante os primeiros anos do Brasil-República, o transporte de passageiros pela cidade de São Paulo era dominado por *tramways*, consistindo em veículos conduzidos por cavalos, às vezes com uso de trilhos para alinhamento da estrutura, mediante autorizações expedidas pela autoridade municipal, em linhas específicas. A título de exemplo, temos a Lei nº 87, de 19 de janeiro de 1894², que concedeu o direito de exploração de uma linha de *tramways* entre o Sítio “Pedreiras”, em Sant’Anna, e o ferro-carril mantido pelo Estado de São Paulo, que conectava a Luz à Serra da Cantareira.

Por seu turno, além dos diversos interessados individuais de exploração do transporte coletivo, havia a presença de uma empresa de destaque, a Companhia Viação Paulista, fundada em 1889 a partir da fusão de outras empresas que exploravam o transporte urbano de passageiros e cargas, sob trilhos, por atração animal³. Sua operação, consolidada após as diversas fusões, era explorada em regime de privilégio desde 1871⁴. Esse privilégio, por seu turno, não resultava em exclusividade total, haja vista a existência de outros interessados explorando o serviço, de forma pontual, desde que não houvesse sobreposição de vias entre a Viação Paulista e terceiros.

² Inteiro teor disponível em <https://www.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L87.pdf>, visto em 06-12-2021.

³ Vide SILVA, Heloísa Barbosa. Batalhas pelo Monopólio. História & Energia. São Paulo, nº 1, p. 46 a 50, mai/1986. KÜHL, Júlio Cesar Assis. Oficinas Gerais da Light no Cambuci: 1895-1953. Memória Energia. São Paulo, nº 25, p. 30-40, abr/dez1998. SOUZA, Edgard. História da Light: primeiros 50 anos. São Paulo, Eletropaulo, 1982, *apud* <http://acervo.energiaesaneamento.org.br/consulta/ExibirDetalhes.aspx?funcao=kFundo&id=15>, visto em 06-12-2021.

⁴ Vide art. 1º da Resolução nº 103, de 6 de dezembro de 1898, disponível em <https://www.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/resolucoes/R0103-1898.pdf>, visto em 06-12-2021.

A criação da referida companhia, conforme aponta Greenfield⁵, decorreu de problemas de problemas de competição entre empresas de transporte da época e o início de uma crise de natureza financeira por conta da instabilidade que envolvia a disputa de rotas, com intervenção direta de Prudente de Moraes, chefe do governo do Estado à época. Stiel indica que as atividades da referida companhia envolviam quatro regiões, compreendendo 77 (setenta e sete) veículos⁶.

Durante a última década do Século XIX, vários atos foram expedidos para fins de conferir uma nova regulação das atividades de transporte por passageiros e de carga, ainda focado nos *tramways*, com operação pela mesma Companhia Viação Paulista. Mediante a revisão dos contratos então firmados⁷, chegou-se à aprovação do novel contrato, conforme Lei nº 400, de 20 de maio de 1899, no qual houve a concessão de privilégio de exploração, por 35 (trinta e cinco) anos.

Em 1901, houve a autorização de transferência de titularidade do privilégio de exploração de atividade para *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited*, nos termos da Lei nº 528, de 6 de julho⁸, alterando o prazo de vigência por 40 (quarenta) anos, a partir de então. A referida companhia assumiu as operações da então Viação Paulista.

⁵ GREENFIELD, Gerald Michael, "Algumas notas sobre a história da viação urbana no velho São Paulo", in Revista de História, v. 49, nº 99. São Paulo: Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1974, pp. 117-143.

⁶ STIEL, Waldemar Corrêa. "História do Transporte Urbano no Brasil: história dos bonde e trólebus e das cidades onde eles trafegaram". Brasília: EBTU, 1984, p. 452.

⁷ Vide Lei nº 367, de 22 de agosto de 1898, disponível em <https://www.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L367.pdf>, visto em 06-12-2021, e posteriormente a Lei nº 396, de 15 de abril de 1899, disponível em <https://www.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L396.pdf>, visto em 06-12-2021.

⁸ Disponível em <https://www.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L528.pdf>, visto em 06-12-2021.

A transferência de titularidade da concessão da Viação Paulista para a companhia estrangeira decorreu da dificuldade de reunir capital necessário pela então empresa operadora para a construção da infraestrutura necessária para implantação de linhas de bondes elétricos, mais a absorção de outras companhias locais em liquidação, formando um acervo necessário apto para assumir as operações de transporte na cidade de São Paulo⁹.

A nova companhia, de origem canadense, teve sua autorização de operação no Brasil concedida pelo então presidente Campos Salles, por meio do Decreto Federal nº 3.349, de 17 de julho de 1899¹⁰, sendo responsável pela construção e operação da Usina Elevatória de Traição, ainda em 1901¹¹.

Os serviços agora prestados estavam conexos ao serviço de distribuição de energia elétrica¹², o que possibilitou a substituição dos antigos *tramways* pelos bondes elétricos, aproveitando e conservando a rede de trilhos então existente.

A hegemonia do bonde elétrico veio a ser posta em *xequê* a partir da crise hídrica na Região Metropolitana de São Paulo, em 1924 e 1925¹³, quando a companhia passou a utilizar veículos a combustão, conjuntamente à operação de transporte de passageiros por bondes.

O efeito marcante desse período é a exploração conjunta de serviços de transporte de passageiros com a atividade de carga, todos dentro do mesmo contrato de privilégio,

⁹ In GREENFIELD, Gerald Michael, *ob. cit.*

¹⁰ Vide <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3349-17-julho-1899-518144-publicacaooriginal-1-pe.html>, visto em 07-12-2021.

¹¹ DIAS, Rafael Ayres de Carvalho. "Usina elevatória de traição: um marco para a expansão urbana em São Paulo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2014.

¹² Vide Acto nº 135, de 26 de agosto de 1902, que disciplinou a matéria, disponível em <https://www.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/actos/A0135-1902.pdf>, visto em 06-12-2021.

¹³ Vide <https://revistapesquisa.fapesp.br/seca-na-metropole/>, visto em 06-12-2021.

cabendo ao Poder Público Municipal disciplinar a aprovação dos veículos que seriam utilizados e os preços das tarifas vigentes.

Por outro lado, com a virada do século, a introdução do elemento de distribuição de energia, possibilitou a conexão dessa nova atividade com o transporte de passageiros, com o incremento de veículos com tração elétrica, valendo-se dos trilhos então existentes, sendo ampliados a partir do desenvolvimento da cidade.

II. Do fim dos bondes à CMTC

Se durante a Primeira República teve como imagem de desenvolvimento paulistano o uso dos bondes, o período envolvendo o Entre Guerras e a redemocratização, nos anos 1950, passou por forte turbulência no setor de transportes na cidade.

De início, mister repisar que *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited* não possuía a operação de transporte exclusiva na cidade, mas explorava o serviço de bondes a partir de uma rede de trilhos inicialmente operada pela Viação Paulista, com expansão ocorrida no decorrer dos anos.

Todavia, o desenvolvimento da cidade importou em ampliação dos espaços urbanos, possibilitando, ainda, o desenvolvimento de atividade de transporte por outros indivíduos interessados¹⁴. Simultaneamente, com o desenvolvimento automobilístico e os projetos de expansão viária, foram abertas outras oportunidades de conexões de

¹⁴ Interessante pontuar aqui a publicação de edital, pelo então Diretor do Departamento de Serviços Municipais, no diário oficial de 9 de março de 1939, fixando a obrigatoriedade dos transportadores em instalarem uma “taboleta móvel” na parte frontal do veículo, para indicação da numeração das linhas, que foram fixadas, de 1 a 102. Vide https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f1939%2fdiario%2520oficial%2fmarco%2f09%2fpag_0043_2OHSF15NLDR2QeFNOJ8JQAF24LM.pdf&pagina=43&data=09/03/1939&caderno=D%C3%A1rio%20Oficial&paginaordenacao=100043, visto em 7-12-2021.

transporte, não atendidas pela então companhia oficial, sendo desenvolvida, por meio de ônibus, pelos novos operadores.

De outra banda, com a proximidade do encerramento do contrato de privilégio e desinteresse de *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited* em realizar nova contratação com a cidade de São Paulo¹⁵, foram promovidas medidas de intervencionismo no setor, para fins de assunção das atividades pelo Poder Público local.

Essa necessidade decorreu justamente pela impossibilidade de trespasse das atividades aos operadores já existentes, ante o grande aporte de recursos envolvidos para absorver a frota e os operadores, inviabilizando a manutenção da atividade com a iniciativa privada naquele momento.

A transferência de operação para uma nova pessoa jurídica somente veio na segunda metade da década de 1940. Com efeito, por meio do Decreto-Lei Estadual nº 15.958, de 14 de agosto de 1946¹⁶, houve outorga de licença à Municipalidade de São Paulo para conceder a operação, mediante concessão, de forma exclusiva, do serviço de transporte coletivo público de passageiros, por prazo não superior a 30 (trinta) anos (art. 1º).

¹⁵ A companhia permaneceu no país, dedicando-se à área de produção e distribuição de energia elétrica, sendo, no Estado de São Paulo, substituída pela Eletropaulo apenas na década de 1980.

¹⁶ Importante destacar que este ato normativo é que fora expedido na forma estabelecida pelo Decreto-Lei Federal nº 1.202, de 8 de abril de 1939. No período, sob a regência da Constituição Federal de 1937, houve a supressão das funções parlamentares, sendo os governadores nomeados pelo então Presidente e os prefeitos nomeados pelos governadores. Durante esse período, a expedição de decretos-leis pelos governadores seriam após aprovação do Departamento Administrativo (art. 6º, inc. IV), sendo órgão constituído por membros nomeados pelo então Presidente da República, ou com submissão *a posteriori* pelo próprio Presidente, nos casos de calamidade ou necessidade de ordem pública (inc. V). Considerando tratar-se de período de transição para a nova Constituição, de setembro de 1946, o ato de aprovação não foi encontrado. Todavia, os atos posteriores foram convalidados na nova estrutura pátria.

Para tanto, essa concessão seria outorgada a uma empresa estatal a ser constituída pelo Município (art. 2º), com possibilidade de aporte de recursos estaduais (art. 6º). Também foi autorizada a aquisição, total ou parcial, do acervo de bens e contratação de pessoal empregados no transporte coletivo na Capital, facultando-se aos então titulares capitalizarem a nova companhia (art. 4º)¹⁷.

No âmbito local, tal norma foi complementada pelo Decreto-Lei Municipal nº 365, de 10 de outubro de 1946. Surgia a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC¹⁸.

A concessão à CMTC foi de exploração da atividade de transporte de passageiros, por exatos 30 (trinta) anos, da assinatura do termo de contrato (art. 4º do Decreto-Lei nº 365, de 1946), sendo retribuído mediante tarifa, que deveria (i) cobrir todas as despesas de operação, (ii) constituir uma reserva de renovação e (iii) remunerar anualmente o capital efetivamente empregado (art. 6º).

Todavia, essa concessão seria complementada pela operação paralela e complementar por parte de outros operadores (art. 12), de modo que pudesse absorver no mesmo bojo os serviços então prestados pelas demais empresas que já circulavam na cidade.

Um dos primeiros atos a permitir que a CMTC contratasse outras empresas a operar conjuntamente na cidade de São Paulo foi o Decreto Municipal nº 2.215, de 21 de julho de 1953. Segundo seus termos, somente seria permitida a operação por particulares de “linhas rurais”, assim entendidas as que possuíssem itinerário contido

¹⁷ Com recursos abertos, por meio de crédito extraordinário, pelo Decreto-Lei Estadual nº 16.433, de 6 de dezembro de 1946.

¹⁸ No referido período, o Brasil estava sob regência da Constituição de 1937, que instituiu o denominado “Estado Novo”, a qual destituiu todos os parlamentos pelo país (art. 178). Também constava previsão de que o Prefeito seria nomeado pelo Governador (art. 27), sendo os atos normativos estadual e municipal expedidos na forma de decretos-lei, conforme estabelecia o Decreto-Lei Federal nº 1.202, de 8 de abril de 1939.

inteira ou predominantemente na zona rural ou suburbana¹⁹ e se situar fora do raio de 4,0 quilômetros distante da Praça da Sé (art. 1º). Os contratos teriam a duração de 3 (três) anos, renováveis (art. 14).

Esse decreto fora substituído tão somente pelo Decreto Municipal nº 6.547, de 11 de julho de 1966, no qual ficou fixado que apenas seriam operadas as linhas por empresas particulares que a CMTC não tivesse condições de operar diretamente.

Essa evolução quanto à ampliação de serviço por parte da CMTC, e aprimoramento das linhas particulares, deveu-se ao crescimento da companhia municipal ao longo dos anos, além da atualização quanto aos marcos de início e final de trajeto adotado para operação urbana.

Nesta nova regulamentação, os contratos teriam o prazo de duração que não excedesse 5 (cinco) anos (art. 11, inc. I), sendo as linhas objeto de concorrência pública (art. 12), ressalvado quanto às empresas então operadoras a possibilidade de firmar novo ajuste para operação das referidas linhas (art. 13).

Neste período, a CMTC absorveu as linhas de *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited*, substituindo gradativamente os bondes por ônibus, incluindo os investimentos iniciais em trólebus²⁰. Quanto às demais empresas, que já utilizavam ônibus para o transporte de passageiros, os elementos mais característicos foram a manutenção da identidade visual própria, que não encontrará mais equivalente no Município de São Paulo a partir dos próximos períodos, e a criação de empresas

¹⁹ A definição de zona central, zona urbana, zona suburbana e zona rural era estabelecida pelo Ato nº 663, de 10 de agosto de 1934, que aprovou a consolidação do Código de Obras, iniciado pela Lei nº 3.427, de 19 de novembro de 1929.

²⁰ Sobre o período, BAZANI, Adamo, "HISTÓRIA: O primeiro balanço financeiro da CMTC", reportagem de 06-06-2021, in "Diário do Transporte", disponível em <https://diariodotransporte.com.br/2021/06/06/historia-o-primeiro-balanco-financeiro-da-cmtc/>, visualizado em 16-12-2021.

tradicionais, com elementos familiares de sustentação ao longo do tempo.

III. Do início da padronização do serviço de transporte de passageiros

Durante o tempo de introdução da CMTC na cidade de São Paulo, houve um crescimento populacional considerável, impactando nos meios de deslocamento viário, o que motivou a adoção das primeiras tentativas de implantação de um meio de transporte de passageiros em massa, que posteriormente veio a se denominar a Companhia do Metropolitano de São Paulo.

De fato, ainda em 1966, o prefeito de então publicou o Decreto nº 6.611, de 31 de agosto, que criou o Grupo Executivo do Metropolitano de São Paulo, responsável por atualizar os estudos que vinham, desde 1927, a trazer as bases da constituição do serviço de trens municipais, utilizando-se de estrutura de superfície e subterrânea. No mesmo ano, em dezembro, fora promulgada a Lei nº 6.988, que autorizava o Município a constituir a Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ.

O pontapé para implantação do sistema de transporte coletivo metroviário na cidade de São Paulo, posto em prática tão somente em 1974, com início de sua operação e a formalização da concessão da atividade pela Lei nº 8.074, de 26 de junho daquele ano, restringindo a concessão dada anteriormente à CMTC, pelo Decreto-Lei nº 365, de 1946, dando nova redação ao seu artigo 2º.

A situação de dualidade de empresas estatais do Município operando em concessão o serviço de transporte encerrou-se após a edição da Lei nº 8.830, de 12 de dezembro de 1978, quando foi executado o projeto de transferência do controle acionário da companhia metroviária ao Governo do Estado de São Paulo, como forma de execução das políticas de transporte de interesse da Região Metropolitana de São

Paulo²¹ e a absorção de suas funções pela então constituída Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A - EMTU/SP²², de modo a integrar o Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

A presença da Companhia do Metropolitano na estrutura administrativa da cidade de São Paulo impactou diretamente no planejamento envolvido com a sucessão da concessão de transporte coletivo vigente desde a década de 1940.

O redesenho da cidade de São Paulo, a partir da Companhia do Metropolitano, passou pela identidade visual da Avenida Paulista e atingiu diretamente o planejamento voltado à atividade de transporte coletivo, mediante a adoção de marcas características, como a identificação de áreas da região da cidade em cores e números e a reformulação da numeração das linhas em operação²³. Esse planejamento seria adotado a partir da nova concessão do serviço de transporte coletivo, que substituiria a relação contratual então vigente com a CMTC.

Nesse sentido, a cidade de São Paulo passou a ser identificada em 9 (nove) regiões radiais e uma região central, cada qual com uma identificação numérica e de cor. Contudo, não houve a assunção do serviço diretamente pelo Poder Executivo Municipal, sendo mais uma vez autorizada a contratação da CMTC, por mais 30 (trinta) anos, a contar da

²¹ Conforme preceitua a Lei Complementar Estadual nº 94, de 29 de maio de 1974.

²² Empresa constituída a partir da autorização dada pela Lei Estadual nº 1.492, de 13 de dezembro de 1977, que posteriormente fora incorporada pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano - EMPLASA, conforme Decreto Estadual nº 15.319, de 7 de julho de 1980, e reconstituída a partir da autorização dada pelo Decreto Estadual nº 27.411, de 24 de setembro de 1987, mediante cisão parcial daquela, para atuar exclusivamente no serviços metropolitanos de transporte de passageiros sobre pneus, função essa exercida pelo Departamento de Estradas de Rodagem até então.

²³ *In* LONGO JUNIOR, Celso Carlos. "Design Total: Cauduro Martino - 1967-1977". Dissertação (Mestrado - Área de Concentração: Design e Arquitetura) - FAUUSP. Orientador: Prof. Bruno Roberto Padovano. São Paulo, 2007.

assinatura do termo de concessão, conforme estabelece a Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, especialmente seus artigos 1º a 4º. Por seu turno, fora mantida a autorização à CMTC de contratar viagens, por prazo não inferior a 6 (seis) anos, com preferência sobre as então permissionárias, em caso de igualdade de condições (parágrafo único do artigo 9º). No mais, a Municipalidade iria expedir o regulamento do serviço concedido, em até 180 (cento e oitenta) dias. Para disciplinar a contratação de viagens pela CMTC, houve a expedição da Lei nº 8.579, de 7 de junho de 1977, na qual o prazo de contratação seria de 8 (oito) anos (art. 1º, § 2º).

A relação envolvendo a Municipalidade de São Paulo e a CMTC foi objeto de regulamentação pelo Decreto nº 14.621, de 18 de julho de 1977, sendo o contrato firmado em 31-10-1977²⁴.

No que tange à participação de empresas particulares, o regulamento destinado a estabelecer os parâmetros de terceirização dos serviços concedidos à CMTC foi veiculado pelo Decreto nº 14.629, de 22 de julho de 1977, que trouxe em seu bojo a organização da cidade, em 23 (vinte e três) áreas de operação e um setor central²⁵, integrante de todas as áreas operacionais²⁶. As empresas ou consórcios

²⁴ Inteiro teor disponível no Diário Oficial do Município, de 1º-11-1977, pp. 6-8.

²⁵ Área central aqui entendida como a "Contra Rótula Central", compreendida pelo polígono compreendido pelo Largo do Arouche, Av. Duque de Caxias, Rua Mauá, Rio Tamanduateí, Av. Mercúrio, Rua da Figueira, Viaduto da Ligação Leste-Oeste, Av. Brigadeiro Luiz Antônio, Praça Pérola Byington, Rua Jaceguai, Rua Major Diogo, Rua Santo Antônio, Rua Martinho Prado, Rua Augusta, Rua Caio Prado, Rua da Consolação, Rua Rego Freitas, até o Largo do Arouche.

²⁶ Ante a divisão da cidade em 9 (nove) regiões, a região 1 era compreendida pelas áreas operacionais 1, 2 e 3, a região 2 era compreendida pelas áreas operacionais 4 e 5, a região 3 era compreendida pelas áreas operacionais 6, 7, 8 e 9, a região 4 era compreendida pelas áreas operacionais 10, 11 e 12, a região 5 era compreendida pelas áreas operacionais 13 e 14, a região 6 era compreendida pelas áreas operacionais 15, 16 e 17, a região 7 era compreendida pelas áreas operacionais 18 e 19, a região 8 era compreendida pelas áreas operacionais 20 e 21, e a região 9 era compreendida pelas áreas

contratados pela CMTC operariam linhas vinculadas a cada uma das áreas operacionais, sem prejuízo da operação direta pela CMTC. A remuneração dos operadores se daria exclusivamente pela percepção das tarifas cobradas dos usuários, além de participar do rateio nos casos de integração tarifária (vide art. 13 e parágrafos, na redação da pelo Decreto nº 23.182, de 12 de dezembro de 1986). A escolha dos operadores contratados pela CMTC foi concluída pelas então Concorrências nº 1/77²⁷ e 1/78²⁸.

Neste regulamento, as linhas que seriam objeto de disputa pública seriam designadas pela CMTC, as quais seriam “setoriais”, ou seja, que circulariam apenas na área de operação, “intersetoriais”, que seriam linhas que teriam o ponto de início de viagem em uma área operacional e o ponto de destino em outra área operacional, e “radiais”, que conectariam a área operacional à área central (art. 6º do Decreto nº 14.629, de 1977).

Em que pese a adoção dessas denominações para fins de estabelecimento das regras de fixação de linhas entre os contratados da CMTC, dentro do mote de padronização de linhas municipais, utilizou-se dos parâmetros de divisão de regiões da cidade para identificação alfanumérica²⁹. Também

operacionais 22 e 23. A região central possuía o mesmo polígono da área operacional central.

²⁷ Lotes 1 a 3, 5, 7 a 22 adjudicados em despacho publicado no Diário do Município de 07-01-1978, p. 38.

²⁸ Os lotes remanescentes 4, 6 e 23 foram adjudicados.

²⁹ A identificação das linhas municipais deixou de seguir uma ordem numérica, iniciada no nº 1, passando a identificar em sua composição detalhes sobre os locais onde aquela linha realiza os pontos inicial e final, georreferencialmente na cidade. Observada a divisão espacial, as linhas foram organizadas em (i) regionais, (ii) radiais, (iii) interregionais e (iv) diametrais. As linhas regionais e radiais possuíam 4 (quatro) números, sendo a milhar representativa da região onde se localizava o ponto inicial, a centena representando regional (0 ou 7, sendo 7 representativo de integração a alguma estação de metrô) ou radial (1-6) e a dezena e a unidade formando o número sequencial da linha, como característica de distinção. As linhas interregionais e diametrais eram representadas por três números e uma letra, sendo a centena e a unidade representativos de suas regiões de início e final de viagem e a dezena representando ser interregional (1-7, sendo 7

a divisão de áreas fora utilizada para fins de fixação da cor dos veículos dos ônibus das empresas contratadas pela CMTC³⁰, neste caso não se submetendo a essa regionalização os veículos empregados pela própria CMTC.

Finalmente, ainda em 1977, por meio do Decreto nº 14.311, de 3 de fevereiro, é instituído o Sistema de Ônibus Executivo, a ser operado diretamente pela CMTC, com veículos específicos, sendo o embrião do serviço de linhas com veículos de características rodoviárias em trajetos municipais.

IV. Da Municipalização à pluralidade de modais

A proximidade do vencimento dos prazos de contratação das empresas operadoras pela CMTC gerou para o Executivo municipal a necessidade de elaboração de um novo regime de contratação, a ser promovido pela companhia local. Para tanto, fora encaminhado à Câmara Municipal de São Paulo o Projeto de Lei nº 126/1985.

Todavia, ante a proximidade com a eleição geral a ocorrer em novembro daquele ano, a Comissão de Finanças e Orçamento propôs um substitutivo, para apenas autorizar a prorrogação dos contratos então firmados³¹, vindo à lume a Lei nº 10.023, de 26 de dezembro de 1985, que a autorizou

representativo de integração a alguma estação de metrô) ou diametral (0), competindo à letra a característica de distinção entre elas, evitando-se letras que pudessem ser confundidas com números. Tal identificação influencia até os dias atuais, observadas evoluções ocorridas no período.

³⁰ A pintura padrão para as empresas contratadas pelas CMTC era homogênea por área, na parcela inferior do veículo, sendo a parcela superior livre de identificação por qualquer composição de cores, desde que aprovada pelo Poder Público Municipal. Foi o período denominado “saia-e-blusa”, vide BAZANI, Adamo, *in* “HISTÓRIA: São Paulo da década de 1970, uma aquarela dos transportes”, reportagem de 23-12-2018, *in* “Diário do Transporte”, disponível em <https://diariodotransporte.com.br/2018/12/23/historia-sao-paulo-da-decada-de-1970-uma-aquarela-dos-transportes/>, visto em 16-12-2021.

³¹ Vide <https://www.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/projeto/PL0126-1985.pdf>, visualizado em 27-12-2021.

até 30 de junho de 1986, condicionando novas prorrogações à autorização legislativa prévia (art. 1º, *caput* e parágrafo único).

Somente após a ocorrência das eleições municipais, de 1988, houve uma nova propositura de modelagem a ser adotada para fins de contratação de empresas particulares a atuarem, conjuntamente à CMTC, na operação do transporte coletivo de passageiros. Foi a implantação do projeto de “Municipalização” do transporte coletivo: se propunha substituir o modelo tradicional de concessão para a contratação de frota particular a atuar conjuntamente com a frota pública, remunerando a disponibilidade de veículos e tripulação mensalmente. Conforme destaca Milena de Lima e Silva³²:

A proposta de municipalização alteraria o quadro de desvantagem da CMTC – que era aquela que, dentre todas as operadoras, tinha o custo mais elevado do serviço por passageiro. Sobretudo, a proposta alteraria a lógica empresarial privada, que em busca de transportar o maior número de passageiros ao menor custo possível buscava, em última instância, apenas as linhas centrais da cidade, desfavorecendo uma vez mais os bairros periféricos. A transição para outro modelo de remuneração era composta pela seguinte série de medidas: o valor da tarifa seria dissociado do custo do serviço; a remuneração das empresas passaria a ser medida através de um cálculo combinado entre quilometragem rodada

³² *In* “A gestão Luiza Erundina (1989-1992): participação popular nas políticas de transporte”. Dissertação de Mestrado no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo. Orientador: Professora Cibele Saliba Rizak. São Carlos, Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2017. Pg. 132.

e número de passageiros transportados; se apenas a distância percorrida fosse cumprida a empresa receberia 80% do valor combinado pelo frete; os 20% restantes deveriam ser pagos mediante a comprovação que a empresa atendeu o número de passageiros esperados pela linha (número estimado através da demanda histórica de cada linha e dos estudos que a própria CPTM, sob comando de Paulo Sandroni, executou); com a tarifa desvinculada do custo do serviço seria possível implantar um financiamento municipal para subsidiar o serviço, subsidiando também parte do valor pago pelo usuário como tarifa.

O regime jurídico da “Municipalização” foi instituído pela Lei nº 11.037, de 25 de julho de 1991, que manteve as funções da CMTC, previstas pela Lei nº 8.424, de 1976, com possibilidade de substituir o contrato firmado com a empresa municipal em 1977 por outro, mantidas as condições então vigentes, mas remodela a forma de contratação de empresas subconcessionárias, regida pela Lei nº 8.579, de 1977. Seu regulamento foi instituído pelo Decreto nº 29.945, de 25 de julho de 1991.

Nesta fase, o Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Município de São Paulo passou a ser regido pela Secretaria Municipal de Transportes, facultando-lhe delegar ou contratar a execução das atividades de suas atribuições a órgãos da administração municipal, mantida a contratação de empresas pela CMTC (art. 1º).

Mantida a operação pela CMTC, houve a contratação inicial de 40 (quarenta) lotes de operação de linhas^{33 34}, suprimindo-se a identificação da pintura dos veículos para o branco, com uma faixa horizontal vermelha ao centro da carroceria, e a anotação de um destaque em marrom, amarelo, azul e verde, no meio da faixa vermelha, ao redor dos veículos, para identificar a posição geográfica dos lotes (norte, leste, sul e oeste, respectivamente). A identidade dos números de linhas fora mantida do modelo anterior, com aprimoramentos³⁵. Os contratos firmados pela CMTC vigorariam por 8 (oito) anos, prorrogáveis por mais 2 (dois) anos (art. 3º, § 3º, da Lei nº 11.037, de 1991), com início já em 1992.

As tarifas arrecadadas eram recolhidas em favor da CMTC, as quais deveriam ser utilizadas para fins de remuneração das empresas contratadas, sendo o remanescente destinado a melhorias no Sistema de Transporte e Trânsito (art. 6º da Lei nº 11.037, de 1991).

Por seu turno, a remuneração das empresas contratada envolvia (a) o custo variável do lote contratado, relativos aos custos unitários de combustível, lubrificante e rodagem, (b) a quilometragem mensal remunerável do lote contratado, incluindo a quilometragem ociosa, (c) o custo mensal fixo atribuível ao lote de reserva técnica, mais o custo de remuneração do capital investido em veículos, observada a depreciação em 8 (oito) anos, (d) o custo mensal do lote operacional envolvendo tripulação, operação de garagem e

³³ Homologação dos lotes 01 a 06, 08, 09, 11, 12, 14 a 28, 31 a 40 no Diário Oficial do Município, de 14-11-1991, pg. 74; homologação do lote 29 no Diário Oficial do Município de 03-12-1991, pg. 34, homologação do lote 13 no Diário Oficial do Município de 28-12-1991, pg. 33; homologação do lote 07 no Diário Oficial do Município, de 30-01-1992, pg. 44; homologação do lote 10 no Diário Oficial do Município, de 05-02-1992, pg. 44; homologação do lote 30 no Diário Oficial do Município, de 29-02-1992, pg. 36.

³⁴ Ampliado para 41 (quarenta e um) lotes, a partir da separação do lote 17.

³⁵ Por exemplo, a adoção do numeral 9 para representar também a integração com o sistema metroviário, haja vista a expansão deste e o número maior de linhas promovendo a ligação dos bairros ao metrô.

demais integrantes da administração das companhias, (e) taxa de administração e (f) tributos incidentes (art. 5º da Lei nº 11.037, de 1991).

No mesmo período, o transporte executivo, exercido pela CMTC, passa a ser substituído por empresas particulares a operarem linhas, sob modalidade denominada “Especial”, com uso de ônibus de padrão rodoviário e operação em 6 (seis) áreas distintas, na forma do Decreto nº 29.854, de 24 de junho de 1991. Os contratos vigoraram por 6 (seis) anos, com autorização de prorrogação por mais 2 (dois) anos. Nesta modalidade, a tarifa fixada pelo Poder Público municipal era destinado à remuneração integral à empresa operadora, observado o desconto devido à CMTC para fins de gestão do sistema³⁶.

Por força do surgimento de rotas de transporte executadas por particulares, foi iniciada a regulamentação do serviço denominado Ônibus-lotação, destinado a veículos de transporte a circular nas diversas áreas da cidade, exceto na região central, por meio de empresas e cooperativas de transportadores, conforme autorizou o Decreto nº 31.347, de 20 de março de 1992, que seriam contratados pela CMTC. Esse sistema fora remodelado pelo Decreto nº 33.593, de 12 de agosto de 1993, passando a denominar-se “Bairro a Bairro”, com veículos recebendo alvarás para circulação em linhas específicas, em itinerários previamente aprovados pela Secretaria Municipal de Transportes.

Diferentemente da modalidade comum, a modalidade “Bairro a Bairro” foi concebida como uma forma de autorização, mediante requerimento dos interessados, com indicação de veículo a ser utilizado, qualificação do proprietário, ponto inicial, itinerário da linha e ponto final,

³⁶ A licitação fora homologada no Diário Oficial do Município, de 03-01-1992, pg. 24, e no Diário Oficial do Município, de 09-01-1992, pg. 26.

sendo vedada a coincidência superior a 40% (quarenta por cento) de itinerário das modalidades comum e especial³⁷.

O procedimento para cadastramento fora estabelecido pela Portaria SMT nº 174/1993, publicada no Diário Oficial do Município de 18-08, pg. 42-43, sendo alterada pela Portaria SMT nº 204/1993, publicada no Diário Oficial do Município de 22-10, p. 26³⁸.

Ainda em 1993, houve início ao processo de substituição da operação direta do transporte coletivo de passageiros pela CMTC, com a divisão de operação de linhas e lotes de linhas então por ela operadas para a iniciativa privada, culminando, em 1995, na transformação de suas funções, como contratante de todas as empresas de transporte, passando a exercer o gerenciamento do sistema. Nessa desmobilização, foram acrescentados 28 (vinte e oito) lotes, sendo que alguns com operação de veículos municipais tróleibus (3 lotes) e um compreendendo uma cooperativa de motoristas e cobradores ex-empregados da CMTC. A partir de então, a CMTC passa a se denominar São Paulo Transporte S/A³⁹.

Nos anos seguintes, houve a aprovação da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997, que criou o sistema de transporte de média capacidade e autorizou a sua concessão, por no máximo 15 (quinze) anos, com possibilidade de

³⁷ As linhas eram identificadas por um conjunto numérico de 4 dígitos, sendo a milhar sempre 0, a centena correspondente à região de São Paulo (1 a 4) e a dezena e a unidade a ordem de criação da linha na região.

³⁸ Essa alteração deveu-se a uma demanda judicial envolvendo a EMTU/SP, tendo em vista que a primeira versão de identidade visual previa uma faixa longitudinal azul por toda a carroceria dos veículos a serem autorizados, de cor branca, justamente a identidade visual adotada por aquela companhia no serviço desenvolvido por ela, em conjunto à Companhia do Metropolitano de São Paulo, para operação do corredor de ônibus do ABC, conforme notícia os *consideranda* da portaria de outubro/1993, sendo o modelo adotado posteriormente de forma definitiva a partir dos manuais de identificação adotados pela Portaria SMT nº 087/1996, publicada no Diário Oficial do Município de 13-04-1996, pp. 26-28.

³⁹ Ata da Assembleia Geral Extraordinária publicada no Diário Oficial do Estado, no caderno Ineditoriais, de 11-03-1995, pg. 20.

prorrogação, para fins de absorção do projeto envolvendo a implantação do denominado “Fura-Fila”. Este sistema não chegou a ser implantado pelo Município.

Finalmente, em razão da proliferação de novos condutores, com utilização de vans e kombis, houve a edição da Lei nº 12.893, de 28 de outubro de 1999, criando a modalidade denominada “Lotação”, com utilização de veículos de menor capacidade, desprovidos de taxímetros⁴⁰.

Importante consignar que no Município o serviço de transporte de passageiros por meio de lotação fora instituído pelo Decreto nº 28.570, de 28 de fevereiro de 1990, por transportadores credenciados diretamente na SMT, com estabelecimento de itinerários específicos e cobrança de tarifa, conforme quilometragem da linha⁴¹. O referido decreto fora sustado pelo Decreto Legislativo nº 114, de 21 de outubro de 1997.

A partir dos parâmetros estabelecidos pelo Decreto nº 38.663, de 11 de novembro de 1999, foram adotadas medidas para delegação, por permissão, ao serviço de “Lotação”, mediante a publicação das Portarias da SMT nº 289/1999 e 12/2000.

O serviço de lotação, observados os parâmetros da lei de 1999, veio a se regularizar apenas a partir de 2002, com a fixação das linhas e distribuição de operadores autorizados⁴².

O mesmo Decreto nº 38.663, de 1999, veio a fixar as regras a serem observadas para fins de concessão do transporte coletivo de passageiros, mediante a adoção da

⁴⁰ A distinção proposta está relacionada à previsão da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, alterada pela Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987, que versa sobre o serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel à taxímetro, que prevê a figura do “transporte de passageiros por lotação”, com previsão de itinerário básico a ser percorrido.

⁴¹ Eram utilizados veículos denominados “peruas” e similares, com identificação das linhas no formato 9-000, sendo 000 a sequência da linha identificada.

⁴² Houve a identificação dos veículos por cores (6), e a designação de linhas pelo padrão de número de área (1-6), a letra L, e mais um número de dois dígitos para identificação da linha na área de operação (ex. linha 3L14).

legislação federal atinente (Lei Federal nº 8.987, de 1995, e Lei Federal nº 9.074, de 1995).

Contudo, não houve espaço para fins de substituição do conjunto de contratos voltados à operação das linhas do sistema comum. Nesse ínterim, o Serviço Especial passou a deixar de ser operado, sem que houvesse renovação de sua modelagem⁴³.

Com isso, na virada do século, o transporte municipal estava compreendido pelo serviço comum, pelo serviço “Bairro a Bairro” e pelo serviço “Lotação”, bem como a proposta de conclusão de um serviço de média capacidade, ainda em construção.

V. Da consolidação dos serviços e a operação por camadas

A multiplicidade de modais em itinerários às vezes sobrepostos e a iminência do vencimento dos contratos firmados ainda na primeira etapa de vigência da Lei nº 11.037, de 1991, importou ao Município, a necessidade de uma reconfiguração do sistema, passando a disciplinar os diversos níveis e capacidades de transporte municipal, de modo sistêmico, considerando a consolidação da empresa municipal, a SPTrans, como gerenciadora, não mais como operadora.

Houve a edição, com influência da Lei Federal nº 8.987, de 1995, e do então novel Estatuto das Cidades, a edição da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, distinguindo o Transporte Coletivo Público de Passageiros do

⁴³ A última linha operou até aproximadamente 2007, ante o debate judicial envolvendo o último contrato então vigente entre a operadora e a SPTrans, vide processos nº 0003180-26.2004.8.26.0053 (apelação com nº 9129330-24.2005.8.26.0000) e 0128736-33.2007.8.26.0053 (agravo de instrumento com nº 0147803-46.2007.8.26.0000), envolvendo o debate de prorrogação tácita do contrato, vencido em 05-01-2002, e o encerramento das licitações no modelo a ser implantado a partir de dezembro/2001.

Transporte Coletivo Privado, este último a regular regimes de transporte de segmentos específicos, como o transporte de escolares⁴⁴ e o fretamento⁴⁵ (art. 1º). Contudo, a lei apenas se dedica ao tratamento do Transporte Coletivo Público de Passageiros.

O Transporte Coletivo Público de Passageiros foi organizado em dois Sistemas, um denominado Integrado, que comporia todos os modais regulares, “bairro a bairro” e lotação, e Complementar.

O Sistema Integrado passou a se compor do Subsistema Estrutural, voltado a abarcar as linhas de transporte de demandas elevadas e que promovem a integração entre as diversas regiões da cidade, e do Subsistema Local, com linhas que atendem demandas internas de uma região e alimentam o Subsistema Estrutural (art. 2º, inc. I).

Essa conjugação de subsistemas promove, no âmbito organizacional do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a introdução do denominado “sistema tronco-alimentador”, em que serviços com veículos de menor porte e menor demanda promovem a captação de passageiros nas diversas regiões urbanas para eixos estruturados de transporte, para fins de um deslocamento em meios de maior capacidade de passageiros⁴⁶. Até então, o regime de linhas de transporte era caracterizado com um conjunto de linhas diretas, conectando os diversos pontos da cidade, por meio

⁴⁴ O transporte coletivo de escolares recebeu seu regime na estrutura municipal pela Lei nº 10.154, de 7 de outubro de 1986, com disposições específicas no âmbito do Código de Trânsito Brasileiro.

⁴⁵ O serviço de fretamento teve seu regramento introduzido pela Lei nº 14.971, de 25 de agosto de 2009, que posteriormente foi substituída pela Lei nº 16.311, de 12 de novembro de 2015.

⁴⁶ Sobre a adoção de esquemas ou sistemas tronco-alimentador, ver LANGENBUCH, Juergen Richard, “Sistemas de Transporte Urbano contando apenas com meios leves, mas parcialmente hierarquizados em esquemas tronco-alimentador”, *in* Geografia, v. 21, nº 2. Rio Claro: UNESP, 1996, pp. 23-65. Disponível em

<https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/ageteo/article/view/14873>, visto em 04-01-2022.

de corredores ou vias estruturantes, à região central, culminando no gigantismo de diversos terminais urbanos então instalados.

Paralelamente, o Serviço Complementar, a ser prestado por operadores do Sistema Integrado ou por terceiros, obedeceria a regramento próprio, a ser expedido pela SMT, como um serviço especial, observada uma tarifa diferenciada e limitações quanto à disponibilidade para os mesmos usuários do regime comum e possibilidade de retribuição ao Subsistema Local (art. 2º, inc. II).

Foi fixada a adoção dos regimes de concessão e de permissão de serviço público, sendo para as concessões fixada a prestação e exploração do transporte coletivo nos Subsistemas Local e Estrutural, e para as permissões a prestação e exploração exclusivamente no Subsistema Local. Adota-se a forma contratual para ambos os regimes, conforme preceitua a Lei Geral de Concessões, de 1995, facultando-se a contratação de pessoas naturais e jurídicas apenas para as permissões (arts. 5º e 6º).

O prazo fixado para a concessão é de 15 (quinze) anos (art. 21, inc. I), facultando-se atingir até 25 (vinte e cinco) anos em casos de elevados investimentos em bens reversíveis (parágrafo único do art. 21). Por seu turno, a permissão fica limitada inicialmente a 7 (sete) anos, com possibilidade de prorrogação por até 3 (três) anos (art. 21, inc. II).

Acerca da reversão de bens, são excluídos os veículos e frota de ônibus, a garagem e as instalações e equipamentos de garagem (art. 25, § 4º), reduzindo o âmbito dos elementos passíveis de serem alocados como reversíveis para fins exclusivos da concessão.

É prevista a constituição de um órgão regulador, mediante lei específica, para disciplinar o Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, vinculado à SMT (art. 30), competindo a essa secretaria o exercício dessas funções até sua criação (art. 40).

Também a Municipalidade ficou autorizada a rescindir o contrato firmado com a SPTrans, que vigorava

desde outubro de 1977, para substituir por uma nova relação contratual, consolidando sua figura de gerenciadora do sistema (arts. 37 e 38).

Finalmente, a gestão financeira fica a cargo da SPTrans, com a participação dos concessionários, até a criação de uma sociedade de propósito específico, constituída a partir do regime jurídico das sociedades de economia mista (art. 31 c/c 39)⁴⁷.

Para fins de instrumentalização do procedimento de concessão, fora editado o Decreto nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002, que estabeleceu a divisão das áreas do Subsistema Estrutura e Subsistema Local, em 8 (oito) lotes, iguais entre si, mais uma área neutra, agora correspondendo à delimitação do centro expandido⁴⁸. Também ficou definido que a concessão inicial vigoraria por 10 (dez) anos, prorrogáveis por até 5 (cinco) anos (art. 8º, § 2º). O prazo de vigência das permissões foi fixado nos mesmos patamares da lei (art. 10, § 1º), obrigando-se os operadores a se organizarem em cooperativa ou outra forma associativa (art. 13). As tarifas públicas se mantiveram na alçada de competência do Poder Público municipal (art. 16), sendo os operadores remunerados pelo número de passageiros transportados, sendo para as concessões objeto de disputa (art. 17, § 1º) e para as permissões a remuneração com previsão no edital (art. 18).

⁴⁷ A gestão financeira pela SPTrans foi objeto do Decreto nº 42.184, de 11 de julho de 2002, com efeitos presentes, ante a não constituição da nova sociedade de economia mista prevista no art. 31 da lei nº 13.241, de 2001.

⁴⁸ A delimitação do centro expandido, ou mini anel viário, foi realizada pelo Decreto nº 37.085, de 04 de outubro de 1997, para fins de disciplinar o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, autorizado pela Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, matéria atualmente regida pelo Decreto nº 58.584, de 20 de dezembro de 2018.

Os editais de licitação foram lançados em 28-12-2002⁴⁹, sendo os contratos de concessão firmados em 21-07-2003⁵⁰ e os de permissão firmados em 18-07-2003⁵¹.

Houve, nessa oportunidade, a retomada da identificação dos veículos por cores vinculadas às 8 (oito) áreas de operação, tanto na concessão como na permissão, e a adaptação do número de identificação de linhas dos antigos serviços “Bairro a Bairro” e Lotação ao padrão tradicional, com pequenas alterações em razão da nova divisão espacial e vinculação numérica correspondente⁵². A vinculação de cores, inclusive, orientou a substituição de placas de identificação de vias públicas, com a adoção da cor respectiva, evitando-se a adoção do azul escuro tradicional por toda a cidade.

Como sucessão dos contratos firmados em 2003, foram iniciadas as tratativas para fins de estabelecer as novas regras operacionais no processo licitatório, culminando com a edição do Decreto nº 53.887, de 9 de maio de 2013. Neste decreto, em complemento à legislação local, passa-se a observar os predicados trazidos pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que traça os elementos necessários para o desenvolvimento das políticas de mobilidade urbana, trazendo a lume alguns parâmetros de contratação, os quais já se encontravam presentes na legislação paulistana.

Segundo este regramento, seriam mantidas as formalizações de contratos de concessão e de permissão, distinguindo-se apenas na formalização de 12 (doze) contratos de permissão, mantidas as 8 (oito) regiões⁵³. As concessões seriam firmadas por 15 (quinze) anos (art. 7º), enquanto as permissões seriam firmadas por 7 (sete) anos,

⁴⁹ Vide Diário Oficial do Município, de 28-12-2002, p. 105.

⁵⁰ Vide Diário Oficial do Município, de 9-8-2003, p. 26.

⁵¹ Vide Diário Oficial do Município, de 23-7-2003, pp. 33/34.

⁵² A título de exemplo, uma linha remunerada que tinha seu trajeto inicial em São Miguel não adotou o numeral 2, correspondente à divisão estabelecida na década de 1970, mas sim 3, observando-se a corrente divisão geográfica.

⁵³ Passariam a contar com mais de um contrato de permissão as regiões 3, 4, 6 e 8, vide art. 3º, parágrafo único.

prorrogáveis por até 3 (três) anos (art. 9º, § 1º), exclusivas à participação de cooperativas ou consórcios de cooperativas (art. 9º). A remuneração seria por passageiros transportados, observados parâmetros de qualidade de serviços e investimento e frota (art. 15).

Todavia, esse processo fora abandonado como um dos efeitos dos movimentos populares ocorridos ainda em 2013, iniciados com o debate sobre o aumento da tarifa pública de transporte coletivo, passando por questões atinentes à busca por uma melhor qualidade no transporte como um todo, culminando em uma crítica geral sobre os efeitos da economia nacional e os dispêndios vinculados aos eventos internacionais que ocorreriam a partir de então⁵⁴.

Como sucessão, fora publicado o Decreto nº 56.232, de 2 de julho de 2015, o qual dispunha sobre a transferência aos operadores também a realização de programação e controle da operação (art. 2º, incisos III e IV), suprimindo a possibilidade de contratação via permissão, concentrando-se em contratos de concessão, cujas vencedoras constituiriam Sociedades de Propósito Específico (art. 3º), cada qual responsável por um lote. O prazo de concessão passaria a ser de 20 (vinte) anos (art. 8º), em razão da alteração promovida pela Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, à Lei nº 13.241, de 2001. Também houve redivisão do Subsistema Local, em Grupos Local de Articulação Regional e Local de Distribuição, sendo o lote de linhas do primeiro grupo então integrante dos contratos de concessão até então, resultando em uma divisão espacial em três níveis, sendo o Subsistema Estrutural composto unicamente pelo Grupo Estrutural, em 5 (cinco) lotes, o Grupo Local de Articulação Regional em 9 (nove) lotes,

⁵⁴ Acerca das manifestações de 2013, cite-se o trabalho de SOUZA, Rafael de. "Cenários de protesto: Mobilização e espacialidade no ciclo de confronto de junho de 2013". Tese de Doutorado. Orientadora: ALONSO, Ângela Maria. São Paulo: 2018, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, e HADDAD, Fernando. "Vivi na pele o que aprendi nos livros: um encontro com o patrimonialismo brasileiro", *in* "Revista Piauí". 208. Disponível em <https://piaui.folha.uol.com.br/materia/vivi-na-pele-o-que-aprendi-nos-livros/?amp>. Visto em 11-01-2022.

incluso o serviço de trólebus, e o Grupo Local de Distribuição em 13 (treze) lotes (art. 12).

A partir desses parâmetros, foram lançados os editais nº 1 a 3/2015, pela SMT⁵⁵, os quais foram objeto de suspensão por parte de deliberação do Tribunal de Contas do Município de São Paulo⁵⁶, com autorização de retomada apenas a partir da deliberação colegiada de 13-07-2016⁵⁷, condicionando à retomada do certame apenas com o atendimento a 13 (treze) pontos remanescentes.

Com a necessidade de atendimento aos limites impostos pelo TCM, mais a realização de eleições no mesmo ano, somente em 2018 o Executivo Municipal expediu o Decreto nº 58.200, de 19 de abril, com os parâmetros necessários para prosseguimento do certame.

Neste, a programação e o controle da operação retornaram ao Poder Executivo (art. 4º). Foi realizada nova divisão de áreas, passando o Grupo Estrutural a ser composto de 9 (nove) lotes, o Grupo Local de Articulação Regional de 10 (dez) lotes, incluindo o lote de operação de trólebus, e o Grupo Local de Distribuição com 13 (treze) lotes (art. 13), sendo suprimida a obrigatoriedade de constituição de uma Sociedade de Propósito Específico por contrato. A remuneração pela operação passa a ser composta pelos custos do serviço e número de passageiros, sendo observados parâmetros de qualidade e ganhos de produtividade na operação (art. 20, inc. I).

Os editais nº 1 a 3/2015 são relançados em 07-08-2018⁵⁸, sendo brevemente suspenso novamente pelo Tribunal de Contas, mas vindo a lume nova publicação, em 24-11-2018⁵⁹, com a conclusão do certame em 29-03-2019⁶⁰

⁵⁵ Avisos de licitação lançados no Diário Oficial da Cidade de São Paulo, de 14-10-2015, p. 117.

⁵⁶ Processos TCs nº 3.825/15-45, 3.826/15-08 e 3.830/15-85.

⁵⁷ Ata publicada no Diário Oficial da Cidade de São Paulo, de 06-08-2016, pp. 96-111.

⁵⁸ Vide Diário Oficial da Cidade de São Paulo, mesma data, pp. 77-78.

⁵⁹ Vide Diário Oficial da Cidade de São Paulo, mesma data, p. 327.

⁶⁰ Vide Diário Oficial da Cidade de São Paulo, mesma data, p. 73.

(Grupo Local de Distribuição) e em 05-04-2019⁶¹ (Grupo Estrutural e Local de Articulação Regional).

Posteriormente, em 22-05-2019, sobreveio a decisão do Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2252821-36.2018.8.26.0000, que reconheceu a inconstitucionalidade da alteração de prazo de vigência da concessão de transporte, restabelecendo-se o prazo de 15 (quinze) anos⁶². Neste caso, houve manutenção dos contratos, com a readequação de seus termos para o período menor.

VI. Presente e futuro da concessão de transporte coletivo na cidade de São Paulo?

O transporte coletivo, na modelagem que vem sendo construída durante toda a história da cidade, possui potencial

⁶¹ Vide Diário Oficial da Cidade de São Paulo, mesma data, p. 71.

⁶² A inconstitucionalidade foi reconhecida por se tratar de alteração em projeto de lei do executivo em matéria que não guardava estreita relação com o conteúdo da norma, nestes termos:

"AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - ARTIGO 7º DA LEI MUNICIPAL Nº 16.211, DE 27 DE MAIO DE 2015, QUE ALTEROU O INCISO I DO ART. 21 DA LEI Nº 13.241 DE 2001, AMPLIANDO PARA 20 (VINTE) ANOS O PRAZO CONTRATUAL PARA AS CONCESSÕES DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO DA CAPITAL - DISPOSITIVO LEGAL ORIUNDO DE EMENDA PARLAMENTAR, ALTERANDO PROJETO DE LEI DE INICIATIVA DO CHEFE DO PODER EXECUTIVO - TEXTO PRIMITIVO QUE DISCIPLINAVA TÃO SOMENTE A CONCESSÃO DE TERMINAIS DE ÔNIBUS - ABUSO DO PODER DE EMENDA POR IMPERTINÊNCIA TEMÁTICA - RECONHECIMENTO - VIOLAÇÃO ÀS REGRAS DO DEVIDO PROCESSO LEGISLATIVO - PRECEDENTES - INCONSTITUCIONALIDADE DECLARADA - AÇÃO PROCEDENTE". "São inconstitucionais os atos normativos que resultem de emendas parlamentares a projeto de lei de iniciativa reservada que não guardem estrita relação com a matéria objeto da proposição legislativa originária, ou que desvirtuem a sua essência".

(TJSP; Direta de Inconstitucionalidade 2252821-36.2018.8.26.0000; Relator (a): Renato Sartorelli; Órgão Julgador: Órgão Especial; Tribunal de Justiça de São Paulo - N/A; Data do Julgamento: 22/05/2019; Data de Registro: 23/05/2019)

necessidade de se adaptar às novas forma de deslocamento dos usuários.

Em que pese a reestruturação promovida pela Lei nº 13.241, de 2001, que possibilitou a realização de dois certames de concessões, diferente dos regimes anteriores, sempre superados por novos instrumentos legais, prevalecendo na atualidade o deslocamento intrarregional e interregional, não apenas o deslocamento radial pela cidade, outros elementos surgidos na realidade urbana podem ser vetores de revisão, ainda que futura, do que será a regulação do transporte de passageiros.

O primeiro ponto a ser observado é o avanço da tecnologia como forma de intermediação de usuário e transportador.

O fenômeno da introdução dessas tecnologias, voltadas ao transporte individual de passageiros, por diversos países, incluindo o Brasil e nas grandes cidades, trouxe um grande debate entre o regime jurídico de transporte por veículos por táxis e medidas de proteção a essa modalidade, em face da pulverização do novos motoristas, acionados por aplicativos disponibilizados à população por empresas diversas, muitas vezes sem prévia submissão ao Poder Público local.

A popularização de celulares inteligentes e o crescente recesso econômico no país possibilitou a um número considerável de motoristas dispostos a realizar viagens para os usuários cadastrados em plataformas disponibilizadas por grandes empresas, viabilizando essa intermediação e rastreamento de viagens, sabendo-se de antemão os custos da viagem e retirando o dinheiro em espécie nessas transações.

A reação de diversos Poderes Públicos locais, na defesa dos regimes de taxis, fora repelida pelo Supremo Tribunal Federal, em 2019, valorando, assim, a legislação federal e a defesa da livre iniciativa e livre concorrência⁶³.

⁶³ Julgamento conjunto do Recurso Extraordinário nº 1.054.110 e da ADPF nº 449, sendo objeto do Tema nº 967.

Durante o trâmite das demandas judiciais, fora publicada a Lei Federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, que alterou a Lei Federal nº 12.587, de 2012, para disciplinar esse novo modal, com inclusão de dispositivos, especialmente os artigos 11-A e 11-B.

Não obstante a concorrência direta com os modais de táxi, pela maior disponibilidade de motoristas e flexibilização de rotas, existe, aqui, um elemento para trespasse de parte dos usuários do sistema de transporte coletivo, mediante a transposição para outro modal, com uma proposta mais ágil de cobrança e de viagens personalizadas.

Ante o diferencial de cobrança, sendo o transporte coletivo custeado pelos usuários a partir de uma tarifa pública previamente definida, no mais das vezes em valor unitário, a tendência é a manutenção da demanda de usuários pelo modal de transporte coletivo, pelo seu valor, sua disponibilidade e pela frequência observada nas rodas pré-determinadas. Todavia, não se mostra o transporte coletivo como apto a atrair novos usuários, especialmente aqueles que dispõem de veículo próprio, que podem encontrar nas plataformas um meio mais cômodo para substituir o veículo de viagem.

Por seu turno, existem tentativas de emplacar aplicativos voltados ao transporte por veículos de maior capacidade, mediante compartilhamento de viagens com rotas pré-estabelecidas. Em regra, tais tentativas não têm obtido grande êxito na cobrança individualizada de viagens, sob pena de incidência em regras de transporte clandestino, por falta de autorização, remanescendo no transporte privado, mediante pagamento de reserva por períodos superiores à viagem individualizada.

Este cenário, como se observa, pode gerar impacto sobre as modelagens de transporte coletivo de passageiros, haja vista que a sustentabilidade de sistemas depende de aporte de recursos por parte de usuários e a diminuição de participação do Poder Público local no custeio, haja vista a existência de outros encargos assumidos por este dentro da

limitação orçamentária, e a fuga de potenciais novos usuários a outras soluções de mercado pode gerar um incremento de custeio público, para manter a atualidade da tecnologia utilizada pelos operadores, sem que isso resulte em captura de novos clientes do serviço público, gerando déficit quanto à sustentabilidade do sistema.

Outro elemento a ser considerado, que acometeu o país desde 2020, é a questão do aumento do teletrabalho. Com efeito, a aceleração da adoção do teletrabalho decorreu da pandemia de coronavírus, iniciada no Brasil em março de 2020, com a tomada de medidas por parte de governos regionais e locais de restrição de circulação de pessoas, de modo a conter a disseminação do vírus e o sobrecarregamento do sistema de saúde.

Superado o impacto inicial, com a retomada das atividades, especialmente em função do uso de máscaras e a vacinação da população, os serviços de transporte coletivo voltaram a receber parte dos antigos usuários, mas se observa a ausência considerável de aproximadamente 1.000.000 (um milhão) de pessoas no sistema⁶⁴.

A transição forçada para o trabalho em casa, além de possibilitar às empresas uma nova forma de aproveitamento de espaços internos, com revezamento de equipes, impactou diretamente sobre o número de usuários no sistema de transporte, os quais deixam de circular pela cidade, importando em redução de receitas aos operadores, ainda que mantida a frota necessária para o uso total, sob risco de criar maior tempo de espera pela redução de veículos na rua e, com isso, desincentivar, a longo termo, o uso do transporte coletivo.

Esse elemento, ainda presente, é de vital importância a compreender a saúde financeira necessária para a

⁶⁴ Conforme relatórios diários publicados pela SPTrans em seu site, antes da pandemia fora registrados 3.273.392 passageiros (março/2020), sendo nos últimos meses de 2021 registrado a presença de aproximadamente 2.200.000. Vide <https://www.sptrans.com.br/passageiros-transportados>, visto em 13-1-2022.

continuidade de um projeto econômico apto a manter o serviço público em nível de qualidade e disponibilidade aptos a manter uma clientela que se mostra equilibrada com os aportes financeiros do Poder Público, a garantir a modicidade tarifária.

Portanto, a aceleração do teletrabalho importa em elemento vital de se perceber a modelagem econômica apta a justificar o regime jurídico capaz de absorver a situação imediata do transporte coletivo público de passageiros e como se dará esse equilíbrio, de modo que o concessionário continue a evolução quanto às tecnologias envolvidas para fins de manter o serviço em qualidade e atualidade aptos a desenvolver um deslocamento com eficiência, celeridade e garantido quanto ao resultado pretendido pelo usuário.

Conclusão

O desenvolvimento da atividade de transporte coletivo da cidade de São Paulo encontra-se atrelado ao avanço da própria Urbe, buscando a cobertura de prestação do serviço de deslocamento, além de buscar meios de atendimento à população quanto à sua cobertura e a disponibilização de linhas, mantidas ora pelo poder público local, ora por particulares.

A exploração de rotas de transporte municipal, desde o Século XIX, envolvia prévia autorização local, inclusive sendo necessária a intervenção pública no que tange a sanar conflitos de concorrência e impactos econômicos na existência de diversas rotas particulares.

Em sequência, com a virada do século e a introdução de capital estrangeiro, vinculado a serviços de fornecimento de energia elétrica, houve a assunção da operação por um novo meio de transporte, com a introdução do bonde elétrico, que duraria até meados dos anos 1920, com a consequente desmobilização parcial a partir de então e investimento em veículos com motor a combustão.

Com a saída da empresa estrangeira do ramo de transporte coletivo de passageiros, sem possibilidade de absorção pelos então operadores particulares, que possuíam rotas mais modestas e pouco capital disponível, abriu-se a oportunidade de constituição de empresa municipal, a CMTC, para fins de adquirir a infraestrutura existente e dar início à operação pública do transporte. Essa participação, todavia, não suplantou a totalidade dos operadores particulares, que continuaram a atuar na cidade, agora sob regime contratual com a companhia municipal.

O desenvolvimento da cidade impôs a necessidade de estabelecimento de novos parâmetros para fins de prestação do serviço de transporte coletivo de passageiros à população, concentrando o planejamento na CMTC, mediante a operação de todas as linhas existentes, diretamente ou mediante contratos com empresas ou consórcios, em áreas delimitadas. Neste ínterim, foram adotados padrões de identificação de veículos de empresas permissionárias e uma nova tipologia de classificação de linhas e numeração, sendo estas características replicadas até os dias atuais.

O modelo de contratação de empresas permissionárias encontrou sua limitação durante o período de redemocratização, com a adoção de medidas de municipalização do serviço, que não avançaram a contento, sendo posteriormente superada pela adoção de medidas de desmobilização da operação de transporte diretamente pela CMTC, com a transferência de frota e de linhas à iniciativa privada, concentrando-se no gerenciamento do sistema. Nesse momento, o aparecimento de particulares interessados em atuar no transporte coletivo promoveram a necessidade de regulação do setor, com o acréscimo inicial de proprietários de ônibus (“Bairro a Bairro”) e posteriormente com veículos de menor porte (vans).

Esta pluralidade de modais exigiu uma consolidação efetiva, com a adoção de medidas de planejamento de transporte mais atuais, superando o rito tradicional de

ligações radiais para uma concentração de operações tronco-alimentadoras, destinando contratos distintos para cada modalidade, exigindo dos concessionários e permissionários investimentos em frota compatível com o nível de serviço necessário para tanto.

Essa nova regulação pôs fim aos últimos resquícios de instrumentos contratuais que vigiam desde final da década de 1970, colocando todo sistema sob o mesmo regime jurídico, sendo apto a ser objeto de duas licitações, hoje centrado em concessões de operação de linhas.

Não obstante esse cenário de mais de um século de evolução, novos desafios se mostram importantes para fins de estudo quanto à sustentabilidade do sistema, com o avanço de tecnologias voltadas ao transporte de passageiros, com novos atrativos de viagens por veículos particulares, bem como a recente pandemia de coronavírus, que importou numa redução de busca de transporte coletivo de passageiros, especificamente observando uma aceleração de atividades de teletrabalho.

A constante renovação do regime jurídico do transporte coletivo é, sempre, resultado de um ponto de inflexão decorrente de situações pretéritas, recentes ou acumuladas no tempo, mas que precisam ter seu fundamento também com foco em situações presentes e, se possível, previsões palpáveis a partir dos elementos presentes. De fato, uma pandemia que influi na aceleração da diminuição de deslocamentos de forma abrupta dificilmente seria previsível em contratos de longo termo se não dispomos de histórico recente sobre o tema, mas o avanço de tecnologias é elemento já presente, com possibilidades futuras de muitas transformações de como a cidade irá lidar com seus movimentos internos.

Por conseguinte, estando o regime jurídico vigente calcado em instrumentos contratuais recém firmados, a tendência de rediscussão sobre o modelo de sistema de transporte coletivo estará em menor impacto pela próxima década, contudo não pode perder de vista que

aprimoramentos podem, e devem, ser viabilizados, desde já, e não sendo hábeis de serem incorporados ao regime atual, devem nortear a estrutura jurídica necessária para a renovação do serviço no futuro, com elementos mais aptos a absorver mudanças abruptas que possam influir no desenvolvimento da atividade na cidade, como forma de tornar atual a prestação de serviço ao usuário, sempre no convencimento de novos clientes pela qualidade e segurança quanto à confiabilidade do serviço, de modo a tornar sustentável o equilíbrio entre o suporte público de recursos e o ingresso de tarifas com as tecnologias novas apresentadas e o conforto quanto à estrutura disponibilizada, seja pública, seja privada em parceria.

REFERÊNCIAS

BAZANI, Adamo, "HISTÓRIA: O primeiro balanço financeiro da CMTC", reportagem de 06-06-2021, in "**Diário do Transporte**", disponível em <https://diariodotransporte.com.br/2021/06/06/historia-o-primeiro-balanco-financeiro-da-cmtc/>.

BAZANI, Adamo, in "HISTÓRIA: São Paulo da década de 1970, uma aquarela dos transportes", reportagem de 23-12-2018, in "**Diário do Transporte**", disponível em <https://diariodotransporte.com.br/2018/12/23/historia-sao-paulo-da-decada-de-1970-uma-aquarela-dos-transportes/>.

CAMPOS, Marcos Lopes. "A política das linhas de ônibus", in **IV Seminário Discente da Pós-Graduação em Ciência Política da USP**, 7 a 11 de abril de 2014. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2014.

CAMPOS, Marcos Vinicius Lopes. "O mercado de viagens e as disputas em torno das linhas de ônibus", in "**Novos Estudos**", v. 35.02, julho/2016. São Paulo: CEBRAP, 2016, pp. 35-53.

CORRÊA, Maria Letícia. Light (verbetes). In: Alzira Alves de Abreu. (Org.). **Dicionário Histórico-Biográfico da Primeira República: 1889-1930** [recurso eletrônico]. 1ed. Rio de Janeiro: FGV - Editora do CPDOC, 2015, v. 1, p. 1-6.

DIAS, Rafael Ayres de Carvalho. "**Usina elevatória de tração**: um marco para a expansão urbana em São Paulo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2014.

FERREIRA, Teonia de Abreu. **Uma configuração do espaço urbano do município de São Paulo, por meio dos itinerários das linhas de ônibus**: paisagens urbanas e memórias dos itinerantes (1960-1985). 2008. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. doi:10.11606/T.8.2008.tde-04072008-142032.

FUKUDA, Jorge. "A privatização da CMTCC", in **Revista de Direito Administrativo**, v. 202, out/dez 1995. Rio de Janeiro: FGV, 1995, pp. 89-96.

GREENFIELD, Gerald Michael, "Algumas notas sobre a história da viação urbana no velho São Paulo", in **Revista de História**, v. 49, nº 99. São Paulo: Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1974, pp. 117-143.

HADDAD, Fernando. "Vivi na pele o que aprendi nos livros: um encontro com o patrimonialismo brasileiro", in "**Revista Piauí**". 208. Disponível em <https://piaui.folha.uol.com.br/materia/vivi-na-pele-o-que-aprendi-nos-livros/?amp>.

HENRY, Etienne, ZIONI, Silvana. "Ônibus na metrópole, articulações entre iniciativa privada e intervenção pública em São Paulo", in "**Viação Ilimitada**", BRASILEIRO, Anísio, HENRY, Etienne (coord). Belo Horizonte: Cultura Editores Associados, 1999.

LANGENBUCH, Juergen Richard, "Sistemas de Transporte Urbano contando apenas com meios leves, mas parcialmente hierarquizados em esquemas tronco-alimentador", in **Geografia**, v. 21, nº 2. Rio Claro: UNESP, 1996, pp. 23-65. Disponível em <https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/ageo/article/view/14873>.

LONGO JUNIOR, Celso Carlos. "**Design Total: Cauduro Martino - 1967-1977**". Dissertação (Mestrado - Área de Concentração: Design e Arquitetura) - FAUUSP. Orientador: Prof. Bruno Roberto Padovano. São Paulo, 2007.

ROCHA JUNIOR, Mário. "**Privatização da CMTC: questões a considerar sobre eficiência**". Monografia. Orientador Prof. Luiz Antônio Teixeira Vasconcellos. Campinas: Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, 1995.

SCHIRATO, Renata Nadalin Meireles, GEMIO, Natalie Melamed. "A atuação dos Tribunais de Contas e seu impacto na modelagem de projetos: o caso da licitação dos ônibus no Município de São Paulo", in TAFUR, Diego Jacome Valois, JURKSAITIS, Guilherme Jardim, ISSA, Rafael Hamze (coord), "**Experiências Práticas em Concessões e PPP: estudos em homenagem aos 25 anos da Lei de Concessões**". Vol. II. São Paulo: Quartier Latin, 2021.

SILVA, Heloísa Barbosa. Batalhas pelo Monopólio. História & Energia. São Paulo, nº 1, p. 46 a 50, mai/1986. KÜHL, Júlio Cesar Assis. Oficinas Gerais da Light no Cambuci: 1895-1953.

Memória Energia. São Paulo, nº 25, p. 30-40, abr/dez1998.
SOUZA, Edgard. História da Light: primeiros 50 anos. São Paulo, Eletropaulo, 1982, apud <http://acervo.energiaesaneamento.org.br/consulta/ExibirDetalhes.aspx?funcao=kFundo&id=15>.

SILVA, Milena de Lima e. **“A gestão Luiza Erundina (1989-1992): participação popular nas políticas de transporte”**. Dissertação de Mestrado no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo. Orientador: Professora Cibele Saliba Rizak. São Carlos, Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2017.

SOUZA, Rafael de. **“Cenários de protesto: Mobilização e espacialidade no ciclo de confronto de junho de 2013”**. Tese de Doutorado. Orientadora: ALONSO, ngela Maria. São Paulo: 2018, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

STIEL, Waldemar Corrêa. **“História do Transporte Urbano no Brasil: história dos bonde e trólebus e das cidades onde eles trafegaram”**. Brasília: EBTU, 1984.

TOMASEVICIUS FILHO, E. A regulação dos transportes coletivos por ônibus no Município de São Paulo. **Revista da Faculdade de Direito**, Universidade de São Paulo, [S. l.], v. 97, p. 287-303, 2002. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rfdusp/article/view/67548>.