



1290000879



IE

TCC/UNICAMP Si38a

Roberto Batista da Silva



ANÁLISE DA EVOLUÇÃO
DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO EM CAMPINAS
DE UMA PERSPECTIVA ECONÔMICA

João

Monografia apresentada ao Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, sob orientação do Prof. Gustavo Zimmerman. Banca constituída pelo Prof. José Newton Carpintero

TCC/UNICAMP
Si38a
IE/879

CEDOC/IE

Agradecimentos

Aos professores da Casa, em especial a Gustavo Zimmerman e José Newton Carpintero, pela imprescindível orientação e crítica deste trabalho.

A Marcos Bicalho, Rosa e Folgosi, da EMDEC, sem os quais não teríamos as informações e estórias que relatamos neste volume.

Aos meus amigos, que tornaram os anos de Universidade menos tediosos, inclusive os que estão muito longe da realidade cotidiana por nós partilhada, como os saudosos colegas da Brown University.

Aos meus familiares, pela confiança depositada em minhas capacidades, que espero ter correspondido.

A todos os que, direta ou indiretamente, contribuíram para minha formação acadêmica e pessoal.

Ao Senhor, que me deu a vida.

muito obrigado

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| <u>Introdução</u> | 3 |
| | |
| <u>Capítulo 1</u> - Estado e Transporte Coletivo no Brasil..... | 11 |
| I- Pequena Análise da evolução nacional do Transporte Coletivo Urbano (TCU) por Ônibus..... | 11 |
| II- O espaço para formulação de políticas e a capacidade de governo local sobre o Transporte Coletivo..... | 23 |
| III- A relação público-privado no TCU do Brasil..... | 28 |
| | |
| <u>Capítulo 2</u> - Transporte Coletivo em Campinas - Análise da Questão Urbana e da Evolução Institucional do Sistema na Cidade..... | 37 |
| I- Introdução..... | 37 |
| II- Evolução do espaço urbano e suas relações com o transporte coletivo - algumas indicações..... | 39 |
| III - Transporte coletivo como concessão pública (1960 - 1980)..... | 41 |
| IV- Transporte como permissão a título precário (1980- 1993)..... | 44 |

| | |
|---|------------|
| <u>Capítulo 3 - Desempenho do Transporte Coletivo em</u> <u>Campinas no Período 1980-93.....</u> | <u>53</u> |
| I- Evolução dos principais itens de custo..... | 53 |
| III- Evolução do valor da tarifa ao usuário..... | 59 |
| IV - Evolução da qualidade do serviço ofertado..... | 66 |
| <u>Conclusões.....</u> | <u>71</u> |
| <u>Ânexas.....</u> | <u>77</u> |
| <u>Tabelas.....</u> | <u>94</u> |
| <u>Gráficos.....</u> | <u>112</u> |
| <u>Bibliografia.....</u> | <u>116</u> |

INTRODUÇÃO

No decorrer das últimas décadas, o transporte de massas esteve exigindo soluções que respondessem satisfatoriamente às necessidades impostas pelo ritmo de urbanização e expansão econômica verificado nas capitais e em várias cidades interioranas do Brasil, especialmente no Estado de São Paulo. A profusão de respostas diversas ao problema do transporte coletivo certamente envolve elementos específicos das localidades em que se inscrevem os sistemas de transporte. Entretanto haveria, e pretendemos buscá-los, condicionantes gerais, - advindos da natureza própria desse serviço público - e nacionais - ligados à história e desenvolvimento econômico/social particular desse país - que conformariam algumas características básicas dos sistemas de TCU(*) no Brasil. De suas características intrínsecas, ressaltamos no presente trabalho: o transporte coletivo como um importante integrante dos custos salariais, como um elemento constitutivo da organização do espaço urbano e um condicionante para as atividades econômicas nele desenvolvidas.

Na maioria das cidades brasileiras, o transporte coletivo é feito, e há tempos, exclusivamente por ônibus. Em grande parte dos casos, ele é operado por empresas privadas, que se submetem à regulamentação imposta pelo município quanto à operação, tarifas, formas de contratos, etc. Convém

lembrar, entretanto, que nas grandes cidades é hoje comum a existência de empresas públicas integrando o sistema, na maioria dos casos com participação minoritária (a grande exceção é a cidade de São Paulo). Semelhantemente às anteriores, a Constituição em vigor define em seu Artigo 30:

"Compete aos Municípios: (...) V- Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de Transporte Coletivo, que tem caráter essencial; (...)."

O financiamento dos sistemas de transporte coletivo nesses moldes se dá em geral através da cobrança de tarifa diretamente do usuário. A existência de municípios que subsidiam seus sistemas de transporte através de recursos orçamentários ou vinculados por leis será analisada no decorrer do trabalho. A definição do resultado total do bolo tarifário, grosso modo, tem por base os custos mais remuneração das operadoras (atualmente, os poderes municipais tentam controlar esta variável, quase sempre com sucesso apenas parcial), menos subsídio eventualmente concedido pelo município. A tarifa em si é determinada pela divisão desse montante entre os usuários do sistema. (1)

(1) Como a tarifa é determinada ex-ante de sua cobrança, ou ex-ante de seu "fato gerador" que é a viagem do usuário, todas as variáveis que influenciam sua determinação são estimadas. Assim, os custos, a quilometragem rodada remuneração sobre o capital e também o número de usuários do sistema são estimados com base nos dados de períodos precedentes, nem sempre com base nos melhores pressupostos de comportamento das variáveis. A estimativa para o número de usuários do sistema e a quilometragem do mês é condensada num indicador síntese: o índice de passageiros por quilômetro (IPK). Assim, rudimentarmente, a razão entre o custo+remuneração-subsídio por quilômetro e o número de passageiros por quilômetro (IPK) resulta na tarifa. Vale ressaltar que esses cálculos têm sua regularidade ditada pela dinâmica de revisão de tarifas, que chega a exigir intervalos mensais em conjunturas de elevados índices de inflação.

Um sistema de transportes assim caracterizado de forma genérica, envolve a participação de três atores principais: O poder local, as empresas operadoras e os usuários.

Aos municípios cabe o papel de garantir a existência e funcionamento corrente do serviço. Para tanto, precisa "compatibilizar", dentro de um sistema de transporte operado por empresas privadas, os interesses da população e das empresas do setor. Seus instrumentos são a imposição de controles, regras de estruturação e de funcionamento, no âmbito da legislação e a fiscalização e punição das operadoras que não se submeterem a estas leis.

As operadoras têm, em virtude de serem detentoras do capital físico necessário à consecussão do objetivo público do serviço, um poder de pressão nada desprezível para atendimento de seus interesses. Como qualquer capital privado, elas buscam a sua sobrevivência e máxima remuneração. O poder de pressão das operadoras dependerá, em grande medida, da situação específica do mercado delimitado pelo sistema de transporte de um município. Em particular as empresas que atuam em vários municípios ao mesmo tempo podem lançar mão de vários recursos operacionais (troca de carros, transferência de pessoal, "suportar" greves, realizar "lockouts") e financeiros, que lhes conferem especial força política.(2)

(2) No Brasil, evoluiu-se de uma situação de mercado local concorrencial (muitas pequenas empresas - interesses fragmentados), para uma situação local de oligopólio (poucas grandes empresas - coalizão de interesses). Em cada município, entretanto, a situação do mercado tem evolução particular, devido às próprias particularidades do momento histórico de constituição de seu sistema de transporte. Em

Os usuários, financiadores por excelência do serviço, fornecem o perfil de renda que serve de parâmetro para as possibilidades tarifárias. Seu poder de pressão sobre o município depende dos níveis de organização dos movimentos sociais urbanos e da capacidade de reação espontânea decorrente da insatisfação popular com a qualidade ou o preço do serviço ofertado. Essas variáveis, ao influenciar o nível de aprovação popular de um determinado governo local adquirem importância sobre as decisões de política de transporte coletivo urbano do poder público.

O presente trabalho é uma tentativa de compreensão do funcionamento de um particular sistema de transportes, e de suas mutações institucionais e operacionais ao longo do tempo. Para empreender esta tarefa a que nos propomos, partimos da observação do histórico - a definição da função do transporte coletivo no capitalismo, o papel do Estado no funcionamento cotidiano desse serviço essencial, as particularidades do transporte coletivo no Brasil; para então analisar o caso da cidade de Campinas, em suas dimensões institucional e operacional.

Neste sentido, no primeiro capítulo do presente trabalho, tentamos identificar, conceitualmente e em seu funcionamento, um Sistema de Transporte Urbano "típico" no Brasil, destacando a importância particular de sua relação com o Setor Público. Iniciamos buscando alguns

Campinas, por exemplo, o processo foi inverso: Do monopólio de uma concessionária ao oligopólio de várias permissionárias.

condicionantes históricos nacionais para a evolução dos TCU no país. De lá encontramos indicações de que, na moderna conformação dos Sistemas de Transporte Coletivo (Modal: Ônibus), não houve grandes descontinuidades desde o seu nascedouro até a década de 70, no que diz respeito à preservação da lógica de expansão do serviço e funcionalidade desta para todos os atores envolvidos. Até então estavam ausentes tensões que viriam a explicitar-se com maior força somente na década de 70, com os dois choques do petróleo e uma grande aceleração do crescimento das distâncias urbanas, representando para os TCU no país uma elevação de custos sem paralelo, que passou a ser transmitida ao usuário através da tarifa.

Constatamos, em seguida, que o processo deterioração do modelo privatizado de TCU se inicia a partir do momento em que torna-se muito difícil acomodar demandas antagônicas dos usuários e do poder público - que exigem tarifa mais baixa -, de um lado, e das empresas - que requerem reajustes de tarifas de acordo com seus aumentos de custos - de outro, face à queda na renda real da população usuária, à necessidade de legitimação política das administrações municipais e ao vigoroso aumento de custos decorrente do aumento dos preços do petróleo e da ampliação das distâncias urbanas.

Depois de constatar que a administração pública de nível local é a instância governamental que comanda as decisões de política de transporte no país e encontrar um

conceito adequado para expressar sua atuação - a capacidade de governo, buscamos caracterizar o que chamamos de "modelo convencional de financiamento do Sistema de Transporte Coletivo no Brasil", plasmado a partir das condições históricas, econômicas e sociais vigentes desde o início do processo que Celso Furtado (Brasil: A Construção Interrompida - 1992) chamou de "modernização" da economia brasileira até o final da década de 70, quando se deterioraram as condições de manutenção do "Pacto Desenvolvimentista", vigente até então.

Com base na análise dos casos já estudados em trabalhos anteriores, consideramos como componentes fundamentais do modelo convencional: a) a auto-sustentação financeira enquanto sistema; b) o financiamento do serviço exclusivamente através da tarifa paga pelo usuário e; c) o atendimento da maior parte da demanda por empresas privadas de ônibus.

Finalmente, ainda no primeiro capítulo, analisamos quais as diversas opções teoricamente possíveis ou efetivamente utilizadas para dar solução de continuidade à situação do TCU por parte dos agentes envolvidos. Tentamos com isso, encontrar analiticamente as razões para a deterioração do serviço no decorrer da década de 80; para as diversas mudanças organizativas/institucionais do sistema e para as várias tentativas de ação compensatória do Estado, entre outros aspectos.

No Capítulo 2, passamos a estudar as especificidades da formação do espaço urbano da cidade de Campinas e suas relações com o TCU, bem como as formas legais que presidiram a estruturação do Sistema de Transportes na cidade de Campinas. Observamos que a cidade de Campinas esteve na linha de frente do desenvolvimento do Capitalismo brasileiro, seguindo de perto os processos de industrialização e urbanização com todas suas virtudes e defeitos.

Em seguida, voltamo-nos para o desenvolvimento da institucionalidade do serviço de transporte, onde, através de pesquisas da Legislação para o serviço desde a década de 60, encontramos instrumentos legais que se complexificam com o passar do tempo, num legítimo processo de "*learning by doing*", que acompanha a evolução do próprio sistema frente às mutações do espaço urbano. É notória, entretanto, a descontinuidade entre a legislação até 1980 e a posterior, muito mais rica em detalhes e diferenciada na sua forma básica. Até 1980, encontramos o serviço de TCU de Campinas sob o regime de Concessão por 10 anos, e oferecendo grande mobilidade para a concessionária única. Após esta data o serviço torna-se permissão a título precário, e o poder público municipal toma para si o controle e determinação de variáveis com que antes não se preocupava: horários, cálculo da tarifa, fiscalização das condições de operação, etc. Em nosso exame desta transição radical, buscamos as razões para a falência do modelo anterior e os determinantes da nova

estrutura, que até hoje persiste em sua forma básica, embora com importantes mudanças a nível operacional.

No Capítulo 3, voltamo-nos para o desempenho do transporte coletivo na década de 80, única para a qual existem dados. Concentramo-nos nos três aspectos que consideramos principais para um dimensionamento do sistema de transporte coletivo da cidade: a evolução de seus custos; a evolução das tarifas cobradas ao usuário e a qualidade do serviço ofertado.

Para dispor do conjunto de dados apresentado, lançamos mão de informações fornecidas pela empresa que atualmente gerencia o Sistema na cidade, e de pesquisa direta aos arquivos legislativos.

Observamos os principais determinantes das variações dos itens de custo e preço do serviço, buscando explicar de forma coerente os grandes saltos de valores reais que observamos, principalmente na década de 90.

Para a avaliação qualitativa do TCU, buscamos variáveis numéricas que expressassem o nível de conforto do usuário no consumo do serviço, atendo-nos aos dados operacionais de frota e número de passageiros.

Na Conclusão, após resumir o caminho percorrido, buscamos compatibilizar os dois momentos do presente trabalho: o do Capítulo I - uma análise mais teórica do sistema de TCU no Brasil, e os dois Capítulos restantes, que tratam do nosso caso específico.

Capítulo 1

Estado e Transporte Coletivo no Brasil

I- Pequena análise da evolução nacional dos transportes coletivos

Na Sociedade Moderna, onde a urbanização alargou a distância entre o local de moradia e os locais onde as pessoas desenvolvem as suas atividades e onde somente uma pequena minoria dispõe de meios de transporte individual, cumpre que se garanta, sob quaisquer condições a existência de serviços de transporte coletivo urbano (TCU) - tanto mais importantes quanto maiores se tornam as cidades, em suas dimensões espacial, econômica e populacional. Desse modo, o TCU se reveste de uma função social, ou seja, dá conta dos deslocamentos em geral das pessoas, e particularmente dos deslocamentos ao local de trabalho, com o que ele se constitui também num item dos chamados custos salariais (o conjunto de gastos necessários para que um trabalhador médio garanta sua sobrevivência e de sua família). É sob este aspecto que trata-se de um serviço de responsabilidade do Estado, de vez que a necessidade de sua existência é inerente às funções desse Estado enquanto garantidor da

acumulação privada, e legitimador de uma determinada ordem social.(3)

A especificidade do Estado brasileiro localiza-se no fato de que ele assumiu o papel de estruturante da industrialização nacional já a partir da década de 30, contribuindo em diversas frentes e mesmo induzindo o processo que ficou conhecido como substituição de importações. Deste modo, em maior grau do que já se encontra como característico dos Estados capitalistas, o poder público neste país privilegiou a criação de condições para a reprodução do capital, o que não corresponde necessariamente com a melhoria das condições de vida dos trabalhadores, de modo que sua capacidade financeira foi predominantemente direcionada para a consecução de objetivos de formação de capital privado, barateamento de investimentos, constituição de empresas públicas produtivas ou de serviços e infraestrutura para a produção privada.

Quanto aos chamados bens públicos, conceito aqui utilizado para representar os bens e serviços necessários ao cumprimento da função de legitimação do Estado, submeteram-se à lógica da privatização, que destacamos a seguir: os produtos e serviços de consumo não excludente, altos investimentos ou riscos excessivos, ao não serem atrativos do ponto de vista dos capitalistas, foram assumidos, muitas vezes precariamente, pelo próprio Estado. Já aqueles que, como o TCU, prestam-se à exclusão (são cobráveis

(3) Cf. Daniel C., 1987 e O'Connor, J., 1982

individualmente), possuem menores requisitos de capitais e apresentam pouco risco, foram entregues à iniciativa privada. O tratamento dos serviços públicos como negócio privado é uma característica histórica no Brasil, e a ação estatal sempre se pautou por reforçar este caráter.

Exemplificando, a partir do golpe de 64, difundiu-se e aplicou-se explicitamente a idéia de que os serviços públicos deveriam se pautar por critérios empresariais. Assim, "(...) as tarifas a serem cobradas dos usuários desses serviços deveriam ser econômicas, ou seja, deveriam ser capazes de cobrir integralmente os custos do sistema, incluída a remuneração dos investimentos - públicos ou privados." (CHEIBUB, 1985)

Sob este prisma é que se analisa o breve resumo da evolução histórica do serviço, que desenvolvemos a seguir.

Os primeiros serviços de auto-ônibus datam da década de 20 (São Paulo, cidade), coexistiam com outros modais (bondes), e não existiam quaisquer restrições à sua operação e estruturação. As poucas intervenções públicas efetuadas visaram antes garantir a rentabilidade privada do que de fato melhorar o serviço. Um exemplo é a limitação do número de operadoras em São Paulo, no ano de 1934, quando se determinou um tamanho mínimo para cada empresa (4). As empresas eram pequenas, em geral familiares, e atuavam em âmbito predominantemente local, ocupando espaços de demanda não atendidos pelos sistemas de bondes, que entravam em

(4) Cf. Fagnani, E., 1987

franca decadência desde a década de 30 devido às dificuldades cambiais do país (visto que as principais eram empresas de capital estrangeiro aqui estabelecidas), aos problemas legais com as remessas de lucros, e aos elevados gastos em capital fixo necessários para ampliar a oferta, numa conjuntura de aumento da pobreza urbana - o que impossibilitava a cobrança de tarifas que cobrissem os custos operacionais acrescidos dos custos dos novos investimentos.

A partir da década de 50, nos principais centros urbanos, as empresas de ônibus privadas se consolidam à frente dos sistemas de transporte público, de vez que os antigos bondes foram sendo substituídos por frotas a diesel, mais flexíveis e adequadas ao intenso crescimento urbano que se seguiu à etapa de industrialização pesada do capitalismo brasileiro. Em comparação com as outras alternativas disponíveis para o transporte público, as principais vantagens do ônibus são: a) flexibilidade para atingir grande diversidade de pontos de origem e destino; b) adaptação rápida a modificações nas vias urbanas; c) despesas de capital relativamente baixas se comparadas com soluções de tipo ferroviário; e d) condições operacionais mais vantajosas para fluxos de menor densidade. Sublinhe-se que a ausência de um efetivo planejamento do crescimento urbano e do sistema de transportes públicos - notadamente o desdém para com modalidades de grande carregamento, adequadas para corredores de alta densidade de

deslocamentos, como a ferrovia e o metrô - potencializaram o avanço do ônibus como a principal, quando não única, solução disponível para o atendimento da grande massa de usuários. (5)

Impulsionados pela indústria automobilística - carro chefe do Plano de Metas - os serviços de ônibus cresceram com apoio da capacidade produtiva interna, e ocuparam, em sua forma privatizada, os espaços de demanda que se criavam com o crescimento das cidades. Mesmo em São Paulo (cidade), que inicialmente contava com o monopólio Estatal da oferta do serviço através da CMTC (deteve sempre mais que 84% da oferta até 1956), a privatização do transporte público seguiu firme entre 1957 e 1965, chegando-se à situação em que 87% da oferta era servida por empresas privadas, índice posteriormente atenuado, mas nunca reduzido aos níveis anteriores a 57. (6)

Interessa observar que, quanto maior é o porte da cidade nos níveis populacional, econômico e espacial, maior o número de viagens demandadas por habitante, dado que as distâncias se alargam e as necessidades de deslocamentos casa-trabalho se ampliam. Ou seja, é lícito especular que a demanda por transporte coletivo, até certo ponto, tende a crescer mais que proporcionalmente ao próprio crescimento populacional, mormente nos abundantes processos de "periferização" que se assistiram no Brasil pós-

(5) Cf. Barat, J., 1978

(6) Cf. Fagnani, op. cit.

industrialização. Assim, do mesmo modo que as cidades - dado o padrão de intervenção do setor público nos T.C.U. - o tamanho das empresas concessionárias dos serviços de Ônibus cresceu, e as fronteiras de atuação passaram a transcender o âmbito municipal.

Durante este período, as tarifas e a estruturação do serviço (planejamento da oferta, divisão do mercado) não se constituíam em grande foco de preocupação por parte da esfera pública, em geral mantendo os serviços de transporte como concessão pública por períodos. As tarifas, quando não eram simplesmente fixadas no mercado, eram objeto de escassa regulamentação municipal, o mesmo valendo para a estruturação do serviço. Desta forma, os empresários de ônibus crescentemente adquiriram status de provedores de um serviço com elevado grau de essencialidade para o funcionamento da Sociedade, tornando-se participantes do poder político de nível local. Pode-se afirmar que durante o período que se estende da Industrialização Pesada até a primeira crise do petróleo, foram pequenos os espaços de conflito possível entre os poderes públicos municipais e as empresas de ônibus, com a exceção importante dos casos em que a pressão dos usuários exigiu atitudes político-institucionais da municipalidade. Ressalte-se que por estar num período de difusão, o transporte coletivo por ônibus somente teria base de comparação qualitativa com outras modalidades de transporte, então em franca decadência - o que de certa forma limitava a percepção dos usuários do

serviço do que pudesse ser um atendimento ruim, levando em consideração que as vantagens de proximidade dos pontos de carregamento (possíveis por causa da grande mobilidade do modal ônibus) com os novos pólos de crescimento populacional, aliados ao conforto oferecido, em comparação com o bonde principalmente, não deixava de transformar o pior dos serviços de ônibus num avanço em relação à situação anterior.

A partir de 1974, os ajustes realizados no âmbito da economia brasileira, que, apesar do crescimento e acréscimo de renda per capita puxado pelos investimentos II PND, foi concomitante com uma grande concentração funcional da renda, em adição ao choque de custos para o setor representado pela elevação do preço dos derivados de petróleo (que, embora contrabalançado por reduções nos salários, outro importante item de custo, não deixou de influir na tarifa), induziram um processo de deterioração do padrão privado de estruturação do serviço, baseado na "livre" concorrência e pouca amplitude dos controles públicos.

Este processo se explicitava numa incompatibilidade entre a renda da população usuária - cedente - e uma elevação dos custos que mantinha a tarifa crescente, ensejando pressões contraditórias sobre o poder público, numa conjuntura de distensão ou abertura política. De um lado os usuários reclamavam uma tarifa mais baixa, devido ao peso crescente do transporte no orçamento familiar e de

outro, os empresários pediam uma tarifa mais elevada para cobrir seus custos.

A resposta do poder público às dificuldades de fechamento da equação financeira do sistema de transporte por Ônibus esteve condicionada à capacidade de governo da municipalidade, controlador por excelência do setor (este é o objeto da próxima seção), dado que nem os salários da população usuária, nem os preços dos itens de custo das empresas estavam ao alcance de suas decisões. De princípio, passou-se a controlar mais de perto as tarifas, sendo que em 1974 o próprio Conselho Interministerial de Preços assumiu a incumbência.

Diante da situação, as opções abertas ao poder público municipal para minorar a pressão dos outros agentes se abrem em dois *fronts*: o aprimoramento técnico da operação do sistema, que lhe conferiria maior racionalidade, e portanto menores custos; e a adoção de sistemas de compensação aos usuários, através do subsidiamento ou diferenciação de tarifas. Comentaremos estas possibilidades com mais detalhes no item III do presente capítulo.

Como em geral se estabeleceram tarifas únicas para os sistemas destarte as linhas se diferenciavam sobremaneira, a decorrente heterogeneidade de rentabilidades das empresas emprestava um caráter mais dramático ao citado processo de deterioração do sistema nos moldes privados, uma vez que, dentre as reações do empresariado do setor à menor rentabilidade, a linha de menor resistência estivesse na

deterioração da qualidade do transporte coletivo, muito mais sensível nas localidades distantes do centro, em geral atendidas pelas empresas mais frágeis financeiramente. Ocorre que a baixa rotatividade de passageiros durante o percurso, a demanda concentrada nos picos da manhã e da tarde (demanda pendular), e os longos percursos, ao atuarem sobre a rentabilidade das linhas, ensejam ajustes mais drásticos na qualidade do serviço oferecido, com envelhecimento da frota, redução da oferta para maximizar o carregamento das viagens, entre outros expedientes.

Não deixou de haver, entretanto uma preocupação a nível da esfera federal com o problema emergente. As primeiras ações são na verdade uma reação à extraordinária alta dos preços do petróleo em 1973. Este condicionante enseja várias iniciativas direcionadas à redução do uso de combustíveis, entre as quais a racionalização dos sistemas de transporte coletivo, além do controle de preços - uma medida de política anti-inflacionária. Pode-se afirmar que, apesar de existente, não foi a constante piora qualitativa o único determinante para a criação da EBTU (Empresa Brasileira de Transportes Urbanos) em 1975. Os esforços daquele órgão, embora coerentemente direcionados ao planejamento e financiamento de iniciativas de municípios de grande porte, não chegaram a surtir efeitos satisfatórios, logo esbarrando no estrangulamento da capacidade de empréstimo por parte de órgãos governamentais (a principal fonte de financiamento da EBTU) pela crise da dívida externa

do início dos anos 80 e na centralização dos recursos tributários, anteriormente vinculados aos gastos com a política nacional de transportes, no FND (Fundo Nacional de Desenvolvimento) a partir de meados da década de 70, para utilização de acordo com os critérios da SEPLAN (Secretaria do Planejamento).

Em âmbito local, a constatação de grande disparidade nas rentabilidades das empresas, uma vez que a tarifa era fixada de molde a cobrir os custos das linhas menos rentáveis, ensejou regulamentações por parte do setor público que equalizassem minimamente os ganhos entre as empresas, configurando uma solução momentânea para o impasse tarifa/custos que se colocava. Em Campinas, por exemplo, a criação das A.O.E. (Áreas de Operação Exclusiva), veio atender a esta necessidade.

O advento da crise econômica dos anos 80, precedida pelo segundo choque do petróleo em 1979, agudizou o impasse tarifa/custos, e a persistência do quadro recessivo durante toda a década, com a reedição da tendência concentradora de renda e depressora dos rendimentos do trabalho agiu de forma a deteriorar ainda mais a qualidade do transporte oferecido à população e aumentar o peso de seus gastos no orçamento familiar.

As atitudes dos poderes públicos municipais vieram no sentido de regulamentar a operação dos sistemas, adequando-os aos novos níveis de exigência das empresas e dos usuários. Com este expediente, buscou-se crescentemente, e

sempre a reboque do agravamento do impasse tarifário, racionalizar a oferta do serviço de modo a reduzir os custos por passageiro, eliminando ineficiências, asphaltando itinerários, criando terminais, vias exclusivas, entre outras medidas, que os mecanismos de mercado não eram capazes de articular, dados os mecanismos vigentes de concorrência inter-empresas.

De outro lado, procuraram os governos locais minimizar as tensões que sobrevinham sobre ele por parte dos usuários, através da criação de esquemas de diferenciação de tarifas, nos quais uma parte dos usuários (determinados segmentos, como por exemplo: idosos, estudantes, deficientes físicos, trabalhadores do mercado formal, etc.) era isenta ou pagava menor valor pela tarifa. Em Campinas, esta diferenciação foi a razão da criação de um primeiro esquema de passes, vendidos com antecedência em quantidades suficientes para um mês. São exemplos o passe operário, criado em 1981 e a isenção de pagamento de tarifa pelo idosos que retiravam passes junto à Prefeitura a partir de 1986.

A nível federal, a única resposta a esta situação foi a criação do Vale Transporte em 1987 (limitação a 6% do salário dos gastos com transporte, sendo o diferencial coberto pela empresa). Mas, em virtude de beneficiar somente os trabalhadores do mercado formal, e do pouco controle sobre a aplicação do mecanismo, não configura uma solução completa, senão que somente um atenuante parcial para o impasse tarifa/custos.

Há, sem dúvida, um agravamento desse impasse, resultante do prolongamento da crise econômica. Se de um lado há uma pressão dos custos, impulsionados pela vocação inflacionária da última década, há também a crescente deterioração da renda da população usuária, cliente cativa do sistema de transporte Público. Um resultado possível é a queda da demanda, uma vez que a pressão crescente dos gastos com transporte leva a que o número de viagens para as famílias de estratos inferiores de renda se reduza ao mínimo indispensável, quando não a um aumento do número de viagens a pé em percursos para os quais antes se utilizava o ônibus. Veremos que o aumento do valor da tarifa precedeu uma queda da demanda no caso da cidade de Campinas.

Uma consequência possível da deterioração da qualidade dos TCU desde os anos 70 foi a proliferação do transporte fretado nas empresas maiores, como meio de garantir a presença e a necessária disposição do trabalhador para o trabalho. Dado que a sobreutilização dos equipamentos - principal consequência da redução e envelhecimento da frota - muito provavelmente aumentou a ocorrência de quebras de carros, superlotação e acidentes, e a luta sindical dos empregados do setor conduziu a uma maior ocorrência de greves, aparentemente os ganhos de produtividade nas empresas grandes - especialmente industriais - mais que compensaram os gastos com o transporte fretado.

De outro lado, pode-se especular que sistemas que oferecem pouca cobertura da demanda e com tarifas

relativamente caras frente à renda da população usuária estão sujeitos à proliferação dos ônibus clandestinos, pois, estando à margem do mercado formal de trabalho e de outros custos associados à organização empresarial (tributação, gastos com administração, etc.), os clandestinos encontram vantagens em entrar nos espaços deixados pelas permissionárias ou concessionárias de direito, valendo-se de suas micro-frotas, geralmente em péssimo estado de conservação e avançada idade.

No caso de sua ocorrência, estas duas tendências têm o efeito de o número de passageiros no Sistema de TCU, e, portanto, mantida a estrutura operacional com seus custos, para encarecer a própria tarifa e gerar um movimento auto-alimentado de deterioração da renda real dos usuários e da situação do próprio Sistema.

II- O espaço de formulação de políticas e a capacidade de governo local sobre o TCU

Em razão da opção, por parte do Estado, apontada no item 1, de utilizar seus recursos prioritariamente para a criação de condições para a reprodução do capital, em detrimento da criação de condições para a reprodução da força de trabalho, as ações práticas da esfera federal de governo no transporte coletivo urbano limitaram-se às intervenções da EBTU a partir de meados de 70.

No entanto, a atuação desta agência governamental esteve restrita a financiamento, mediante convênio com agências e governos locais ou estaduais, de obras de infraestrutura viária e programas de racionalização dos sistemas de transporte por ônibus, além de investimentos em transporte de massa, em grande parte viabilizados pela participação acionária da EBTU em empresas de transporte. Anteriormente a isto, o transporte público urbano nunca havia ocupado lugar privilegiado na agenda do governo federal, em termos de planejamento e alocação de recursos, sempre sendo preterido em favor do transporte de carga e na construção da infraestrutura rodoviária.(7)

De modo geral, portanto, as despesas de custeio e a definição da estrutura gerencial dos sistemas locais não são contempladas pela ação do governo federal, ficando a cargo exclusivamente dos governos locais a operação, administração e manutenção financeira do serviço de TCU.

No entanto, os governos locais estão sujeitos, na definição de suas políticas para o setor, a uma série de restrições dadas por fatores externos a essas políticas em si. São esses fatores aqueles que configuram o impasse tarifa/custos já descrito acima, e antepõem constrangimentos à ação local, na medida em que os governos não têm influência sobre os preços dos itens de custo, nem sobre a capacidade de pagamento da população usuária. Resolver este

(7) Cf. Cheibub, J., 1985 e Fagnani, E., 1987

impasse (no sentido de encontrar solução de continuidade) é possível através de subsídios, ou de políticas locais que impliquem em redução de custo por passageiro ou diferenciação de tarifas, mas sua efetiva solução - a compatibilização entre custos do sistema e capacidade de pagamento dos usuários - extrapola o nível local de governo.

Apesar dessas limitações existirem, há outro nível de condicionantes para a ação local sobre os sistemas de transporte coletivo, que define o que Cheibub (1985) chamou de capacidade de governo, e que se localizam ao próprio nível do município.

Segundo sua conceituação, a capacidade de governo estaria associada a um problema de "timing", uma vez que seria tanto menor quanto mais tardias forem as ações governamentais em relação ao problema que pretendem enfrentar. O "timing", por sua vez, estaria associado a) à disposição de agir do governo local; b) à dimensão do problema a ser resolvido e c) à composição política do setor.

O primeiro fator se relacionaria, "à percepção das questões de transporte coletivo público como um problema que exige ação governamental. Trata-se, em outras palavras, de inclusão do transporte público na pauta das políticas governamentais".(8) Aparentemente, sua conceituação é dúbia na medida em que iguala a ação potencial (a percepção), à ação efetiva (inclusão na pauta de políticas). Em nossa

(8) Cheibub, J., 1985, pp. 58

crítica ao modelo mais geral proposto por Cheibub, tomaremos este fator no segundo sentido apontado.

O segundo fator seria a magnitude do problema a enfrentar, que configuraria uma restrição ao leque de alternativas disponíveis. Cremos que também aqui há uma falha, na medida em que o que interessa não é a magnitude absoluta do problema, como fica transparente no texto, mas a magnitude relativa frente aos instrumentos de que dispõe o governo local para enfrentá-lo.

Por fim, a composição política do setor condiciona o tipo de apoio que as políticas vão obter, dado que os atores e seus recursos são importantes determinantes das políticas locais, tendo influência sobre o grau de efetividade que lograrão alcançar. De importância fundamental, segundo o autor, é o tipo de relação política que os atores relevantes estabelecem com o governo local e entre si, uma vez que é isso que determinaria sua força relativa na definição das políticas locais. Exposta a conceituação do autor, acrescentaremos algumas observações que, julgamos, adequarão melhor o instrumental proposto.

A nosso ver, seria mais correto associar a noção de "timing" somente à disposição de agir do governo, sendo então o próprio "timing" um dos determinantes da capacidade de governo, tal como o próprio Cheibub pretende utilizá-la. Os outros dois condicionantes: a dimensão do problema a ser resolvido e a composição política do setor parecem ser passíveis de relacionamento direto com a capacidade de

governo, tal como ele mesmo propõe: "Concluimos, então, que a capacidade de governo, dado o constrangimento existente para a ação dos governos locais, é maior quando o problema a ser resolvido, a magnitude do serviço de transporte, é menor; e que esta capacidade é maior quando a composição política do setor é menos complexa." Esta relação não é direta para o primeiro condicionante, pois necessariamente deve-se utilizar a noção de "timing" para definir em que medida a disposição para agir influencia a capacidade de governo.

Cheibub nos proporciona um esquema analítico que parte, inicialmente de uma delimitação dos agentes de políticas públicas no transporte coletivo. Compartilhamos a interpretação de que o poder público de nível municipal é a principal instância de gestão pública do YCU, apesar dos administradores encontrarem limitações de atuação que refletem a determinação de elementos de custo do sistema e de poder de compra dos usuários de transporte público em outras esferas. Acrescentaríamos a esta conclusão a sugestão de que é também o município, enquanto unidade geográfica e política delimitada, o principal espaço de resolução (positiva ou negativa) dos conflitos inerentes à interação dos três principais agentes de um sistema local de YCU: os usuários, o poder público e os ofertantes do serviço. Nesse sentido, o conceito de capacidade de governo, pode ser interpretado como o potencial de intervenção do poder público de nível local frente aos outros dois agentes, que

nesse sentido, também disporiam de "capacidades" próprias. Como ficou claro, a capacidade de governo não dispõe propriamente de uma unidade de medida. Apesar disso buscaremos utilizar o conceito como um instrumento, que julgamos adequado para avaliar a atuação do governo local na evolução histórica do TCU da cidade no período que escolhemos, na medida em que forem observáveis relações entre eventos ou novas composições das estruturas do transporte coletivo na cidade de Campinas e a atuação do governo municipal.

III- A relação público-privado no transporte coletivo

Embora pareça certo que os Sistemas de Transporte Coletivo demandam uma reformulação constante, decorrente da evolução do próprio espaço urbano, a recente tendência de busca de alternativas menos "convencionais" para modelos de regulamentação parece sinalizar novas etapas de relacionamento entre setor privado atuante no serviço e administradores municipais.

Conforme se pode extrair do item I do presente capítulo, as regulamentações impostas ao TCU pelos governos locais visaram principalmente garantir o retorno econômico do operador privado. Posteriormente, com o agravamento do impasse tarifa/custos, buscou-se intervenção pública crescente, de modo a resolver a contradição básica, sem no entanto apresentar uma solução que compatibilizasse custos

do serviço e capacidade de pagamento da população. De qualquer modo, a preservação da lucratividade privada crescentemente passou a estar subordinada a uma série de regulamentações. Foi-se plasmando um modelo de regulamentação básico, a partir do qual, e de acordo com a diferenciada capacidade de governo de cada poder público local, se extraem variantes mais ou menos exitosas no atendimento dos requisitos de qualidade e preço, especialmente.

A este modelo básico, convencionaremos nos referir por 'modelo convencional'. Seus componentes básicos seriam: a) a auto-sustentação financeira enquanto sistema; b) o financiamento do serviço exclusivamente através da tarifa paga pelo usuário e; c) o atendimento da maior parte da demanda pelo serviço de TCU por empresas privadas.

Nossa hipótese básica este modelo convencional, cuja forma institucional predomina na maioria dos municípios de porte médio e mesmo grande conduz a uma piora qualitativa do Serviço quando se agrava a crise econômica e piora a distribuição da renda - ou mais precisamente, quando se deprime a capacidade de pagamento dos usuários do transporte, seja por uma elevação dos preços da tarifa do serviço, seja por uma queda da renda real da população usuária.

A qualidade do transporte, por sua vez, num modelo regido pela lógica da auto-sustentação financeira do sistema de transportes através exclusivamente da cobrança de tarifa

o usuário e na prestação do serviço por empresas privadas é uma variável de ajuste do sistema que pode variar bastante de acordo a particular adequação da tarifa ao nível específico de custos (bastante variáveis a longo prazo, como observaremos no caso de Campinas), definida a partir do jogo de interesses e das "capacidades" relativas de cada agente.

Pelo que podemos inferir do papel do serviço de Transportes na Economia e da definição do modelo convencional de estruturação do TCU feita aqui, podemos inferir que há limites no espectro de variação da qualidade do transporte coletivo, dado um determinado nível de custos por passageiro. Seus limites inferiores seriam dados por: a) o poder de pressão do Movimento Popular - espontâneo nos quebra-quebras de Ônibus, ou organizado nos protestos; e b) a essencialidade do Serviço para o Sistema econômico. Seu limite superior seria o retorno econômico do operador privado.

Ao se variar o valor da tarifa, desde que não mudem os preços dos principais itens de custo, é possível percorrer pontos entre estes dois limites da qualidade do serviço de transporte, adequando os custos adicionais, no caso de uma melhora da qualidade a uma tarifa mais elevada, ou ao contrário, a diferença de custos a uma piora qualitativa.

Portanto, é a forma particular de resolver (e não solucionar) - (9) a contradição entre a dinâmica dos custos

(9) Conforme dissemos, entendemos por resolver o impasse tarifa/custo, as soluções de continuidade encontradas pelo poder público local. Solucionar o impasse implica compatibilizar definitivamente uma tarifa adequada aos usuários e à cobertura dos custos

e a evolução da capacidade de pagamento da população usuária - ao definir o valor da tarifa, é que localiza o sistema de transportes nesse espaço definido pelos dois limites, do ponto de vista da qualidade que ele oferece.

A aproximação da qualidade do sistema de um desses dois limites pode então se dar de duas formas: a) variando a renda da população usuária, o que relaciona-se diretamente com a possibilidade de variação da tarifa para mais ou para menos e assim a qualidade no mesmo sentido; e b) variando os custos de transporte por cada passageiro, o que pode se dar por duas formas: mudança dos preços reais dos principais itens de custo ou avanços organizacionais ou tecnológicos na oferta do sistema. Note-se que com um aumento dos custos, supondo a vigência do modelo convencional, o preço necessariamente tem que se elevar, sob risco de inviabilização do sistema. Já quando os custos se reduzem, não é uma necessidade a redução da tarifa. A qualidade do transporte pode assim se elevar somente se os custos unitários se reduzem, e tende a diminuir se estes se elevam.

Como vimos, os efeitos da crise econômica se dão exatamente no sentido de forçar a aproximação do limite inferior de qualidade do serviço. Isto impõe iniciativas dos governos locais no sentido de: a) resolverem a contradição básica do modelo, ou b) subverterem o modelo, de forma a i) deixar de ter por base exclusivamente a tarifação do usuário; ii) tornar a oferta do serviço responsabilidade de

uma empresa pública; ou iii) deixar de lado o princípio da auto-sustentação, subsidiando o transporte.

Se a subversão do modelo convencional tem sido crescentemente a alternativa escolhida, isto reflete o esgotamento da capacidade das iniciativas locais para resolver a contradição básica do TCU inerente ao mesmo modelo.

Para resolver a contradição, entre as alternativas vislumbradas está a reestruturação dos serviços, visando um aproveitamento mais eficiente dos recursos disponíveis, de forma a baratear os custos. Provavelmente estas soluções, de natureza técnica, não estejam acompanhando adequadamente o ritmo de aproximação com o limite inferior da qualidade do TCU, e, portanto encontram, mais cedo ou mais tarde, seus próprios limites. No âmbito da estrutura gerencial, as iniciativas de "municipalização" da receita do sistema (efetuadas em Campinas e em São Paulo, por exemplo), são a "última novidade" entre os esforços de resolver a contradição básica dos TCU, assim como provavelmente o foram há tempos atrás o controle público da operação e planejamento da oferta e o efetivo controle público da determinação das tarifas, nesta ordem.

Entre as "subversões" do modelo convencional, encontram-se as alternativas de estatização da oferta do serviço, o que exigiria fortes investimentos do município. Outra opção nesta linha seria a adoção de um subsídio mais generalizado ao transporte coletivo, partindo de diversas

fontes, mas fortemente condicionado à arrecadação tributária municipal. No primeiro caso, estaria sendo "subvertido", o princípio da lucratividade privada. No segundo caso, seriam os princípios de auto-sustento financeiro e de pagamento integral pelo usuário.

Embora a Constituição de 88 tenha privilegiado os municípios na distribuição dos recursos, ampliando a parcela de ICMS arrecadado no Estado e os percentuais de IR (Imposto de Renda) e IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) destinado ao Fundo de Participação de Estados e Municípios, os percalços do repasse federal e estadual destes recursos ao município e o concomitante aumento de atribuições numa conjuntura de aumento da demanda por serviços sociais inviabilizam grandes esperanças. Ambas as opções descritas exigiriam, portanto, uma adequada capacidade financeira da órbita do Setor Público local, a persistir a distribuição de atribuições dentro do Serviço de transporte urbano.

A opção realizada em 1990, em Campinas constitui também uma subversão do modelo convencional. Neste novo modelo, se faz uso da legislação federal do Vale Transporte para efetuar uma "repartição social" do financiamento do transporte na cidade. A diferenciação de tarifas pagas pelas empresas para oferecimento a seus empregados financiava uma redução de tarifa para o usuário comum (o chamado passe popular). No entanto, por não se circunscrever à esfera de fiscalização municipal e sim federal, o controle da "adesão" das empresas ao Vale deixa brechas, resultantes do

isolamento da medida àquela cidade, comprometendo a operacionalidade do Sistema. Ademais, há que se acrescentar que esta espécie de subsídio é financiada em parte pelos consumidores das empresas, que o pagam através dos preços das mercadorias, e em parte governo federal, que renuncia a parte dos tributos que arrecadaria de outra forma. Nem por isto deixa de ser uma renúncia ao princípio do pagamento integral pelo usuário, em alguma medida, embora persistam os princípios de remuneração privada e de auto-sustento financeiro.

é certo porém que qualquer forma de "subversão" do modelo convencional impõe novas formas de relacionamento entre os administradores públicos e os empresários do setor privado de transporte.

Como dissemos, o interesse primordial do empresário de ônibus é valorizar seu capital. E, frente à inerente necessidade exigida pela própria função do Estado, dado o agravamento do impasse tarifa/custos, de impor regulamentações limitadoras do 'raio de manobra' privado, a atitude mais 'racional' dos empresários do setor é impor resistências.

Em outras palavras, o que se verifica é uma pressão constante por desregulamentação nos Sistemas de Transporte coletivo. Esta é uma tendência verificada em alguns países da América Latina - tendo como principal exemplo a cidade de Santiago do Chile -, com efeitos desastrosos.

Se de um lado as grandes empresas pressionam pela "liberalização", enquanto o poder local persegue o controle dos Sistemas, de outro lado o Estado - no caso o município - crescentemente persegue a reformulação de regulamentações e o Capital a garantia de lucros, conferida institucionalmente.

Do ponto de vista capitalista, o Serviço de transporte coletivo oferece poucos riscos. Trata-se de uma demanda quase cativa e de uma lucratividade garantida legalmente. No entanto, a atual tendência de planejamento e controle estatal, interfere ao impor limites a essa lucratividade, que de certa forma eram "burláveis" anteriormente. Neste caso, as regras atrapalham.

Mas, se por outro lado, nenhuma regulamentação é instituída, a competição inter empresas causaria desorganização do Serviço e queda da demanda. O excesso de oferta em linhas mais rentáveis e os altos preços para as linhas distantes, em cidades organizadas sob o esquema centro rico - periferia pobre, privaria a população de baixa renda do acesso ao Serviço, causando prejuízos para todo o Sistema Produtivo, e instalando a incerteza de lucratividade para as empresas operadoras.

Os enfrentamentos entre Estado e capital, denotam a força política a que estão submetidos os municípios por parte das grandes empresas de ônibus, que atuam sob nomes diversos, mas configuram grandes redes, a níveis inclusive nacionais. Esta força é visível nas pressões dos empresários

sobre a definição de planilhas de custo e tarifas, na sonegação de informações, na regulamentação da oferta do Serviço, no planejamento de linhas, etc.

Completada esta definição do campo teórico em que nos movemos, e identificadas as categorias básicas que povoam o universo da questão, tal como nos propúnhamos, passaremos à análise do caso de Campinas, objeto do próximo capítulo.

Capítulo 2

Transporte Coletivo em Campinas - Análise da Questão Urbana e da Evolução Institucional do Sistema na Cidade

I- Introdução

Se, como já indicamos, nos ativermos à evolução do transporte coletivo por ônibus da cidade de Campinas, nos atendo às características institucionais da relação do setor público com as empresas, notaremos dois momentos distintos na evolução da estruturação geral do sistema, :

i) Transporte como concessão pública (1960 - 1980)

ii) Transporte como permissão a título precário (1980 - 1993), que subdividiremos em dois subperíodos historicamente delimitados: um primeiro, em que se segue uma estruturação legal e operacional inspirada no modelo da capital do estado - vigente a partir de 1980 até 1990, e um segundo, onde a principal característica é a adoção do controle público das receitas financeiras do sistema, configurando uma mudança operacional.

Em nossa análise, não trataremos do investimento em infra-estrutura viária, terminais, etc., por se tratar de fator determinado exogenamente ao sistema de transporte por ônibus. Via de regra, todo investimento em infra-estrutura

foi financiado pela Municipalidade ou outra esfera de governo, seja através de recursos próprios ou recursos repassados e de empréstimo, e nem sempre vinculado imediatamente à melhoria alcançável no transporte de massa isoladamente.

II- Evolução do espaço urbano e suas relações com o transporte coletivo - algumas indicações

A evolução das formas de organização do serviço e a rápida generalização da "solução ônibus" a partir de dado momento corresponderam no tempo com as necessidades de prover as nascentes aglomerações urbanas - resultantes do processo de inversão populacional (década de 50 - maioria da população rural, décadas de 60 - maioria da população urbana) (10), de um Serviço adequado de transporte coletivo, que desse conta dos necessários deslocamentos às indústrias e comércio.

Mais que isso, o impulso conferido ao processo de urbanização - e dentro deste o de periferização - tem na "solução ônibus" um dos grandes viabilizadores. A plasticidade do transporte sobre pneus viabiliza a ocupação de áreas distantes dos Centros urbanos, e sua rápida integração com o restante das cidades.

Em primeiro lugar temos a questão do modelo de desenvolvimento das cidades, derivado da evolução econômica

(10) Vide Tabela 1

do país, onde podemos, grosso modo, inserir Campinas. A transição para o modelo rodoviário, derivado da matriz de desenvolvimento econômico gestada a partir do Plano de Metas, exerceu influência decisiva na política de transportes para as cidades brasileiras. A evolução da urbanização no país em geral, e no Estado de São Paulo em particular, em especial seus contornos viários urbanos - anteriormente vinculados às rotas comerciais do período primário exportador e à forma predominante de transporte: a ferrovia - passaram a privilegiar o transporte individual, em sintonia com o padrão de industrialização que tinha na indústria automobilística um de seus principais motores. No que se refere aos transportes coletivos, pouca importância se conferiu aos modais de grande capacidade para as grandes metrópoles, conduzindo a Sistemas predominantemente operando sobre o modal ônibus.

"Historicamente, o processo de urbanização correspondeu, em grande parte, às necessidades da industrialização. Na medida em que o processo de produção se tornava mais complexo, promovia a dissociação espacial entre locais de residência e de trabalho. As cidades, ao se expandirem, a partir de um surto de industrialização, recebiam contingentes de populações rurais em busca de oportunidade de emprego nas novas atividades industriais que se criavam. Os trabalhadores passavam a habitar locais nem sempre próximos aos de emprego, ao contrário do que geralmente acontecia nas áreas rurais ou nas pequenas

idades em que prevaleciam formas artesanais de produção. Com a expansão subsequente do setor terciário (escritórios, comércio, bancos, etc.), aumentou a complexidade da estrutura urbana, determinando parte dos movimentos pendulares diários da população ativa (residência-trabalho-residência) passasse a ser feita por um número maior de pessoas em distâncias médias cada vez maiores." (11)

Campinas é a maior cidade do interior do Estado, e teve seu desenvolvimento econômico concomitante ou com pequena defasagem ao da Capital, desde o período primário exportador. Seu crescimento industrial durante as décadas de 30, 40 e 50 esteve colado à evolução industrial na "ponta de lança" do capitalismo brasileiro.

Sua urbanização, entretanto, por ser precoce, apresenta desde a década de 30 características específicas, sendo notável "a articulação dos interesses do capital imobiliário, construtor e loteador com o poder público" (Semeguni, 1991). Dois processos concomitantes qualificam o processo de urbanização na cidade, mediada por esta articulação, especialmente a partir da década de 50: 1) O processo de verticalização ou concentração em áreas "nobres" de grande estrutura de serviços, viário e pólos de comércio. 2) O processo de horizontalização, com "acentuada descontinuidade em relação à malha urbana existente, (...) responsável pela estruturação de uma vasta periferia carente" (Idem, Ibidem).

(11) Barat, J., 1978, pp. 324-5

Esses dois processos condicionam a evolução do transporte público na cidade, marcando suas possibilidades de expansão e a distribuição geográfica da demanda. é de se notar que o transporte público em Campinas concorre para viabilizar o processo de horizontalização acima descrito, sendo portando, solidário àquela articulação de interesses.

Sobretudo é relevante o fato dos grandes conjuntos habitacionais, localizados na região sudoeste, terem levado em conta somente o aspecto preço da terra, em detrimento de uma observação mais atenta dos custos sociais em que incorreria aquela opção de localização, mormente os custos de interligação com transporte coletivo daquela população com o centro da cidade. (12)

III- Transporte coletivo como concessão pública (1960 - 1980)

A Lei 2.350, de 5/10/60 - transcrita nos Anexos deste trabalho -(13) é a primeira ação do governo local no sentido de criar uma institucionalidade para o sistema de transporte coletivo sobre pneus da Cidade.

Como a própria lei define, tratou-se de regularizar a operação dos auto-ônibus que já existiam funcionando sem qualquer controle ou fiscalização pública, a maioria ou totalidade pertencente à CCTC - Companhia Campineira de

(12) Cf. Barat, J., 1978

(13) Vide Anexo I

Transportes Coletivos. É interessante notar o sentido de continuidade que a lei impõe, pois embora defina que as concorrências públicas são por linhas, contraditoriamente expressa também em seu segundo artigo que "O serviço de transporte coletivo urbano de preferência será explorado por uma só concessionária ...". Do mesmo modo, em outros trechos, a Lei 2.350 deixa transparente que a concorrência escolherá uma única empresa: a CCTC.

Se estabelece entretanto todo um corpo normativo, que ratifica a responsabilidade pública sobre o efetivo funcionamento do serviço de transporte de passageiros através da própria lei 2.350 e de um regulamento específico para os ônibus urbanos: o Decreto 1.682 de 25/11/60.

Podemos dizer que a partir daí há um controle público da operação - apesar de restrito, que entre outras coisas define que a tarifa é única para todas as linhas, e deve proporcionar a justa remuneração do capital (estabelecida entre 8 e 12% sobre o investimento mais 8 a 12% sobre a receita), medida pelo lucro contábil da empresa operadora (note-se que não se estabelece qualquer forma de cálculo específica, como o IPK). Também responsabiliza o setor público pela criação e extensão de linhas, embora somente estabeleça os horários de início e término de operações, nada dizendo quanto aos intervalos e número de carros em cada linha.

Note-se, portanto, que o raio de manobra da empresa para compatibilizar custos com tarifas através da variação

da qualidade era muito grande. A não especificação de uma tabela de horários obrigatória - as atuais Ordens de Serviço - permitia à concessionária realizar um IPK (índice de passageiros por quilômetro) máximo possível, desde que não rebaixasse demais a qualidade do transporte provocando prejuízos sociais ou insatisfação popular.

Conforme é possível inferir da análise do capítulo 1, acreditamos que a inexistência de tensões de custos - dado o baixo preço do petróleo e os restritos, embora crescentes limites geográficos da área urbana de então, determinaram a prevalência desta estruturação sem qualquer mudança até o início da década seguinte, tanto que a concessão foi renovada por mais dez anos. A renovação do contrato com a CCTC viria a introduzir uma rigidez bastante incômoda ao poder municipal, pois a estruturação do sistema vigente emprestava uma margem de manobra bastante grande à operadora, o que, face à expansão fantástica da região sudoeste da cidade no decorrer da década de 70 e à elevação dos preços do petróleo, causava quase que automaticamente uma piora qualitativa no transporte coletivo. Infelizmente não encontramos dados operacionais e de custos da época que nos permitissem confirmar tal hipótese. A única evidência de que dispomos é o depoimento pessoal de um membro atual da EMDEC - empresa que gerencia o transporte na cidade.

Acreditamos que foi possível manter tal estruturação até 1980 em virtude da distância ainda grande do limite

inferior da qualidade do transporte coletivo, tal como expressamos no capítulo anterior.

Um último fato relevante para o período é o início do controle de preços pelo CIF, em 1972. A Lei 4.175, (14) além de estabelecer que os preços deveriam ser submetidos ao Conselho Interministerial de Preços, também já denota os primeiros problemas de relacionamento entre a operadora e o poder municipal. Nela, reconhece-se a autonomia da empresa em recusar itinerários propostos pelo poder público, que somente após consultá-la pode abrir concorrências para as novas linhas, com outras empresas operando. Note-se que não se configura uma quebra do monopólio da CCTC, mas antes o reconhecimento de seu poder de escolha particular de atuar somente nas áreas de maior lucratividade.

IV- Transporte coletivo como permissão a título precário (1980 - 1993)

a) Seguindo o exemplo da Capital

Como resposta à crise de relacionamento entre o poder público e a concessionária única, que em fins da década de 70 passou a subcontratar empresas para as áreas distantes e bairros sem asfalto resultando numa significativa piora na qualidade do transporte oferecido à população, não houve a renovação do contrato de concessão após seu vencimento.

(14) Vide Anexo II

Houve sim uma reformulação completa da estruturação do sistema, a começar por sua forma legal.

Abandona-se a concessão por 10 anos, estipulada na lei de 1.960, e estabelece-se que a partir de então a exploração do serviço de transporte por ônibus de dará em regime de permissão a título precário, sendo vedada a possibilidade de monopólio, e estipulado um mínimo de 6 empresas atuantes. O Estatuto legal dessa nova forma de relacionamento entre empresas e poder municipal é a Lei 4.997, de 03/07/80, também transcrita nos Anexos. (15)

Na regulamentação da lei, ficou clara a estruturação do serviço por Áreas de Operação Exclusiva, a exemplo do que vigorava em São Paulo desde 1974 (16) e proíbe-se a subcontratação, mantendo-se o controle público da operação (Decreto 6.309, de 1980). (17) Logo depois, com a queda do controle do CIP, também passaria a haver controle público municipal do preço do serviço, através de planilhas de custo, cujos dados eram fornecidos pelas empresas e compilados pela recém criada Secretaria Municipal de Transportes (Lei 5.078, de 26/03/81), que então definia o valor da tarifa.

Este conjunto de reformas institucionais visou sobretudo conferir um maior grau de intervenção pública sobre o transporte coletivo, aumentando seu poder de barganha, visto que a permissão de uma empresa poderia ser

(15) Vide Anexo III

(16) Cf. Fagnani, E., op. cit.

(17) Vide Anexo IV

revogada a qualquer momento. A mesma regulamentação, entretanto, estipula um amplo conjunto de salvaguardas - necessárias para garantir ainda uma certa margem de manobra para as permissionárias.

Adicionalmente, buscou-se uma atuação de ordem técnica, no sentido de reduzir os preços para os usuários, às custas do privilégio do monopólio que a CCTC detinha. Ao estipular as Áreas de Operação Exclusiva (AOE), o poder municipal passava a minimizar as diferenças de rentabilidade por linha. Tratava-se de desobrigar o sistema de transporte de viabilizar economicamente, com a tarifa única, a operação de cada linha em particular - o que tornava as linhas da CCTC excepcionalmente rentáveis pois ela tinha a opção de rejeitar linhas pouco rentáveis (18), e passar-se à viabilização por blocos de linhas (Áreas), rebaixando-se a rentabilidade total do serviço, mas equalizando-se minimamente as remunerações entre as permissionárias.

No decorrer da década de 80, conforme denotamos no capítulo 1, a perda de poder aquisitivo da população usuária (19), acrescida da continuidade do crescimento populacional e expansão dos limites geográficos da cidade de Campinas (20) (com o conseqüente aumento de custos por passageiro) aproximou mais rapidamente a qualidade do serviço de seu limite inferior, produzindo uma série de eventos particulares que salientam, em primeiro lugar, a

(18) Vide o Decreto 6.309/80, transcrito no Anexo IV

(19) Vide Tabela 2

(20) Vide Tabela 3

externalização das tensões crescentes que se produziam no interior do sistema de transportes entre seus três principais atores - usuários, poder local e empresas permissionárias - e, em segundo lugar, a recorrente tentativa do poder público municipal de resolver o impasse tarifário na cidade através de soluções de natureza técnica ou ações de política de nível local - duas ordens que em geral se apresentam imbricadas.

Observamos a ocorrência de duas decretações de calamidade pública no transporte coletivo. A primeira na vigência do Plano Cruzado, quando o congelamento das tarifas durante boa parte de 1986 (fevereiro a novembro) em níveis abaixo da média histórica produziu uma insatisfação generalizada entre as operadoras, que passaram a pressionar com seus meios, particularmente induzindo a greve dos motoristas e cobradores no mês de agosto, pela recuperação da defasagem. A segunda no início de 1.989, quando a redução da tarifa real promovida pela Administração recém empossada levou os empresários a promoverem a retirada dos ônibus da cidade (o *Lockout*).

Também no decorrer da década de 80, assistiu-se a duas intervenções em empresas marginais do sistema (VCG e TUORAN), igualmente em 86 e 89, pois estas passaram a não apresentar as condições operacionais mínimas para a continuidade do serviço em suas respectivas áreas de operação.

Por parte dos usuários, a movimentação das Associações de moradores e as revoltas de usuários foram numerosas no decorrer da década.

Em virtude do agravamento do impasse tarifa-custos ocorrido durante a década de 80, e como reação ao crescimento das tensões dentro do sistema de TCU de Campinas, com ações de pressão partindo tanto do empresariado do setor e como da população usuária, o poder público local foi obrigado a tomar iniciativas para minorar os efeitos da crise econômica e do crescimento urbano sobre a qualidade e o preço ao usuário do serviço de transporte.

A criação do passe operário para trabalhadores que ganhassem até 2 SM e aposentados e pensionistas com proventos de até 1,5 SM, custando 60% do preço da passagem de catraca, com a diferença subsidiada pelo orçamento municipal foi uma dessas iniciativas, posteriormente abandonada, voltando-se ao princípio do auto-sustento financeiro dados os altos custos da medida. Isto não significou o fim do passe operário, mas sim que a diferença passou a ser subsidiada pelo próprio bolo tarifário.

Outra iniciativa de natureza técnica foi a criação da Câmara de Compensação Tarifária, cuja idéia básica é a equalização completa das remunerações entre as empresas, independente da A.O.E. em que operem. Trata-se de criar um sistema de compensações financeiras entre as permissionárias, em que credoras fossem aquelas que na sua operação corrente não atingissem a relação média de

faturamento/custo do sistema, e devedoras as que ultrapassassem esta média. No entanto, o jogo de interesses entre as empresas (especialmente as futuras devedoras, preocupadas em manter seus níveis de rentabilidade) - que geririam por conta própria a Câmara, impediu que se chegasse a um acordo para a vigência da medida. O único resultado prático foi o início da acumulação sistemática de dados operacionais do sistema - trabalho a cargo da Secretaria dos Transportes.

A criação de terminais captação/distribuição de passageiros nos principais núcleos de demanda (pólo bairro), e a construção do Terminal central (pólo centro), bem como a implantação de vias exclusivas (corredores) e outras medidas, tentaram todas racionalizar a oferta do serviço de modo a reduzir-lhe o custo por passageiro, diminuindo assim a tensão sobre o limite da qualidade do transporte.

b) O controle público da arrecadação

A partir de 1.990, embora não fosse alterada a forma básica de relação do poder público com as empresas (permissionamento a título precário), nem a divisão operacional da cidade em Áreas de Operação Exclusiva, uma série de mudanças se verificaram no padrão de financiamento do transporte coletivo, entendido como a forma particular como os recursos para o prosseguimento da oferta do serviço são gerados e geridos. São quatro as suas principais

características. Em primeiro lugar passa-se a realizar a gestão pública dos recursos gerados através da venda antecipada de passagens e do Vale Transporte, e dos recursos financeiros gerados através da aplicação no mercado financeiro dos recursos arrecadados. Isto permite um maior poder de barganha para o setor público, um controle muito mais estrito do serviço, pois se monitora tanto a operação e o preço (tarifa), quanto grande parte dos recursos que financiam este serviço essencial.

Em segundo lugar, alteram-se os critérios de remuneração do capital privado, passando a levar em conta medições qualitativas (idade média da frota, comprimento dos horários) conjugadas com variáveis quantitativas (passageiro transportado e quilômetro rodado) do Serviço oferecido, evitando-se assim que a qualidade do serviço ofertado seja a principal variável à disposição das empresas de transporte quando 'o cinto aperta'.

Em terceiro lugar são dissociados os valores de repasse para as empresas permissionárias dos valores cobrados dos usuários através do sistema de tarifas, de modo que se realiza aquilo que preconizava a Câmara de Compensação Tarifária: equalizam-se as rentabilidades das empresas operadoras, com uma vantagem: é possível ao poder público diferenciá-las de acordo com a qualidade do serviço que prestam.

Por fim, é incorporado um subsídio à tarifa social (passe popular), que não sai dos cofres públicos, mas sim

das empresas privadas da cidade que compram o Vale Transporte.

Como já citamos em ocasião anterior, como a fiscalização do Vale Transporte é de competência federal, a adesão das empresas privadas da cidade ficaria na dependência das eventuais vantagens financeiras que esta obtivesse com a adoção do Vale, ou do 'espírito público' em contribuir com o sistema de transportes de seu município. Com a constante elevação do preço do Vale Transporte para cobrir um subsídio alto à tarifa social, muitas empresas deixaram de comprar os Vales adiantados, e passaram a fornecer o valor do passe popular como "auxílio transporte" a seus empregados. Assim, reduzindo a base da qual se extraía o subsídio, foi sendo necessário cada vez mais aumentar o preço do Vale para manter os níveis de subsídio sem necessidade de grande elevação do preço da tarifa social. Obviamente não foi possível utilizar-se deste expediente por muito tempo.

De outro lado, abriu-se o flanco para um amplo mercado negro de passes, principalmente formado pelos cobradores de Ônibus, desempregados que compravam passes de usuários que deles não necessitavam, e intermediários que compravam grandes lotes ou promoviam a falsificação das fichas de passe popular. Assim, parte da receita do sistema que deveria ingressar como numerário nas catracas, passava a ser descontada com o valor da diferença do preço de catraca com o passe popular. Esta evasão é visível pela grande

diminuição que se observou na quantidade de passagens pagas com ingresso de numerário. (21)

(21) Vide Tabela 4

Capítulo 3

Desempenho do transporte coletivo no período 80-93

A análise que inicialmente pretendia-se realizar abrangeria um horizonte mais largo de tempo. No entanto, a inexistência de dados anteriores a 1980 frustrou a intenção inicial. Do mesmo modo, informações sistematizadas só são encontradas a partir do segundo semestre de 1988, quando da tentativa de implantação da Câmara de Compensação Tarifária. Apesar disso, foi possível resgatar um número razoável de dados de custos (desde 1984), obtidos através da pesquisa às planilhas arquivadas pelo Departamento Financeiro da EMDEC, uma série completa de preços das tarifas (desde 1980), que buscamos nos arquivos de Decretos baixados pelo Prefeito do Departamento Jurídico da Prefeitura, e uma série restrita de dados operacionais (sistemáticos apenas após 1988), retirados dos arquivos da Diretoria da EMDEC.

I. Evolução dos preços dos principais itens de custo

Os principais itens de custo do transporte coletivo, que servem teoricamente de base para os preços das tarifas, podem ser agrupados em seis categorias, analisáveis separadamente:

a) Despesas Administrativas - São aqueles em que a empresa permissionária incorre com a manutenção de sua estrutura organizativa;

b) Custo de Rodagem - São os decorrentes do uso de pneus de substituição e material rodante (freios, lona, etc)

c) Custo de Peças e Acessórios: As necessidades mensais ou eventuais de peças (antes de 1990, este item era considerado pelos elaboradores da planilha de custos como custo fixo, depois desta data, como variável)

d) Combustível, óleos e lubrificantes: O uso mensal de combustível, maior componente deste categoria, somado com o uso de óleos e lubrificantes, que aproxima-se de, no máximo 5% do custo total.

e) Remuneração, Depreciação e Capital de Giro: é a parte concernente à remuneração do Capital empregado na empresa, sendo que o primeiro subitem toma por base o valor do capital empregado, o segundo o valor do capital imobilizado em ativos fixos, e o último, as necessidades incrementais de capital de giro referentes a novos investimentos em frota (este subitem passou a existir somente em 1990, quando da grande renovação da frota das empresas).

f) Despesas de Pessoal de Operação e manutenção: Salários e encargos do pessoal empregado nestes dois subsetores das empresas operadoras.

Nos limitaremos a analisar os três itens mais pesados na composição do custo total: As despesas de pessoal, as de

combustíveis, óleos e lubrificantes, e as de remuneração, depreciação e capital de giro, pois são também mais ricas na apresentação de tendências que pretendemos identificar a partir da análise de suas séries. Logo abaixo, apresentamos a Tabela A e o gráfico 1, à página seguinte, que nos resumem as oscilações destas variáveis do transporte público em Campinas:

Combustíveis, óleos e lubrificantes

Nota-se que esta variável inicia a série com peso elevado nos custos totais, declinando nos anos seguintes, até encontrar seu piso na média de 91, para elevar-se levemente em 1993.

Tal comportamento se deve ao fator preço real do combustível e aos fatores relacionados a mudanças nas outras variáveis. Assim, o decréscimo de participação nos custos nos anos em que houve congelamento pode ser creditado ao primeiro fator, visto que os combustíveis foram um dos principais instrumentos de consecução de políticas de renda nos anos 80 e mesmo no enxugamento de liquidez do Plano Collor I. Note-se que, deste 84, sua participação é cadente - e isto deve ser creditado, adicionalmente, ao aprimoramento tecnológico dos carros à disposição do serviço, das maiores preocupações da municipalidade em efetuar o planejamento da oferta, reduzindo custos decorrentes de ineficiências, e da melhoria dos trajetos, principalmente a pavimentação das principais vias de acesso

TABELA A
 PARTICIPACAO DOS ITENS DE CUSTO NO CUSTO TOTAL SEM IMPOSTOS
 MEDIAS ANUAIS DE 1984 A 1993

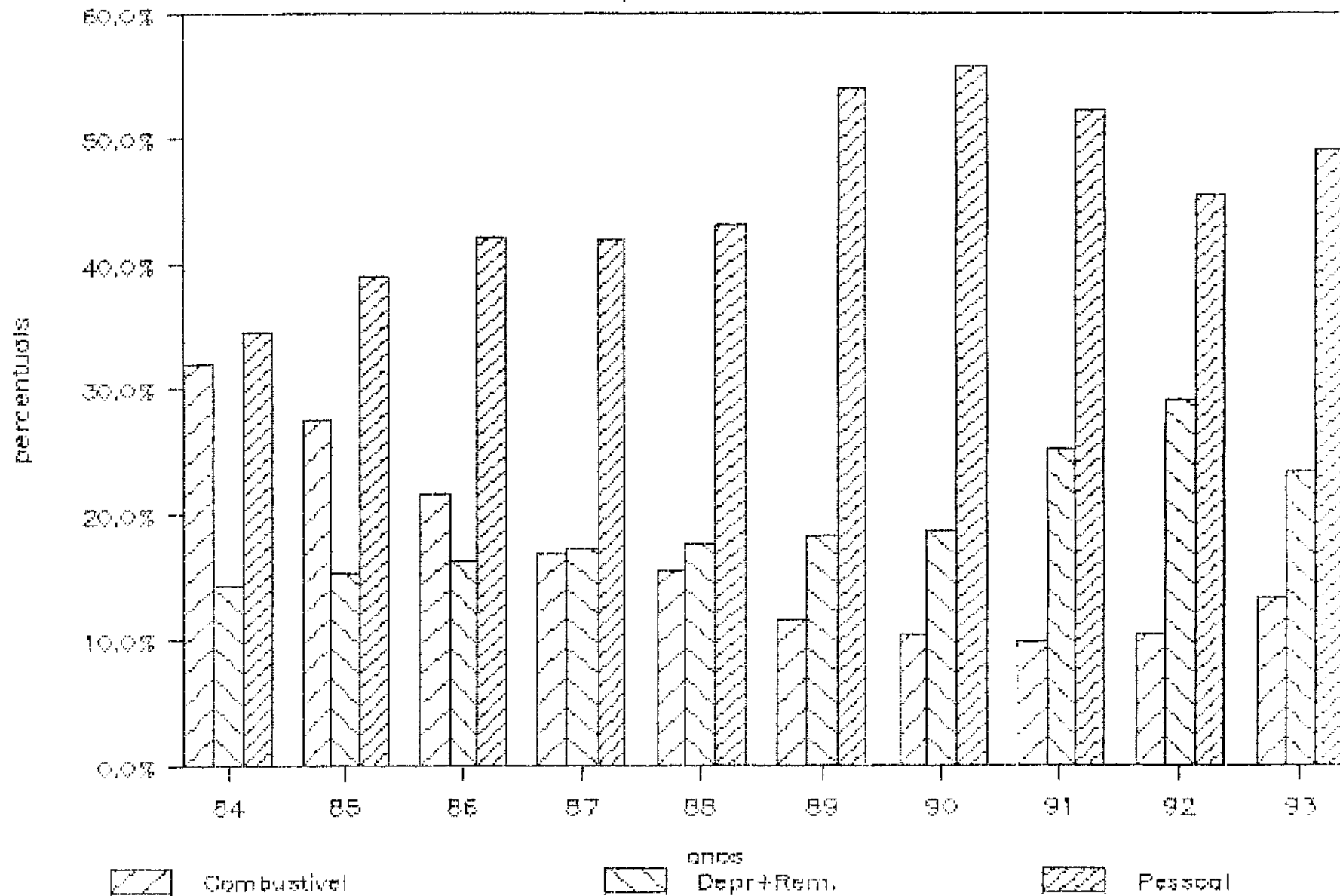
| ANÓ | DESPEAS ADMINISTRATIVAS | RODAGEM | PECAS E ACESSÓRIOS | COMBUSTÍVEIS, ÓLEOS E LUBRIFICANTES | REMUNERACAO, DEPRECIACAO E CAP. GIRO | DESPEAS DE PESSOAL | CUSTO TOTAL |
|------|----------------------------|---------|--------------------------|---|--|--------------------------|----------------|
| 84 I | 5.3% | 5.2% | 8.2% | 32.1% | 14.5% | 34.7% | 100.0% |
| 85 I | 3.7% | 5.0% | 9.1% | 27.6% | 15.4% | 39.2% | 100.0% |
| 86 I | 2.4% | 6.4% | 10.9% | 21.6% | 16.3% | 42.4% | 100.0% |
| 87 I | 2.5% | 7.8% | 13.4% | 16.9% | 17.3% | 42.1% | 100.0% |
| 88 I | 3.1% | 6.6% | 13.8% | 15.6% | 17.7% | 43.2% | 100.0% |
| 89 I | 2.7% | 5.2% | 9.1% | 11.7% | 18.4% | 52.9% | 100.0% |
| 90 I | 2.4% | 4.5% | 8.0% | 10.5% | 18.7% | 55.9% | 100.0% |
| 91 I | 2.9% | 3.6% | 5.9% | 10.0% | 25.3% | 52.3% | 100.0% |
| 92 I | 6.1% | 2.8% | 6.0% | 10.4% | 29.1% | 45.6% | 100.0% |
| 93 I | 5.4% | 3.6% | 5.2% | 13.4% | 25.4% | 49.1% | 100.0% |

Fonte: Departamento Financeiro da EMDEC

Gráfico 1

Itens de Custo

Participação no Custo Total



aos núcleos periféricos de população. Como dito, é provável que este fator tenha sido reforçado pelo defasamento do valor dos preços de combustíveis, em termos reais ocorrido nos anos posteriores. O fato do piso de participação se dar no ano de 91 decorre do extraordinário acréscimo dos custos de pessoal e depreciação havidos neste ano e no ano seguinte. No ano de 93, a política de recuperação dos preços reais dos combustíveis - especialmente o diesel - recuperou parte da participação tomada aos combustíveis no decorrer dos anos anteriores.

Depreciação e Remuneração do Capital

Esta variável aumenta grandemente sua participação nos custos totais, partindo de níveis próximos de 15%, sofrendo uma aceleração no crescimento a partir de 91 e chegando a quase 30 % em 92.

O aumento dos custos com depreciação e remuneração do capital é o principal resultado da maciça renovação de frota ocorrida nestes anos. Isto em virtude da remuneração aumentar com o capital imobilizado - efeito da compra de muitos ônibus zero quilômetro, e da depreciação aumentar, por se dar sobre mais carros e com maior valor unitário. Vale destacar que o que possibilitou essa renovação foi um empréstimo negociado pela Prefeitura junto ao BNDES para modernização da frota, pois a cidade já dispunha dos pré-requisitos exigidos pelo banco: Sistemas de vias exclusivas, Terminais nos pontos de dispersão da demanda e projeto de

modernização do sistema de trânsito. Dado que o empréstimo beneficiava grandemente as empresas, oferecendo juros subsidiados, carência de dois anos para pagamento de amortizações, prazos longos, entre outras facilidades, e a Prefeitura negociou com os empresários a depreciação acelerada dos carros novos: 8 anos para articulados e veículos de três portas com suspensão a ar (PADRON), a renovação da frota tornou-se uma grande oportunidade de retorno incrementado para os empresários do transporte público da cidade, além de valorizar o capital da empresa. Isto porque estariam sendo remunerados, e a valores elevados, por um capital que ainda não haviam dispendido. Tanto que a renovação ultrapassou todos os limites, chegando próxima de média de idade de 2 anos no final de 91 (vide o item III, sobre os dados operacionais), o que tornava a frota da cidade a mais nova do Brasil. Como consequência, os gestores do transporte público na cidade viram se incrementar enormemente a participação da depreciação dos carros e da remuneração do capital nos cálculos de custo do Transporte, que, por servirem de base para a tarifa (efetivamente, já nesse período), foram um dos determinantes do acréscimo dos preços ocorrido nestes dois anos (vide o item II, sobre a evolução dos preços da tarifa). Sua queda de participação no ano de 1993, deveu-se ao estancamento do processo de renovação da frota decorrente de pressões da administração - desejosa de reduzir a pressão deste item na tarifa, e do vencimento dos prazos de carência das

amortizações dos veículos adquiridos nos anos anteriores, que passaram a pressionar o caixa das empresas, tornando muito altos os custos financeiros futuros. Deste modo, os itens depreciação e remuneração passaram a participar com menor parcela do custo total, pois sua base estava reduzida pela diminuição e envelhecimento da frota (o valor da depreciação é inversamente proporcional à idade do veículo). Este fator foi bastante significativo, visto que houve uma mudança no sistema de cálculo do valor dos ativos que deveria provocar o efeito exatamente contrário: elevação das depreciações como participação no custo. Até outubro de 1993 havia um "desconto padrão" arbitrado pela municipalidade como forma de compensar as vantagens de negociação que tinham as empresas quando da compra de carros novos. Este desconto foi eliminado em troca de um "índice de produtividade" que incide sobre toda a planilha (não incluímos este índice em nossos cálculos). Assim a base de cálculo por veículo individual das depreciações e remunerações foi ampliada.

Pessoal ocupado na operação e manutenção

Note-se que, desde o início, o fator mão de obra é o que tem maior participação individual no custo total. Deste modo, a política salarial utilizada é de suma importância para a compreensão do movimento ascensional desta variável até o ano de 1990.

A intensa atividade sindical a partir de 1988, que provocava inclusive um número elevado de greves durante os anos pesquisados, permitiu uma elevação considerável da participação dos salários, até o ano de 1991. Por outro lado, o reajustamento dos salários de motoristas e cobradores esteve a frente dos combustíveis, pelo menos até o final de 1991, com variações acumuladas de 187.000% (Base = Dezembro de 88) e 167.000% respectivamente, contra 150.000% dos combustíveis, o que favoreceu o aumento de sua participação nos custos totais.

Nos anos de 1991 e 1992, reduz-se sensivelmente a participação deste item, devido ao grande incremento das depreciações e remuneração de capital, voltando a subir no ano seguinte pelo motivo inverso.

II. Evolução do valor da tarifa para o usuário

O valor da tarifa ao usuário teve um conjunto variado de determinantes no decorrer do período analisado. Os principais são os que detalhamos abaixo: Dentre os fatores externos ao sistema de cálculo temos a) Ocorrência de vários planos econômicos com congelamento de preços no decorrer da década de 80; b) adoção de uma tarifa social diferenciada, a partir de setembro de 1989 e c) utilização da tarifa como instrumento de política eleitoral ou demagógica. Como fator internos temos a) aumentos reais nos custos de depreciação e remuneração, uma vez que houve um grande acréscimo de frota

e diminuição da idade média desta com a entrada em operação de muitos carros novos; b) Variação real grande dos preços dos combustíveis, c) Ampliação dos gastos com mão de obra e d) Esforços específicos por redução de preço através de diminuição da qualidade. As observações abaixo podem ser acompanhadas através da Tabela B e dos gráficos 2 e 3, na página seguinte.

Os Planos econômicos

Note-se pela evolução do gráfico abaixo, que o ano de 1986 protagonizou uma queda histórica no nível da tarifa, motivada pelo congelamento de preços e salários imposto pelo Plano Cruzado. Como a tarifa foi congelada pouco antes de seu reajuste mensal, e a ocorrência de uma inflação residual nos últimos meses do plano corroeu o seu valor real, o Sistema entrou em colapso, e foi preciso a decretação de calamidade pública no transporte coletivo, o que deu condições à Prefeitura de prestar socorro às empresas em maiores dificuldades. Naquele ano houve uma intervenção consentida na Viação Campos Elíseos, que atendia a Região sudoeste da cidade - a mais distante e com menos itinerários asfaltados -, que possibilitou a utilização de recursos públicos para cobrir parte dos déficits operacionais em que incorria a empresa. Nos congelamentos seguintes, houve a possibilidade de se reajustar as tarifas públicas com antecedência, além do que os períodos de duração foram bem

TABELA B

VALORES REAIS DE TARIFA DE CATRACA E TARIFA SOCIAL

MEIAS SEMESTRAIS

| ANO/ SEMESTRE | TARIFA DE CATRACA | TARIFA SOCIAL | VARIACAO | |
|------------------|-------------------|---------------|----------|--------|
| | | | CATRACA | SOCIAL |
| 81 1 | 65.54 | | - | - |
| 2 | 68.39 | 45.99 | 4.4% | - |
| 82 1 | 70.95 | 40.94 | 3.7% | -11.0% |
| 2 | 71.64 | | 1.0% | - |
| 83 1 | 66.26 | 43.51 | -7.5% | - |
| 2 | 59.53 | 35.72 | -10.2% | -17.9% |
| 84 1 | 56.25 | 33.75 | -5.5% | -5.5% |
| 2 | 60.09 | 35.23 | 6.8% | 4.4% |
| 85 1 | 62.91 | 37.75 | 4.7% | 7.1% |
| 2 | 61.04 | 36.62 | -3.0% | -3.0% |
| 86 1 | 49.60 | 29.76 | -18.7% | -18.7% |
| 2 | 48.10 | 28.86 | -3.0% | -3.0% |
| 87 1 | 76.11 | 45.66 | 58.2% | 58.2% |
| 2 | 65.95 | 40.31 | -13.3% | -11.7% |
| 88 1 | 77.63 | 46.58 | 17.7% | 15.5% |
| 2 | 71.55 | 42.93 | -7.8% | -7.8% |
| 89 1 | 56.03 | 33.31 | -21.7% | -22.4% |
| 2 | 84.27 | 46.99 | 50.4% | 41.1% |
| 90 1 | 83.26 | 45.98 | -1.2% | -2.2% |
| 2 | 101.81 | 49.12 | 22.3% | 6.8% |
| 91 1 | 132.95 | 77.70 | 30.6% | 58.2% |
| 2 | 125.13 | 74.89 | -5.9% | -3.6% |
| 92 1 | 145.14 | 86.84 | 16.0% | 16.0% |
| 2 | 137.61 | 84.93 | -5.2% | 0.1% |
| 93 1 | 108.04 | 87.93 | -21.5% | 1.2% |
| 2 | 106.49 | 93.44 | -1.4% | 6.3% |

Fonte: Departamento Financeiro da ENDEC

Deflator utilizado: IGP-DI

Gráfico 2

Tarifa de Ônibus em Campinas

DE 1981 A 1993

60.6

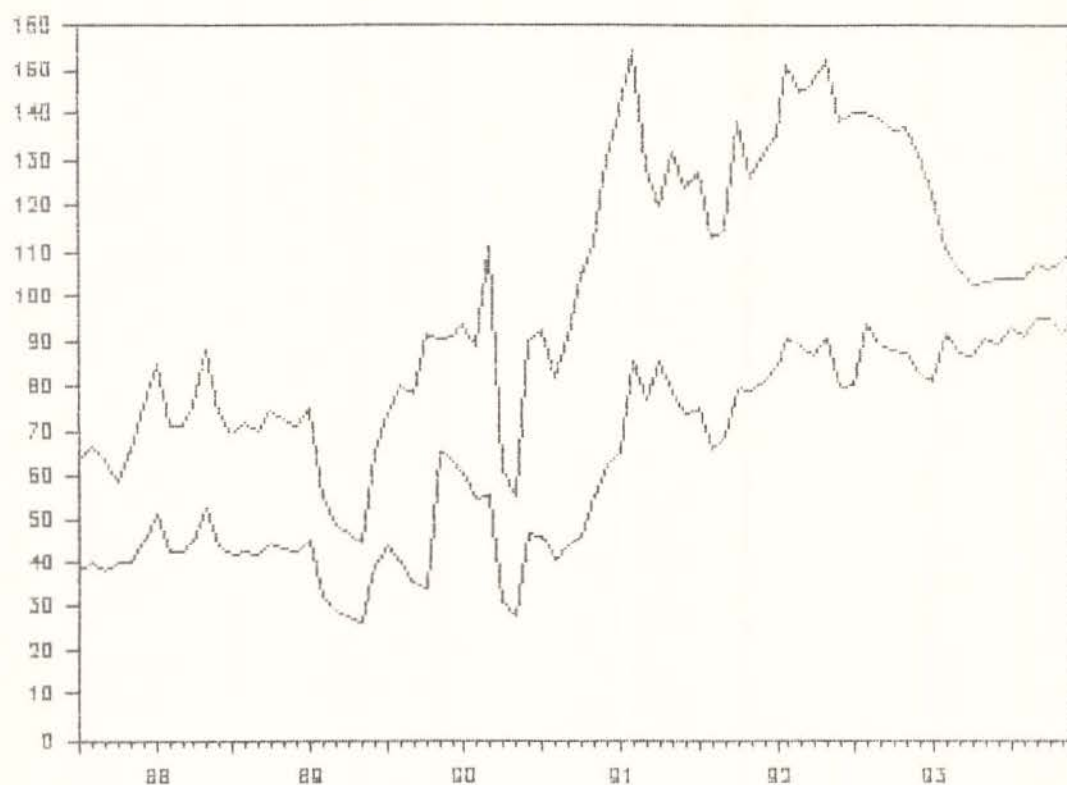
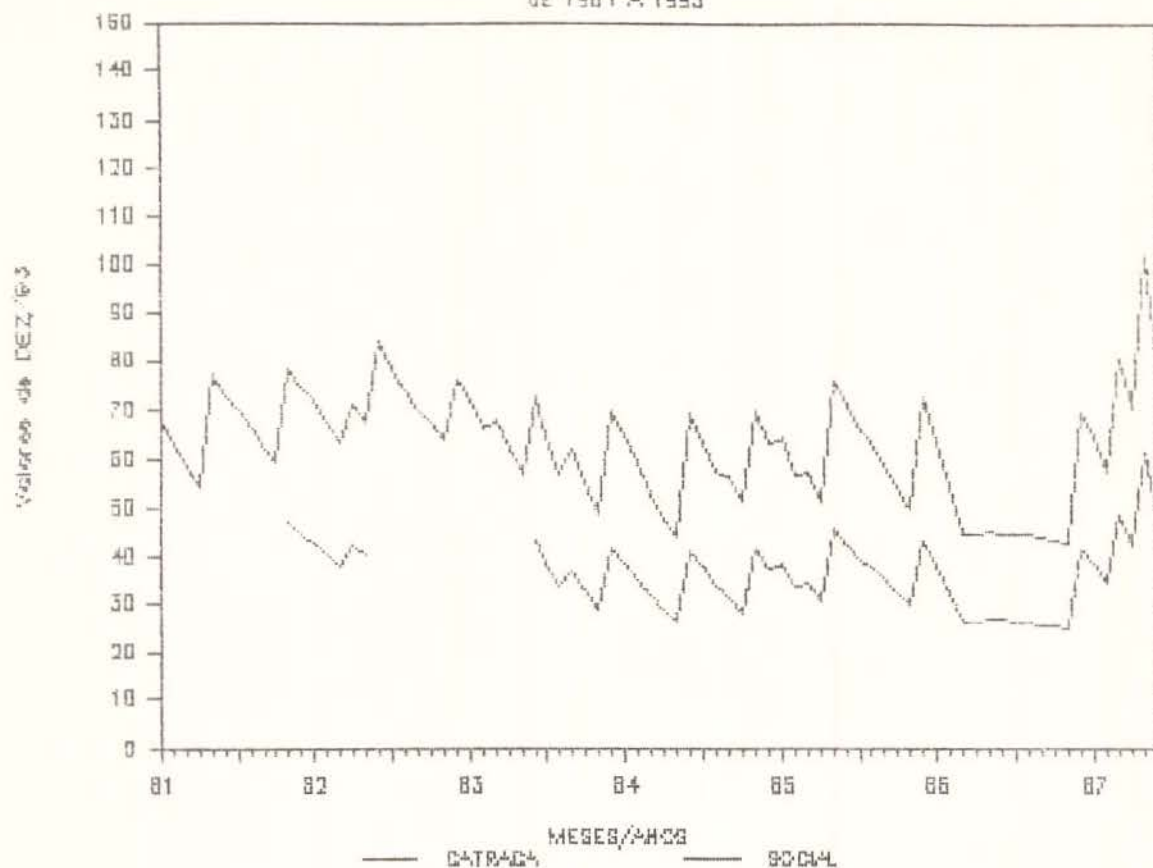


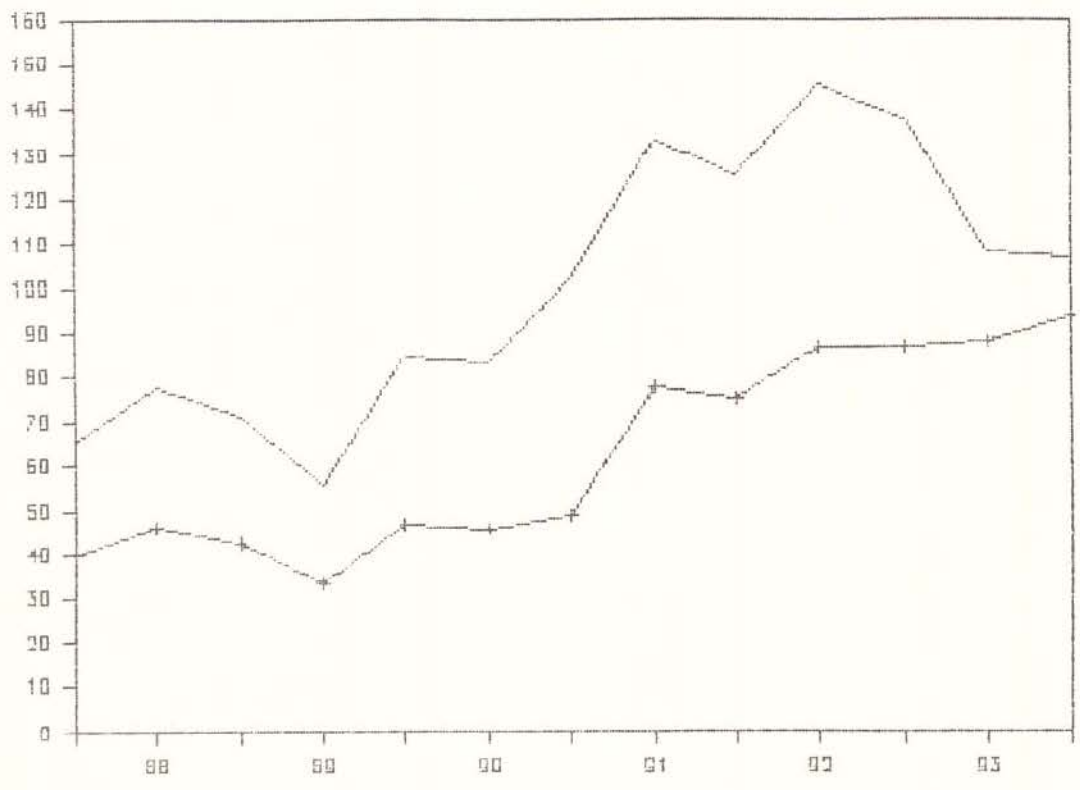
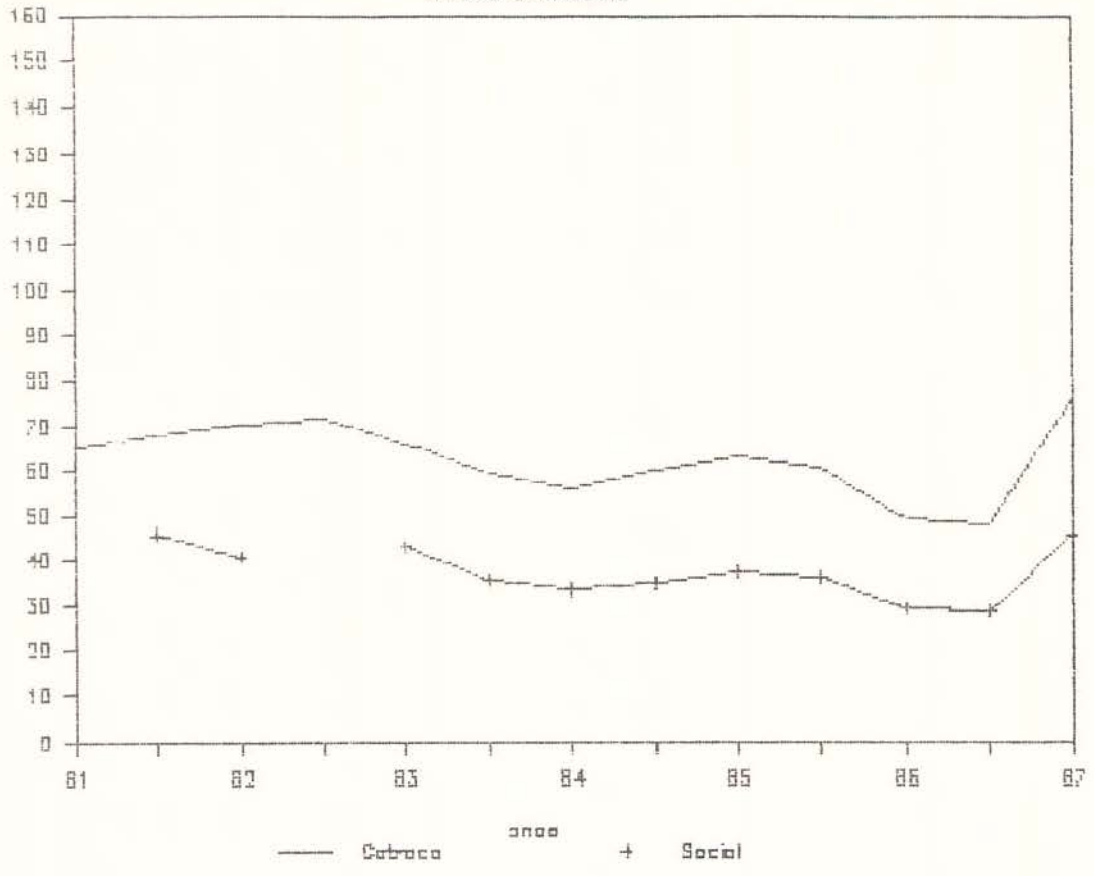
Gráfico 3

60-c

Tarifa - Valores Reais

Medios Semestrais

GRAB 1999 DEC/03



menores, o que impediu que novas situações de colapso se repetissem.

Tarifa Social diferenciada - o Passe Popular

Inicialmente sob gestão das empresas, interessadas em realizar ganhos no mercado financeiro com a antecipação do retorno de suas viagens mensais, numa conjuntura de elevada inflação, o passe popular revelou-se uma inovação bastante feliz como forma de subsídio do Transporte Coletivo. Anteriormente, a única tarifa social digna do nome por sua amplitude era o Passe Operário (criado em 1981), posteriormente complementado pelo Vale Transporte (1987). Os dados de venda de passes que obtivemos cobrem um período posterior ao advento do Vale Transporte, o que explicaria a baixa demanda por Passe Operário antes da vigência do Passe Popular. Mesmo assim, houve uma redução considerável na demanda de Passe Operário, principalmente depois que o desconto em relação à tarifa de catraca passou a ultrapassar os 40% oferecidos na compra do passe operário (março de 90) - e com menos burocracia. (22)

O mecanismo do passe popular consistia em diferenciar o valor da tarifa social do preço cobrado pelo Vale Transporte - pago pelas empresas aos seus empregados, com o posterior desconto de 6% sobre o valor do salário -, e pela tarifa de catraca - que com a venda do passe popular passou a representar os usuários eventuais do sistema de transporte.

(22) Vide Tabela 5

Ocorre que a tarifa "real", aquela obtida pela divisão dos custos entre os usuários, se localizava num ponto intermediário entre o preço do Passe Popular e a Tarifa cheia. A diferença entre a tarifa "real" e a tarifa de catraca servia para subsidiar a diferença entre a tarifa "real" e o Passe com desconto.

No ano de 1990, com o sequestro de liquidez do Plano Collor I, as empresas julgaram mais prudente repassar para a Administração a venda de passes com desconto e de todos os outros passes, para fugir ao risco de novos confiscos. Deste modo, a posterior elevação da inflação transformou-se em possibilidade de aplicação dos recursos financeiros antecipados ao Sistema de Transporte pela venda de passes, dinheiro que passou a ser contabilizado para efeito de cálculo da tarifa, possibilitando assim nova fonte para o subsídio.

A elevação do preço da Tarifa de Catraca necessária para o funcionamento deste novo esquema foi brutal, quase dobrando em termos reais, quando se compara o pico - em 1992 com as médias dos últimos três semestres antes de 1989. No entanto o valor da tarifa social manteve-se abaixo daquelas médias até o primeiro semestre de 1991, e ligeiramente acima até o final de 92. Acreditamos que grande parte das pessoas que pagavam tarifa de catraca passaram a utilizar-se do passe com desconto, que passou a participar com expressiva parcela do bolo tarifário total. (23) Deste modo, para

(23) Vide Tabela 4

estas pessoas, não houve diferenças muito abruptas de preço real pago pela tarifa antes e depois da alteração promovida pela Administração, embora quase certamente tenha havido crescimento dos gastos com transporte no orçamento familiar dos usuários, dado que os rendimentos do trabalho declinaram. (24)

De fato, os ganhos de receita possibilitados pelo novo esquema de financiamento do TCU de Campinas, e que possibilitaram uma melhoria nunca vista na qualidade do transporte (vide próximo item), pelo menos em tese (dado que não se pode quantificar o tamanho do mercado negro e passes) não onerou demais o usuário que depende cotidianamente do Sistema de TCU da cidade.

Politicagem na definição da Tarifa

Geralmente, em meses próximos de eleição, o Poder Executivo realiza uma redução dos valores reais de tarifas, como forma de aumentar sua influência no processo eleitoral. Isto explica a redução dos valores de tarifa no segundo semestre de 88 e no último semestre de 92. No entanto, (1ª Sem) também devemos enfatizar que no ano de 1989 houve uma redução deliberada das tarifas que tinha razões políticas.

A interpretação da nova administração, de que os empresários do transporte coletivo ganhavam mais do que mostravam as planilhas de custo e o número de usuários,

(24) Vide Tabela 6 - O dado se refere a Grande São Paulo, em virtude de inexistirem dados para a cidade de Campinas.

conduziu a uma deliberada depreciação dos preços reais de tarifa, que produziu o segundo colapso do Sistema de TCU da cidade, com a ocorrência do *lockout* das empresas de ônibus. A atitude de confronto aberto tomada pela Administração levou os empresários à tomada dessa atitude radical, que logo em seguida foi temporizada, não sem o estabelecimento de cláusulas-salvaguada de parte a parte.

Aumentos dos custos de depreciação e remuneração

Decorre do grande acréscimo de frota ocorrido nos anos subsequentes à adoção do novo esquema de financiamento do Transporte coletivo da cidade. (25) Concomitantemente, houve diminuição da idade média dos carros à disposição do serviço, o que, ao aumentar o valor dos ativos fixos das empresas (o valor da depreciação é inversamente proporcional à idade dos veículos), provocou uma ampliação deste item de custos, repassado integralmente aos preços, inclusive com o incentivo da depreciação acelerada da frota zero quilômetro.

Variação dos preços dos combustíveis

Conforme já relatamos no item anterior, os combustíveis foram objeto privilegiado das políticas antiinflacionárias dos anos 80. Sua defasagem de preço real em muito contribuiu para a redução de sua participação nos custos no decorrer da década passada, o que minimizou as pressões altistas sobre o

(25) Vide Tabela 7

valor da tarifa. De outro lado, a política de recuperação de preços reais empreendida no corrente ano teve efeito oposto.

Ampliação dos gastos com mão de obra.

Também já relatamos as tendências de ampliação da participação da mão de obra no custo por quilômetro. O sentido de sua incidência como fator que pressiona os valores das tarifas é idêntico ao dos combustíveis: pressão altista quando da ampliação dos valores e folga ou redução de preços, quando é menor sua participação nos custos.

Movendo o *Trade-Off* Preço/Qualidade

No ano de 1993, a opção da administração desativar grande parte do esquema de financiamento alternativo do transporte coletivo na cidade, reduzindo o diferencial entre preços de catraca e tarifa social deveu-se aos problemas crônicos de evasão de receita e fuga do Vale Transporte que se apresentavam com muita intensidade desde o ano anterior (1992). Com a pressão de promessas de campanha, de um lado, e a dificuldade de manter o equilíbrio financeiro do Sistema de TCU, de outro, foi necessário mover os custos do sistema para patamares inferiores, reduzindo a qualidade oferecida ao usuário. Esta troca entre custo (redução da qualidade) e benefício (redução da tarifa de catraca, com leve elevação do passe popular) logrou reequilibrar financeiramente o sistema, apesar de retroceder justamente no elemento

inovador da proposta anterior: o financiamento de outras fontes.

III. Evolução da qualidade do serviço oferecido

A identificação de indicadores de qualidade do Transporte coletivo de Campinas se fez tomando por base os dados operacionais disponíveis, visto serem os mais adequados para medir o conforto relativo dos usuários na utilização do serviço. Dividimos os dados obtidos junto a empresa gerenciadora do Transporte Coletivo da cidade em dois grupos: dados principais e dados secundários. No primeiro grupo, incluímos o conjunto mais relevante de dados para os fins de avaliação da qualidade do transporte. No segundo grupo, os dados complementares às informações extraídas dos dados principais. Dos dados principais, destacamos três indicadores para análise mais estrita: a idade média da frota, o índice de Passageiros por quilômetro (IPK) e a frota total do sistema. Na medida da necessidade, incluiremos comentários acerca dos outros dados obtidos. Incluímos, às páginas seguinte as tabelas C e D, onde constam os dados.

Idade Média da Frota

Por serem números médios, os dados de idade escondem a variação relativamente grande de idades dos carros

TABELA C

PRINCIPAIS DADOS OPERACIONAIS ANUAIS DE 1988 A 1993

| INDICADORES | | | | | |
|-------------|-----------------------------|------------------------------------|------------------------------|---|---|
| ANOS | IDADE MEDIA(1) (ANOS) | INDICE DE PASSAGEIROS POR KM | FROTA TOTAL DO SISTEMA | QUILOMETROS PERCORRIDOS (MILHOES) | FATOR DE CUMPRIMENTO DE VIAGENS (%) |
| 1988 (a) | 6.9 | 3.23 | * | 49.44 | 91.07 |
| 1989 (a) | 6.0 | 3.27 | 738 | 49.96 | 88.96 |
| 1990 (b) | 5.6 | 3.35 | 746 | 49.20 | 87.60 |
| 1991 | 3.6 | 3.01 | 806 | 55.92 | 93.48 |
| 1992 (c) | 3.3 | 2.77 | 915 | 53.15 | 93.33 |
| 1993 (d) | 3.7 | 2.81 | 772 | 48.12 | 94.59 |

Nota (1) - Trata-se da média das idades médias mensais da frota.

Observações: a - Para os anos de 1988 e 1989, no dispomos dos dados mensais para conferencia dos valores.

b - Somente os dados de Idade Media, IPK e frota estavam disponiveis mes a mes.

c - No mes de novembro, somente os dados de Idade media e frota estavam disponiveis.

d - Todos os dados foram projetados para o ano atraves da extrapolação da media dos 4 meses em que ha dados disponiveis.

* - Dado indisponivel

TABELA D

DADOS OPERACIONAIS SECUNDARIOS DE 1988 A 1993

| ANOS | CAPACIDADE ESTATICA (LUGARES) | LUGARES OFERTADOS (mi) | | PASSAGEIROS POR VEICULO EM DIA UTIL | PERCURSO MEDIO MENSAL |
|----------|-------------------------------------|------------------------|-----------|---|-----------------------------|
| | | PROGRAMADO | REALIZADO | | |
| 1988 (a) | 50000 | 31.90 | 28.50 | 816 | 5440 |
| 1989 (a) | 57900 | 32.90 | 28.90 | 816 | 5520 |
| 1990 (b) | 58900 | 36.30 | 33.30 | 821 | 5500 |
| 1991 | 69293 | 37.33 | 35.44 | 764 | 5786 |
| 1992 (c) | 72598 | 35.45 | 33.08 | 617 | 6216 |
| 1993 (d) | 68788 | 31.58 | 29.45 | 663 | 6186 |

Observações: a - Para os anos de 1988 e 1989, no dispomos dos dados mensais para conferencia dos valores.

b - Somente os dados de Capacidade Estatica estavam disponiveis mes a mes.

c - Nao ha dados de novembro. Os indicadores estao pela media dos 11 meses projetada para o ano.

d - Todos os dados foram projetados para o ano atraves da extrapolacao da media dos 4 meses em que ha dados disponiveis.

Fonte: Arquivos da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas

individuais. Por isso, ao observar os 6.3 anos de idade média em 1988, devemos ter em mente que conviviam carros de 0 a 15 anos em operação no Sistema, desigualmente distribuídos entre as empresas e entre as próprias linhas. Obviamente, para as linhas alfaltadas e sem grandes acidentes de percurso, as empresas destinavam seus carros mais jovens, pois trata-se de um ativo de alto valor que evita-se expor às condições adversas de linhas sem pavimento ou com muitos buracos. Isto dá uma medida da situação das periferias mais afastadas do centro, que geralmente não contam com um grande conjunto de serviços urbanos, e muito menos pavimentação asfáltica.

Nota-se que a idade média dos carros reduziu-se à quase metade desde 88 até 1992, novamente subindo em 1993. Isto se deve ao já citado processo de renovação da frota após a adoção do novo esquema de financiamento do Sistema de TCU da cidade. Isto indica que os usuários passaram a contar com carros com concepções mais modernas, mais adaptados para o transporte de passageiros do que os antigos ônibus "jardineira", ou seja, carroçarias montadas sobre chassis de caminhões. A inflexão em 93 deve-se à necessidade de reduzir os impactos altistas dos itens depreciação e remuneração do capital sobre o preço da tarifa, causados pela intensa renovação da frota. Saliente-se que os novos carros têm características próprias, que também apontam para uma melhora da qualidade do serviço. São dotados de três portas, o que favorece a mobilidade interna dos passageiros,

desobrigando-os de atravessar toda a extensão do carro para chegarem à saída. Têm uma capacidade de carregamento maior que a frota anterior, o que pode ser observado pelo crescimento mais que proporcional ao número de carro ocorrido na Capacidade estática (Soma do número de lugares de cada carro da frota). Finalmente, são dotados de motores do lado externo da carroçaria, o que diminui o volume de ruído durante as viagens. (26)

índice de Passageiros por Quilômetro

O IPK mede o número médio de passageiros "catracados" (27) por quilômetro percorrido do Sistema. Sofre, portanto, a incidência da variação do número de passageiros do sistema e da quilometragem percorrida por todos os carros. Esta por sua vez, é uma medida de adequação da arquitetura operacional do sistema, expressa em suas Ordens de Serviço, à localização da demanda, dado o específico arranjo espacial da cidade; ou seja, da eficiência ou ineficiência relativa do Sistema. Um exemplo de medida de racionalização da oferta é a maximização do carregamento durante todo o dia nas linhas de alta densidade de deslocamentos, o que reduziria a necessidade de carros para transportar a mesma demanda, e portanto a quilometragem percorrida.

(26) Vide Gráficos I e II

(27) Os passageiros do sistema que gozam de isenção de tarifa: policiais, idosos, deficientes, agentes penitenciários, carteiros, etc., não passam pela catraca, e, portanto, não são incluídos nas estatísticas de passageiros transportados.

Notamos que o IPK cai sistematicamente a partir de 1989, como decorrência da ampliação da quilometragem percorrida para o mesmo (ou menor) número de usuários. Isto implica que o número de linhas e de carros em cada linha foi aumentado, ou seja, aumentou-se a oferta de lugares para o mesmo (ou menor) número de passageiros. Deste modo, reduziram-se as lotações dos carros individuais, configurando uma melhora na qualidade do serviço ofertado ao usuário.

Do mesmo modo que a idade média da frota, a redução da oferta, expressa no menor número de quilômetros rodados (para 1993, estimado) decorre da necessidade de se diminuir a pressão altista sobre a tarifa advinda dos maiores custos incorridos pelo sistema quando aumenta a quilometragem.

Frota Total do Sistema

O número de carros da Frota total difere do que se chama frota operacional, pois inclui os carros reserva e os carros em manutenção. Do exame dos dados da frota total comparada com a quilometragem percorrida, pode-se inferir que é maior a frota de reserva e a frota em manutenção, dado que há um crescimento acentuado até 1992, com uma inflexão em 1993. Podemos concluir isto com certeza, visto que o percurso médio mensal por carro do sistema teve um acréscimo. Devemos também nos lembrar que a frota renovou-se, e portanto certamente requereu menos manutenção e apresentou menos defeitos mecânicos, do que concluimos que o

número de quebras de carros por dia deve ter diminuído, e para os casos de quebra, deve ter havido carros reserva disponíveis para substituição em mais número que nos anos precedentes. Esta conclusão é corroborada pelo maior índice percentual de cumprimento de viagens (vide Tabela C), que no entanto encontra-se viesado pelo ajuste - levado a cabo pelas próprias empresas - que se faz nesta variável quando a previsão de demanda é superior à demanda efetiva pelo serviço dentro de determinado mês, diferença que pode ter também sido minorada pelo aprimoramento dos sistemas de acompanhamento sistemático das variáveis operacionais, e efetivo uso dessas informações. Também nesse caso, temos um indicador de maior qualidade do sistema.

Do mesmo modo que os dois indicadores anteriores, a frota total sofre uma queda no ano de 1993, que creditamos também à necessidade de redução de pressões altistas sobre a tarifa.

CONCLUSÃO

Através da análise empreendida no primeiro capítulo, identificamos um modelo teórico ou "ideal" de transporte, que nomeamos por convencional. Suas características são a síntese das formas mais comuns de estruturação de sistemas de TCU, vigentes a partir dos anos 70 até a presente data: a) a auto-sustentação financeira enquanto sistema; b) o financiamento do serviço exclusivamente através da tarifa paga pelo usuário e; c) o atendimento da maior parte da demanda por empresas privadas de Ônibus.

Notamos que suas bases conduzem inexoravelmente à piora qualitativa quando da vigência de crises econômicas, particularmente se estas implicam em aumentos de custos para o serviço, já que a diminuição da renda real da população é uma das manifestações mais comuns delas.

Vimos também que exatamente os custos e a renda dos usuários são as variáveis sobre as quais o poder público local - por excelência o controlador dos conflitos e da operação dos sistemas de TCU - não tem influência, e que, portanto, seu raio de manobra se dá em outra instância, que está condicionada a três fatores a) ao timing entre a emergência das questões e a ação governamental para solucioná-las; b) à dimensão do problema a ser resolvido frente aos instrumentos de que dispõe o poder público para enfrentá-lo e c) à composição política do setor.

Esta instância é a própria definição institucional - que o poder municipal chama para si - das relações entre os principais agentes: o próprio Estado, as empresas ofertantes e a população usuária. Neste sentido, encontramos as opções de atuação teoricamente possíveis, tomando como objeto o modelo convencional: o encaminhamento de soluções dentro do próprio modelo convencional: a diferenciação de tarifas ou a racionalização operacional - que protelam, mas não solucionam o impasse tarifa/custos, atuando indiretamente sobre a renda real dos usuários e sobre os custos do serviço e; o rompimento com este modelo, através da redefinição de seus pilares: a) subsidiando o transporte com recursos orçamentários; b) encontrando outros agentes que não exclusivamente o usuário para contribuir com o financiamento ou c) estatizando a oferta no todo ou em parte.

Depois deste esforço de construção teórica, passamos a analisar o caso específico de Campinas, constatando: a) as influências da configuração urbana sobre a estruturação do TCU, observando que aquela não foi funcional à estruturação mais racional do serviço como um sistema e b) A complexificação da Legislação com o passar do tempo, que acompanha: a evolução do próprio sistema frente às mutações do espaço urbano e a preemência de condicionantes externos à esfera municipal (renda da população e custos do serviços).

Por fim analisamos os principais dados de custo, preço das tarifas e qualidade do serviço, constatando: uma elevação real do custo e do preço, este último para atender

tanto variações nos próprios custos quanto opções de política local para o Sistema de TCU do município; e uma abrupta melhora na qualidade a partir do início da década de 90.

O TCU de Campinas possuiu, durante todo o período de tempo analisado, as três características apontadas do modelo convencional de estruturação do Transporte Coletivo Urbano, embora no que se refere ao auto-sustento financeiro, o sistema da cidade tenha contato, por um curto período de tempo, com um subsídio de fonte orçamentária.

De acordo com o que vimos, com o agravamento da situação operacional do TCU da cidade no decorrer da década de 70, acarretando grande perda em qualidade do serviço ofertado, o poder público municipal viu-se obrigado a reorganizar o Sistema em outras bases institucionais. Isto se deu através da não renovação da concessão da CCTC como monopolista na oferta - pois esta passava a subcontratar as linhas menos interessantes -, e estipulação de um sistema de permissão a título precário. Seguindo o exemplo da capital, dividiu-se a cidade em áreas de operação exclusiva, o que permitiu racionalizar a divisão de custos entre as empresas e estabelecer um controle mais estrito sobre elas.

Note-se que, se antes o governo municipal estava preso pela legislação que concedia 10 anos de concessão à CCTC, e que esta, por ser monopolista, detinha um raio de manobra bastante grande, após a reorganização institucional, o poder público ganhou maior flexibilidade e poder de intervenção

sobre uma gama ampla de elementos que definem o TCU da cidade. De acordo com a discussão do item II do Capítulo II, houve um ganho na capacidade de governo do poder público municipal, desde que pulverizou-se e disciplinou-se o poder das operadoras privadas.

Nos moldes de nossa discussão inicial, as mudanças promovidas na década de 80 pelo poder municipal da cidade de Campinas podem ser entendidas como um movimento de reorganização institucional e de operação do TCU no interior do modelo convencional, visto que persistiram as suas características principais.

As diversas ações compensatórias à queda da renda real dos usuários no decorrer da década de 80, e as ações da municipalidade no sentido de melhorar tecnicamente o sistema, também devem ser entendidas da mesma forma, com a exceção do subsídio orçamentário ao Passe Operário, que vigorou por pouco tempo (no início da década de 80).

Já a reorganização operacional do financiamento do sistema, realizada no início da década de 90 contém pelo menos um elemento de ruptura com o modelo convencional, que é exatamente aquele que conferiu êxito ao Sistema da cidade em termos de melhora qualitativa.

"Burlou-se" o princípio da auto-sustentação financeira, introduzindo um novo agente financiador: os empregadores privados da cidade. Com os novos recursos amealhados pelo Sistema e controlados publicamente em sua maior parte, foi possível conduzir uma renovação e aumento da frota muito

grande, o que possibilitou grandes avanços para o usuário frequente, sem que lhe fosse tomado mais recursos em termos reais.

Quando passou-se ao controle público de grande parte da receita do sistema, o poder público municipal passou a contar com um instrumento novo e importante no jogo de forças com as operadoras. Pode-se então dizer que a capacidade de governo teve novo incremento por conta da reorganização operacional dos anos 90.

Por fim, no ano de 93, retrocedeu-se em todos os indicadores de melhoria de qualidade do sistema. Isto se deveu a uma deterioração, no ano de 92, do esquema de financiamento que tão bem havia funcionado nos primeiros anos, em virtude da queda da base de contribuintes do Sistema via Vale Transporte (os empregadores da cidade), e à fuga de receita derivada do mercado negro de passes com desconto. Para evitar uma grande elevação da tarifa, o poder público, por iniciativa própria, induziu ou apoiou uma queda de qualidade no transporte na cidade. Ressalte-se entretanto, que é um "salto calculado", embasado na constatação de que os empresários foram os grandes ganhadores com a renovação da frota observada nos anos anteriores, e incentivaram uma renovação relativamente exagerada e incompatível com o nível de renda dos usuários.

De todo o trabalho, extraímos algumas observações gerais, que ensejam recomendações aos administradores públicos:

a) O Transporte coletivo, por sua essencialidade, deve ser considerado sob um aspecto mais amplo do que estudos de viabilidade econômica privada possam indicar. Em especial, devem ser considerados os impactos sobre a renda real da população usuária - que podem justificar o subsidiamento do transporte pelas esferas públicas; e as consequências de uma dada estruturação operacional para a atividade econômica. Um transporte que seja disfuncional à mobilidade das pessoas no trajeto casa/trabalho/casa deve ser repensado pelas autoridades públicas.

b) O transporte não pode ser desvinculado da estrutura de ocupação do solo de nossas cidades. Os impactos de conformações particulares tanto do transporte quanto da ocupação do solo são mútuos e recíprocos. A ocupação imobiliária no Brasil, que configurou um modelo centro-rico, periferia-pobre, difundido na maioria de nossas cidades, traz problemas de difícil solução para o atendimento de demandas por transporte em geral (coletivo, individual e de cargas). Do mesmo modo, o modelo rodoviarista, e as políticas de incentivo ao transporte individual levadas a cabo, consciente ou inconscientemente, no decorrer de nosso processo de industrialização, demanda alterações cruciais na estrutura de ocupação do solo, nem sempre para benefício das populações carentes. Um efetivo planejamento destes dois níveis da questão urbana deve levar em conta esta cadeia integrada de relações e nortear as decisões públicas na

regulamentação e estruturação tanto do sistema de transporte quanto das construções de residências e estabelecimentos.

c) O estrito controle público e acompanhamento estatístico das variáveis do transporte coletivo: preço, custo, receitas, operação, financiamento, tarifação, etc., só traz benefícios à tarefa de planejamento da oferta deste serviço essencial, e adequação aos perfis da demanda (desde moradia até renda e trabalho dos usuários). Serviços de Transporte Coletivo não se prestam à livre iniciativa, pois as formas de decisão privadas introduzem prejuízos sociais insuportáveis. Demandam, por isso, a constante preocupação dos administradores em disciplinar a atuação privada no transporte coletivo, como geralmente é o caso.

ANEXO I

Lei 2.350, de 5 de outubro de 1960

Dispõe sobre a regularização do serviço de Transportes
Coletivos

A Câmara Municipal decreta e eu, Prefeito do Município de Campinas, promulgo a seguinte lei:

Artigo 1.º - Fica o Executivo autorizado a abrir, nas condições estatuídas por esta Lei, concorrências públicas para o estabelecimento em caráter efetivo, de linhas de Ônibus urbanas, destinadas a servir com eficiência a cidade e aos bairros de Campinas.

Artigo 2.º - O serviço de transporte coletivo urbano de preferência será explorado por uma só concessionária, obedecendo os termos desta lei.

Artigo 3.º - O prazo de concessão do serviço de Ônibus será de 10 (dez) anos. Faltando dois (2) anos para o término do prazo da concessão, o poder concedente promoverá entendimentos com a concessionária visando a renovação do contrato por igual período de tempo.

Parágrafo 1.º - Caso não cheguem as partes a acordo, colocará a Prefeitura em nova concorrência o serviço, até seis meses antes da terminação do prazo do contrato anterior.

Parágrafo 2.º - A concessionária fica obrigada à prestação dos serviços, até que, julgada a nova concorrência, o vencedor inicie as suas atividades, não havendo, em hipótese alguma, interrupção de serviços.

Artigo 4.º - O concorrente deverá provar que dispõe de meios para guarda, reparação e conservação dos veículos, além de provar, insofismavelmente, que possui idoneidade técnica e financeira para o empreendimento.

Parágrafo Único - As empresas vencedoras das concorrências, obrigam-se a publicar, nos jornais da terra, balancete anual de seu movimento financeiro.

Artigo 5.º - Constituem obrigação das concessionárias:

- 1- Fazer com que o serviço de transporte se inicie, diariamente, às 5:30 horas e termine uma hora após às 24 horas;
- 2- Ter de reserva, além dos carros normalmente em uso, os veículos necessários a fim de que, em caso de acidente, possa o serviço ser mantido sem supressão de viagem;
- 3- Ter em dia um registro para cada veículo, indicando a data em que entrou em serviço e as operações ou modificações por que passou;
- 4- Comunicar ao Poder Executivo, sempre que houver alteração, os nomes e residências de seus motoristas e

cobradores, e mais o pessoal que for empregado nos veículos, bem como o número de suas carteiras de habilitação, quando for o caso;

5- Remeter, mensalmente, à Prefeitura, dados estatísticos sobre os passageiros transportados, bem como relação das ocorrências dignas de registro, que se verificarem durante o mês;

6- Fornecer, mensalmente, passes com desconto de 50% (cinquenta por cento) aos estudantes de escolas primárias, secundárias e de ensino profissional livre devidamente reconhecidas;

7- Manter uma no mínimo, ou mais linhas circulares, além das que servem os bairros.

Parágrafo Único - Os vencedores das concorrências ficarão obrigados a facilitar à Prefeitura o exame, em qualquer época, das condições de segurança dos veículos.

Artigo 6.º - A Prefeitura, dentro do prazo máximo de cento e vinte (120) dias, baixará regulamento, onde disporá sobre todas as características da quantidade e qualidade do serviço de transporte, notadamente especificações sobre segurança, higiene, conforto, tipos de instalações e de material fixo e rodante, construções, itinerários, pontos terminais ou de paradas e extensões, bem como sobre os cuidados que devem ser dispensados aos veículos.

Artigo 7.º - Não poderá a concessionária deixar de cumprir as determinações da Prefeitura, concernentes a extensões de novos trajetos, desde que haja suficiente número de passageiros a serem servidos, de molde a que a nova linha não funcione em regime de prejuízo.

Parágrafo Único - Não poderá a concessionária, outrossim, deixar de cumprir outras determinações da Prefeitura, desde que lhe seja assegurada a equação financeira nos termos do artigo 9.º, porventura alterada em consequência de modificações no serviço.

Artigo 8.º - O preço da passagem será único para todas as linhas e qualquer que seja o percurso ou o tipo do veículo.

Artigo 9.º - Considerar-se-á justa a tarifa quando assegurar lucro enquadrável nos seguintes limites mínimos e máximos: 8% (oito por cento) a 12% (doze por cento) sobre o investimento, aumentado de 8% (oito por cento) a 12% (doze por cento) sobre o total da receita, desta descontados os juros pagos pela concessionária.

Parágrafo 1.º - Reputar-se-ão como despesas de operação as depreciações até o limite permitido pelas leis sobre o imposto de renda, bem como as reservas legais e das indenizações para atender às leis trabalhistas.

Parágrafo 2.º - Não serão computados como lucros do serviço tão somente os apurados na venda de material e na de imóveis.

Parágrafo 3o. - Se o lucro do serviço exceder da quantia permitida será o excesso escriturado em conta especial de estabilização, para utilização na cobertura de eventuais exercícios deficitários, sem a necessidade de alteração dos preços das passagens.

Parágrafo 4o. - No vencimento do contrato, os fundos existentes em razão do excesso de lucro, na forma do parágrafo anterior, passarão para a Prefeitura Municipal que os usará na melhoria do sistema de transporte urbano ou na pavimentação de vias públicas urbanas.

Artigo 10o. - As tarifas serão revistas sempre que uma das partes, concedente ou concessionária, tiver elemento para justificar a revisão.

Parágrafo 1o. - A nova tarifa deverá ser elaborada por uma Comissão integrada de dois vereadores, um representante da Prefeitura e dois representantes da concessionária.

Parágrafo 2o. - Oficiará o Prefeito, quando for o caso, à Câmara, solicitando a indicação dos vereadores.

Parágrafo 3o. - De posse do parecer da Comissão, fixará o Prefeito, por decreto, as novas tarifas, indicando a data do início de sua vigência; havendo divergência entre os membros da Comissão, a decisão do Prefeito não poderá desobedecer ao disposto no artigo 9o.

Artigo 11o. - A Prefeitura prestará os seguintes auxílios à concessionária:

a) As vias públicas percorridas pelos veículos serão obrigatoriamente dotadas de pavimentação de primeira classe;
b) Tomará a seu cargo o serviço de sinalização dos pontos iniciais e de paradas.

Artigo 12o. - Quando se trata de concessionária cujo capital for inferior a Cr\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de cruzeiros) será ela obrigada a instituir um seguro de Cr\$ 50.000,00 (cinquenta mil cruzeiros) por pessoa e Cr\$ 500.000,00 (quinhentos mil cruzeiros) por catástrofe, para cada veículo licenciado.

Artigo 13o. - Os veículos utilizados, se forem adquiridos com reserva de domínio, deverão apresentar pelo menos 50% (cinquenta por cento) do seu valor pagos.

Artigo 14o. - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Paço Municipal de Campinas, aos 5 de outubro de 1960.

MIGUEL VICENTE CURY
PREFEITO MUNICIPAL

ANEXO II

Lei No. 4.175, de 22 de setembro de 1972

Altera e acrescenta disposições à Lei 2.350, de 05 de Outubro de 1960, que dispõe sobre a regularização do serviço de transportes coletivos e dá outras providências.

A Câmara Municipal aprovou e eu, Prefeito de Campinas, de acordo com Decreto-Lei Estadual Complementar no. 9, de 31 de Dezembro de 1969, Artigo 300., sanciono e promulgo a seguinte lei:

Artigo 10. - O artigo 9o. da Lei no. 2.350 de 05 de outubro de 1960 passa a ter a seguinte redação, revogados os seus parágrafos:

"Artigo 9o. - Serão asseguradas à concessionária tarifas que permitam a justa remuneração do capital, o melhoramento e a expansão do serviço e assegure o equilíbrio econômico e financeiro do contrato.

Parágrafo Único - Fica o Executivo autorizado a promover junto à concessionária a revogação das cláusulas 13 e 14 do contrato em vigor ou promover a própria revogação do ajuste".

Artigo 20. - O Artigo 10, da Lei no. 2.350, de 05 de outubro de 1960, passa a ter a seguinte redação, revogados os seus parágrafos:

"Artigo 10 - As tarifas poderão ser revistas sempre que uma das partes, concedente ou concessionária, tiver elemento para justificar a revisão.

Parágrafo Único - A revisão tratada neste artigo, somente será concedida pelo Executivo, após parecer do Conselho Interministerial de Preços, que, obrigatoriamente será ouvido, por solicitação do Prefeito".

Artigo 30. - Fica o Prefeito Municipal autorizado a abrir concorrência pública para exploração dos serviços de transportes coletivos de passageiros, por auto-ônibus, em novos trajetos para os quais a atual concessionária venha a se recusar, sob qualquer pretexto, devendo ser feita uma concorrência para cada itinerário.

Parágrafo Único - A concessionária, que atualmente mantém contrato com a Prefeitura, deverá ser consultada previamente pelo Executivo, quanto ao atendimento de novas linhas ou trajetos, que o poder concedente tenha interesse em criar ou alterar, devendo responder no prazo de 30 (trinta) dias.

Artigo 40. - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Paço Municipal de Campinas, 22 de setembro de 1972

DR ORESTES QUÉRCIA
PREFEITO MUNICIPAL

ANEXO III

Lei No. 4.997, de 03 de julho de 1980.

Estabelece que o Serviço de Transporte Coletivo no Município será executado através de permissão.

A Câmara Municipal aprovou e eu, Prefeito do Município de Campinas, sanciono e promulgo a seguinte lei:

Artigo 1º. - O serviço público de transporte coletivo no Município de Campinas será executado, por delegação do Executivo, a pessoas jurídicas de direito privado, no regime de permissão a título precário, vedado o monopólio, privilégio ou exclusividade.

Parágrafo Único - O serviço de que trata este artigo será realizado por auto ônibus, excluído o ônibus elétrico.

Artigo 2º. - O serviço será delegado a pelo menos, 6 (seis) empresas existentes há mais de dois (2) anos anteriores à data de publicação desta lei, atuando no ramo de transporte coletivo urbano.

Artigo 3º. - O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de sessenta (60) dias, revogando-se as disposições em contrário, especialmente as leis nos 2.350, de 06 de outubro de 1960; 3.628, de 22 de setembro de 1.967 e 4.175, de 22 de setembro de 1.972.

FAÇO MUNICIPAL DE CAMPINAS, aos 3 de Julho de 1.980.

DR FRANCISCO AMARAL
PREFEITO MUNICIPAL DE CAMPINAS.

ANEXO IV

Decreto N.º. 6.309, de 14 de Novembro de 1980.

Aprova o Regulamento da Lei N.º. 4.997 de 03 de julho de 1.980, sobre os serviços de transportes coletivos de passageiros por ônibus de Campinas.

O Prefeito do Município de Campinas, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 39, itens II e V, e 57, inciso I, letra "a", do Decreto-Lei Complementar Estadual N.º. 9, de 31 de dezembro de 1969 (Lei Orgânica dos Município), DECRETA:

Artigo 1º. - Fica aprovado o regulamento da Lei No. 4997, de 03 de Julho de 1980, sobre os serviços de transportes coletivos de passageiros por ônibus de Campinas.

Artigo 2º. - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Campinas, 14 de novembro de 1.980.

DR. FRANCISCO AMARAL
PREFEITO MUNICIPAL DE CAMPINAS

REGULAMENTO

Artigo 1º. - O Serviço de Transporte Urbano de passageiros por ônibus, excluídos os elétricos, no Município de Campinas, será prestado e explorado por, no mínimo, seis empresas permissionárias, nos termos estabelecidos no ato de permissão.

Parágrafo Único - Todos os procedimentos administrativos decorrentes do edital de chamamento deverão estar concluídos em até 60 dias após a data da apresentação das propostas.

Artigo 2º. - Competirá ao Departamento competente da Prefeitura definir as áreas de operação e linhas que serão colocadas à permissão, respeitando as seguintes categorias:

I - Área central inscrita em um polígono, não individualizado nos termos do inciso II, a ser explorada por qualquer permissionária, de acordo com o dispositivo desta regulamentação e dos respectivos editais de chamamento;

II - Áreas de operação compreendidas em polígonos, abrangendo todo o Município, onde haverá exclusividade de operação por única empresa, salvo o determinado no inciso seguinte.

III- Linhas diametrais e setoriais interligando duas ou mais áreas, com as características de exclusividade de que trata o artigo anterior.

Parágrafo 1º. - Para cada linha diametral ou setorial, haverá um edital específico de chamamento, após publicação

dos atos de permissão relativos a todas as áreas de operação objeto de interligação. Àquele edital somente poderão atender as permissionárias das áreas de operação interligadas.

Parágrafo 2o. - A Prefeitura poderá criar linhas circulares, desde que comprovado o interesse público, que serão operadas com exclusividade, em regime de permissão, assegurada a preferência, em processo seletivo, às permissionárias das áreas operacionais.

Artigo 3o. - As permissões de que trata a presente regulamentação serão delegadas por ato do prefeito Municipal, podendo ser prorrogadas a pedido da permissionária e concordância da Prefeitura Municipal, sendo vedado:

a) - O monopólio, privilégio ou exclusividade, representados por escolha ou manutenção de mais de uma empresa pertencente a um mesmo grupo econômico, ao mesmo tempo, ainda que não caracterizadas as condições de subsidiárias - "holding", congêneres ou assemelhadas;

b) - Que uma mesma empresa explore mais de uma área de operação.

c) Indenização, a qualquer título, pela Prefeitura Municipal em razão da revogação justificada da permissão inclusive ao final desta.

Artigo 4o. - As permissões de que trata o artigo anterior, dadas a título precário e com exclusividade na área permitida, somente serão delegadas a empresas que há mais de dois anos anteriores à data da publicação da Lei 4.997, estejam atuando no ramo de transporte coletivo, dando-se preferência, em igualdade de condições, às que executem serviço de transporte urbano em Campinas, à data da apresentação das propostas.

Parágrafo Único - As permissões serão remuneradas por preço público, pago pelas permissionárias, e cuja forma de cálculo será estabelecida no Edital de Chamamento.

Artigo 5o. - A Prefeitura delimitará a área de atuação, itinerários, quantidade de linhas e frota necessária e a quantidade inicial de carros para cada linha das permissionárias que se enquadrarem nos dispositivos desta Regulamentação para a execução do serviço, obedecido o preceituado no Artigo 2o. da Lei 4.997.

Parágrafo Único - Além do itinerário normal das linhas de transportes coletivos, a Prefeitura determinará os itinerários a serem percorridos pelos ônibus, no recolhimento ou distribuição dos veículos nas linhas.

Artigo 6o. - A criação de novas linhas, extensões das já existentes ou a colocação de mais carros deverão observar a existência de passageiros que justifiquem o serviço, de modo a que não funcionem em regime de prejuízo e assegurem o equilíbrio financeiro global de toda área de operação.

Artigo 7o. - Compete à Prefeitura a criação, alteração, extensão, fixação de pontos iniciais e pontos de parada dos Ônibus nas respectivas linhas, bem como a definição de suas características.

Parágrafo Único - As permissionárias submeterão à prévia aprovação da Prefeitura proposta de criação de linha ou alteração de itinerário que desejem introduzir, justificando a medida em termos de qualidade, eficiência e economia dos serviços.

Artigo 8o. - O número de veículos necessários à operação do serviço e que constituirá a frota vinculada às linhas, será sempre fixado pela Prefeitura, observando-se:

...
(várias normas quanto à apresentação do veículo)...

Artigo 9o. - A qualquer tempo a frota vinculada às áreas poderá ser aumentada, quer a pedido da permissionária, quer por determinação da Prefeitura, desde que se observe o disposto no Artigo 6o. e nos incisos II e V do Artigo 8o.

Parágrafo 1o. - Quando se tratar de aumento de frota por determinação da Prefeitura, será dado à permissionária prazo não inferior a 90 (noventa) dias para cumprir a determinação. Por motivo de força maior justificado, o prazo inicialmente dado à permissionária poderá ser prorrogado a juízo da Prefeitura Municipal.

Parágrafo 2o. - Os acréscimos de frota que forem determinados pela Prefeitura Municipal, deverão estar relacionados ao aumento populacional da área onde opera a permissionária.

Parágrafo 3o. - O número de veículos paralizados, quer em reserva, quer para fins de reparação ou manutenção, não poderão exceder a 15% do número de veículos da frota vinculada à área, podendo a permissionária vincular outros ônibus como reserva especial.

Parágrafo 4o. - Nenhum veículo poderá permanecer retirado do serviço por mais de 60 (sessenta) dias, devendo nesse caso a permissionária providenciar sua substituição, salvo motivo de força maior comprovado.

Artigo 10o. - É vedado às permissionárias contratar com terceiros no todo ou em parte a prestação dos serviços a seu cargo.

Artigo 11o. - Cabe à Prefeitura a fiscalização do serviço, tendo em vista resguardar o interesse público.

Parágrafo Único - Aos funcionários da Prefeitura para a fiscalização do serviço de transporte coletivo, fica assegurado o livre acesso às instalações das permissionárias e nos ônibus em tráfego, como também lhe serão prestadas as informações solicitadas.

Artigo 12o. - Durante a vigência das permissões, e para guarda e manutenção de seus veículos, a permissionária se

obriga a dispor de garagens fechadas, localizadas numa distância de até 10 (dez) Kms. do limite do Município de Campinas, totalizando sempre área não inferior a 60 m² por veículo vinculado ao serviço.

Parágrafo 1o. - As garagens a que se refere este artigo deverão dispor das instalações e equipamentos que forem necessários para a adequada operação do serviço de manutenção.

Parágrafo 2o. - A permissionária se obriga a manter a Prefeitura permanentemente informada sobre a localização, área e demais características dos imóveis que estiver utilizando para os fins deste Artigo e do disposto no Artigo 21o..

Artigo 13o. - A outorga das permissões será precedida de edital de chamamento dos interessados, para seleção dos melhores pretendentes;

Parágrafo 1o. - As permissionárias deverão provar, insofismavelmente, que possuem capacidade técnica e idoneidade financeira para a operação do serviço;

Parágrafo 2o. - As exigências da capacidade técnica e idoneidade financeira serão estipuladas no edital de chamamento.

Artigo 14o. - O período mínimo do serviço será de 20 horas, diariamente, com início às 5 horas e término a 1 hora do dia imediato.

Parágrafo 1o. - Os horários aprovados deverão garantir, em cada linha, uma frequência mínima de viagens e de veículos e um oferecimento de lugares que proporcionem aos passageiros um tempo de espera inferior a 20 (vinte) minutos, na zona urbana, nos períodos de maior movimento de passageiros (períodos de "rush") e de 30 (trinta) minutos fora desses períodos, salvo motivo de força maior, de acordo com a tabela de horários a ser fixada pela Prefeitura.

Parágrafo 2o. - Sempre que for julgado de interesse pela Prefeitura Municipal ou por sugestão da permissionária, poderão ser utilizadas viagens de percurso parcial, dentro do itinerário da linha, de modo a atender a demanda em pontos intermediários (booster).

Artigo 15o. - As permissionárias manterão um registro para cada veículo, indicando as características do carro, a data em que entrou em serviço e as modificações por que passar, conforme inciso IV do artigo 8o..

Artigo 16o. - As permissionárias remeterão, mensalmente, à Prefeitura, entre outros, dados estatísticos linha por linha, dos passageiros transportados, viagens realizadas e quilômetros percorridos.

Artigo 17o. - Na hipótese de criação, modificação ou extensão de linhas dentro de uma mesma área ou pertencente

ao mesmo conjunto de linhas, o serviço será assumido pela permissionária da área.

Artigo 18o. - A permissionária se obriga a operar o serviço com continuidade, regularidade e eficiência, observando a legislação pertinente, as normas do serviço de transporte coletivo de passageiros estabelecidos, bem como as disposições do sistema de circulação viária.

Artigo 19o. - Para efeito de operação das linhas que lhe forem atribuídas, a permissionária receberá uma "Ordem de Serviço de Operação", contendo:

- I - frota vinculada;
- II- relação das linhas vinculadas à área;
- III- características operacionais das linhas vinculadas à área:

... (seguem as características das linhas)...

Artigo 20o. - A permissionária se obriga a empregar, na operação do serviço, pessoal devidamente habilitado e idôneo, nele exigindo perfeita disciplina, boa apresentação no exercício de suas funções, bem como urbanidade no trato com o público.

... (seguem características exigidas dos motoristas e cobradores)...

Artigo 21o. - A permissionária, como pessoa jurídica, se obriga a ter como objetivo social, ainda que não exclusivo, a operação do transporte coletivo por ônibus, e a manter uma representação nesta Cidade, no caso de sua sede situar-se fora do Município, preposto com poderes irrevogáveis de decisão quanto à permissão, o qual deverá estar de posse permanente dos registros e controles exigidos por esta regulamentação.

Artigo 22o. - Observadas as normas legais, a permissionária terá autonomia para administrar seu patrimônio e dirigir seus serviços com organização e pessoal próprio, dentro das condições e regulamentos expedidos pela Prefeitura e constantes do respectivo ato de permissão.

Artigo 23o. - Como remuneração dos serviços a permissionária terá direito à percepção das tarifas cobradas dos usuários, estabelecidas pela Prefeitura conforme legislação vigente.

Artigo 24o. - Será adotada, de início, a tarifa vigente na data da permissão para qualquer linha ou tipo de carro, havendo abatimento de 50% (cinquenta por cento) aos escolares de 1o. e 2o. graus.

Artigo 25o. - Serão fixadas tarifas que permitam a obtenção de recursos suficientes para:

- a) despesas de exploração e melhoria dos serviços, abrangendo operação, manutenção e administração bem como tributos e encargos;
- b) constituição do fundo de depreciação dos bens perecíveis;
- c) remuneração adequada do investimento;

Parágrafo Único - A remuneração adequada do investimento refere-se à área objeto da permissão.

Artigo 26o. - As tarifas para cobertura dos encargos financeiros e lucro legal serão revistas por solicitação das permissionárias, ou a critério do Poder Público, obedecendo as exigências da legislação pertinente.

Artigo 27o. - A Prefeitura e as permissionárias não poderão conceder descontos nos pagamentos das passagens exceto os casos previstos no Artigo 24o. deste Decreto.

Artigo 28o. - A permissionária, na qualidade de empregadora, se obriga a cumprir todas as disposições atuais e futuras, da legislação trabalhista ou previdenciária.

Artigo 29o. - Na prestação do serviço, fica a permissionária sujeita à fiscalização permanente da Prefeitura Municipal, reconhecida e assegurada a faculdade de:

...

(segue a lista dos poderes de fiscalização da municipalidade)...

Artigo 30o. - Fica reconhecida à Prefeitura Municipal a faculdade de examinar, a qualquer tempo, a escrituração da permissionária, registros e controles exigíveis por este Decreto.

Parágrafo Único - O exame a que se refere este artigo será exercido por intermédio de representantes da Prefeitura Municipal, devidamente credenciados.

Artigo 31o - Por inobservância das obrigações previstas na legislação em vigor e em particular das obrigações assumidas a permissionária ficará sujeita, conforme o caso, às seguintes penalidades:

- I - Advertência
- II - Imposição de multas;
- III - apreensão ou interdição de veículos;
- IV - revogação da permissão.

Artigo 32o. - As penas de advertência ou de multa se farão através de processo interno da Prefeitura Municipal, cabendo à Permissionária o direito de defesa dentro do prazo de trinta (30) dias.

Parágrafo Único - Se a decisão lhe for contrária, a permissionária poderá recorrer ao Prefeito Municipal no prazo de 15 (quinze) dias contados do recebimento da notificação do resultado do julgamento.

Artigo 33o. - A apreensão ou a interdição de veículos da permissionária, vinculados ao serviço se dará sempre que, a critério da fiscalização, o veículo seja considerado em condições impróprias para o serviço, quer por desatender às normas regulamentares, quer por oferecer riscos à segurança dos usuários, conforme o Código Nacional de Trânsito.

Artigo 34o - Serão igualmente apreendidos os veículos da permissionária que estiverem operando em linha não autorizada, ou operando sem estarem regularmente "Vinculados ao Serviço", nos termos do inciso IV do Artigo 8o..

Artigo 35o. - A apreensão ou a interdição de veículos se dará através de expedição de um "Auto de Interdição" por parte da fiscalização da Prefeitura Municipal, que poderá lacrar a catraca, a qual só será deslacrada, e o veículo liberado após sanadas as irregularidades apontadas no "Auto de Interdição" e obtida nova vistoria da Prefeitura Municipal.

Artigo 36o. - Nos casos de deficiência grave na prestação do serviço previsto no Artigo 5o., nas hipóteses do Artigo 38, poderá a Prefeitura Municipal, mediante decisão do Prefeito, revogar a permissão.

Artigo 37o. - Considera-se deficiência grave na prestação do serviço:

I - redução superior a 50% (cinquenta por cento do número de veículos fixados na "Ordem de Serviço de Operação", para a operação de qualquer das linhas vinculadas à área, salvo por motivo de força maior;

II - reiterada a inobservância das características das linhas fixadas na "Ordem de Serviço de Operação", após a aplicação das outras penalidades;

III - reiterada falta de atendimento de intimação expedida pela Prefeitura Municipal, no sentido de retirar de circulação veículo julgado em condições inadequadas para o serviço, após aplicação do Artigo 35.

Artigo 38o. - Poderá ainda dar causa a revogação a ocorrência de:

I - má execução do serviço, em qualidade ou quantidade, por manifesta negligência ou por incapacidade técnica, administrativa ou financeira da permissionária;

II - não recolhimento, pela permissionária, nos prazos estipulados, do valor das multas que lhe forem aplicadas e pelas quais não forem apresentados recursos;

III - decretação de falência ou declaração de insolvência da permissionária;

IV - dissolução da permissionária como pessoa jurídica;

V - infringência dos Artigos 9o. e 12o.;

VI - abandono do serviço.

Artigo 39o. - A revogação da permissão se fará através de processo interno da Prefeitura Municipal, no qual será dado

à permissionária o direito de defesa no prazo de 30 (trinta) dias, mantida a permissão até a decisão final, observando-se o disposto no Artigo 40o..

Artigo 40o. - Revogada a permissão e respeitado o direito de defesa de que trata o Artigo anterior, se for mantida a revogação, a partir da data de publicação da mesma, a permissionária será impedida de continuar a explorar o serviço, podendo a Prefeitura adotar medidas de emergência para assegurar a continuidade do serviço.

Parágrafo 1o. - Dentre as medidas de que trata o "caput", a Administração poderá determinar a exploração das linhas, em caráter eventual, por uma ou mais permissionária, até o estabelecimento de nova permissão, pelo que se valerá do disposto no artigo 45o..

Parágrafo 2o. - Não será dada nova permissão à empresa que já tenha tido sua permissão cassada.

Artigo 41o. - Do exercício do direito previsto nos Artigos 33o. e 36o., não resultará para a Prefeitura Municipal qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, compromissos ou obrigações da permissionária, para com seus empregados ou terceiros.

Artigo 42o. - A permissionária prestará caução para garantia da execução da permissão, conforme o estabelecido pelo edital de chamamento.

Artigo 43o. - A caução poderá ser feita em moeda nacional, ou, em valor equivalente, em títulos da dívida pública, do Município de Campinas, do Estado de S. Paulo ou da União, podendo ainda ser substituída por fiança bancária ou apólice de seguro especificando as responsabilidades constantes deste Artigo.

Parágrafo 1o. - A permissionária ficará obrigada a reintegrar o valor da caução dentro do prazo de 30 (trinta) dias, em caso de sua utilização para fins específicos;

Parágrafo 2o. - A caução será devolvida, ou liberada a fiança bancária ou o seguro, 30 (trinta) dias após o vencimento da permissão, ou de sua rescisão amigável, se não houver débito ou responsabilidade, ou satisfeitos estes.

Artigo 44o. - A Prefeitura não será responsável, quer perante terceiros, quer em relação à permissionária, por quaisquer prejuízos decorrentes da execução do serviço permitido, inclusive os resultantes de infrações de dispositivos legais, regulamentares ou contratuais, dolo, ação ou omissão voluntária, negligência, imperícia ou imprudência dos empregados, agentes ou prepostos da permissionária.

Artigo 45o. - Em caso de força maior, e atendendo a determinação da Prefeitura Municipal, a permissionária se

obriga a operar serviços fora da própria área, sempre em caráter temporário.

Artigo 46o. - Para todas as questões judiciais oriundas das permissões que forem lavradas fica eleito o fóro da Comarca de Campinas, com renúncia a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

DR FRANCISCO AMARAL
PREFEITO MUNICIPAL DE CMPINAS

TABELAS

E

GRÁFICOS

TABELA 1
BRASIL E ESTADO DE SAO PAULO
POPULACAO URBANA E RURAL

| ANO | BRASIL | | SAO PAULO | |
|------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|
| | POPULACAO URBANA | POPULACAO RURAL | POPULACAO URBANA | POPULACAO RURAL |
| 1940 | 12,880,182 | 26,356,133 | 3,168,111 | 4,012,205 |
| 1950 | 18,782,891 | 33,161,506 | 4,804,211 | 4,330,212 |
| 1960 | 31,303,034 | 38,101,503 | 8,019,743 | 4,789,488 |
| 1970 | 52,084,964 | 41,054,053 | 14,276,239 | 3,495,709 |
| 1980 | 86,436,409 | 38,586,297 | 22,196,370 | 2,844,334 |

Fonte: Anuario Estatístico do Brasil - 1991

TABELA 2

RENDIMENTO MEDIO MENSAL DOS TRABALHADORES ASSALARIADOS
DA GRANDE SAO PAULO

| ANO/MES | VALOR ABSOLUTO (MEDIA) (1) (2) |
|----------|--------------------------------------|
| Julho/85 | 43,265,482 |
| Julho/86 | 46,000,785 |
| Julho/87 | 28,474,969 |
| Julho/88 | 31,100,986 |
| Julho/89 | 32,563,331 |
| Julho/90 | 25,990,684 |
| Julho/91 | 26,000,785 |
| Julho/92 | 21,884,009 |
| Julho/93 | 24,418,758 |

(1) Exclusive os assalariados que no tiveram remuneracao no mes

(2) Inflator utilizado - IGV do DIEESE. Valores em cruzeiros de julho de 1993

Fonte: Boletim do DIEESE - Agosto de 93

TABELA 3
 POPULACAO TOTAL E TAXA DE CRESCIMENTO
 MUNICIPIO DE CAMPINAS

| ANO | POPULACAO TOTAL | TAXA DE CRESCIMENTO |
|------|--------------------|------------------------|
| 1940 | 129,940 | - |
| 1950 | 152,547 | 1.61 |
| 1960 | 219,303 | 3.70 |
| 1970 | 375,864 | 5.54 |
| 1980 | 664,559 | 5.86 |
| 1991 | 846,238 | 2.22 |

Fonte: FIBGE: Censos Demograficos de 1940a 1980; Resultados Preliminares do Censo de 1991/In Sumario de Dados No. 1 - Populacao - Regiao de Campinas - FHC/Seplan-1993

TABELA 4
DISTRIBUICAO DO NUMERO DE VIAGENS SEGUNDO FORMA DE PAGAMENTO

(em milhoes)

| Ano | Numerario | Passe(1) | Passe Operario | Passe Escolar | Vale Transporte | Outros | Total |
|---------|-----------|----------|----------------|---------------|-----------------|--------|--------|
| 1989 | 85.85 | 65.77 | 1.80 | 7.62 | 4.34 | 4.73 | 170.11 |
| 1990 | 50.29 | 68.48 | 0.73 | 4.63 | 44.36 | 2.30 | 170.78 |
| 1991 | 27.54 | 83.07 | 0.16 | 4.93 | 44.21 | 14.07 | 174.00 |
| 1992(2) | 11.15 | 65.92 | 0.13 | 9.96 | 37.08 | 10.59 | 134.84 |
| 1993(3) | 12.19 | 33.41 | 0.10 | 3.87 | 19.38 | 0.05 | 68.99 |

(1) Em 1989, o numero se refere ao passe comum. A partir de 1990, trata-se do passe popula

(2) Em 1992, nao estavam disponiveis os numeros do mes de novembro, que nao foram incluido

(3) Em 1993, os dados se referem ao periodo de janeiro a junho

Fonte: Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas

TABELA 5
 TARIFA DE CATRACA E TARIFA SOCIAL
 MENSAL DE 11/80 A 12/93

| MES | VALORES NOMINAIS | | VALORES REAIS (1) | | VARIACAO REAL (%) | |
|--------|------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|
| | TARIFA CATRACA | TARIFA SOCIAL | TARIFA CATRACA | TARIFA SOCIAL | TARIFA CATRACA | TARIFA SOCIAL |
| NOV/80 | 12.00 | | 76.76 | | - | |
| DEZ | 12.00 | | 71.38 | | -0.07 | |
| JAN/81 | 12.00 | | 67.40 | | -0.06 | |
| FEV | 12.00 | | 63.26 | | -0.06 | |
| MAR | 12.00 | | 58.30 | | -0.08 | |
| ABR | 12.00 | | 54.31 | | -0.07 | |
| MAI | 18.00 | | 77.24 | | 0.42 | |
| JUN | 18.00 | | 72.73 | | -0.06 | |
| JUL | 18.00 | | 69.62 | | -0.04 | |
| AGO | 18.00 | | 66.26 | | -0.05 | |
| SET | 18.00 | | 62.08 | | -0.06 | |
| OUT | 18.00 | | 59.08 | | -0.05 | |
| NOV | 25.00 | 15.00 | 78.64 | 47.18 | 0.33 | |
| DEZ | 25.00 | 15.00 | 74.67 | 44.80 | -0.05 | -0.05 |
| JAN/82 | 25.00 | 15.00 | 71.94 | 43.16 | -0.04 | -0.04 |
| FEV | 25.00 | 15.00 | 67.68 | 40.61 | -0.06 | -0.06 |
| MAR | 25.00 | 15.00 | 63.34 | 38.01 | -0.06 | -0.06 |
| ABR | 30.00 | 18.00 | 70.89 | 42.53 | 0.12 | 0.12 |
| MAI | 30.00 | 18.00 | 67.28 | 40.37 | -0.05 | -0.05 |
| JUN | 40.00 | | 84.54 | | 0.26 | |
| JUL | 40.00 | | 78.28 | | -0.07 | |
| AGO | 40.00 | | 73.81 | | -0.06 | |
| SET | 40.00 | | 69.76 | | -0.05 | |
| OUT | 40.00 | | 67.30 | | -0.04 | |
| NOV | 40.00 | | 64.23 | | -0.05 | |
| DEZ | 50.00 | | 76.46 | | 0.19 | |
| JAN/83 | 50.00 | | 72.04 | | -0.06 | |
| FEV | 50.00 | | 66.06 | | -0.08 | |
| MAR | 55.00 | | 68.22 | | 0.03 | |
| ABR | 55.00 | | 61.97 | | -0.09 | |
| MAI | 55.00 | | 56.75 | | -0.08 | |
| JUN | 75.00 | 45.00 | 72.52 | 43.51 | 0.28 | |
| JUL | 75.00 | 45.00 | 64.59 | 38.75 | -0.11 | -0.11 |
| AGO | 75.00 | 45.00 | 57.00 | 34.20 | -0.12 | -0.12 |
| SET | 90.00 | 54.00 | 62.12 | 37.27 | 0.09 | 0.09 |
| OUT | 90.00 | 54.00 | 55.08 | 33.05 | -0.11 | -0.11 |
| NOV | 90.00 | 54.00 | 48.63 | 29.18 | -0.12 | -0.12 |
| DEZ | 140.00 | 84.00 | 69.76 | 41.86 | 0.43 | 0.43 |

continua

| | | | | | | |
|-----|---------|--------|--------|-------|-------|-------|
| 84 | 140.00 | 84.00 | 64.86 | 38.91 | -0.07 | -0.07 |
| FEV | 140.00 | 84.00 | 59.06 | 35.44 | -0.09 | -0.09 |
| MAR | 140.00 | 84.00 | 52.61 | 31.57 | -0.11 | -0.11 |
| ABR | 140.00 | 84.00 | 47.85 | 28.71 | -0.09 | -0.09 |
| MAI | 140.00 | 84.00 | 43.92 | 26.35 | -0.08 | -0.08 |
| JUN | 240.00 | 144.00 | 69.17 | 41.50 | 0.57 | 0.57 |
| JUL | 240.00 | 144.00 | 63.31 | 37.99 | -0.08 | -0.08 |
| AGO | 240.00 | 144.00 | 57.39 | 34.43 | -0.09 | -0.09 |
| SET | 260.00 | 144.00 | 56.20 | 31.13 | -0.02 | -0.10 |
| OUT | 260.00 | 144.00 | 50.86 | 28.17 | -0.10 | -0.10 |
| NOV | 400.00 | 240.00 | 69.50 | 41.70 | 0.37 | 0.46 |
| DEZ | 400.00 | 240.00 | 63.25 | 37.95 | -0.09 | -0.09 |
| 85 | 450.00 | 270.00 | 64.38 | 38.63 | 0.02 | 0.02 |
| FEV | 450.00 | 270.00 | 57.15 | 34.29 | -0.11 | -0.11 |
| MAR | 500.00 | 300.00 | 57.65 | 34.59 | 0.01 | 0.01 |
| ABR | 500.00 | 300.00 | 51.15 | 30.69 | -0.11 | -0.11 |
| MAI | 800.00 | 480.00 | 76.33 | 45.80 | 0.49 | 0.49 |
| JUN | 800.00 | 480.00 | 70.82 | 42.49 | -0.07 | -0.07 |
| JUL | 800.00 | 480.00 | 65.67 | 39.40 | -0.07 | -0.07 |
| AGO | 850.00 | 510.00 | 64.06 | 38.43 | -0.02 | -0.02 |
| SET | 900.00 | 540.00 | 59.50 | 35.70 | -0.07 | -0.07 |
| OUT | 900.00 | 540.00 | 54.52 | 32.71 | -0.08 | -0.08 |
| NOV | 900.00 | 540.00 | 49.99 | 30.00 | -0.08 | -0.08 |
| DEZ | 1500.00 | 900.00 | 72.49 | 43.49 | 0.45 | 0.45 |
| 86 | 1500.00 | 900.00 | 64.03 | 38.42 | -0.12 | -0.12 |
| FEV | 1.50 | 0.90 | 54.36 | 32.62 | -0.15 | -0.15 |
| MAR | 1.50 | 0.90 | 44.42 | 26.65 | -0.18 | -0.18 |
| ABR | 1.50 | 0.90 | 44.81 | 26.88 | 0.01 | 0.01 |
| MAI | 1.50 | 0.90 | 45.07 | 27.04 | 0.01 | 0.01 |
| JUN | 1.50 | 0.90 | 44.92 | 26.95 | 0.00 | 0.00 |
| JUL | 1.50 | 0.90 | 44.69 | 26.81 | -0.01 | -0.01 |
| AGO | 1.50 | 0.90 | 44.41 | 26.64 | -0.01 | -0.01 |
| SET | 1.50 | 0.90 | 43.82 | 26.29 | -0.01 | -0.01 |
| OUT | 1.50 | 0.90 | 43.35 | 26.01 | -0.01 | -0.01 |
| NOV | 1.50 | 0.90 | 42.76 | 25.65 | -0.01 | -0.01 |
| DEZ | 2.50 | 1.50 | 69.56 | 41.73 | 0.63 | 0.63 |
| 87 | 2.50 | 1.50 | 64.67 | 38.80 | -0.07 | -0.07 |
| FEV | 2.50 | 1.50 | 57.72 | 34.63 | -0.11 | -0.11 |
| MAR | 4.00 | 2.40 | 80.93 | 48.56 | 0.40 | 0.40 |
| ABR | 4.00 | 2.40 | 70.37 | 42.22 | -0.13 | -0.13 |
| MAI | 7.00 | 4.20 | 102.56 | 61.54 | 0.46 | 0.46 |
| JUN | 7.00 | 4.20 | 80.39 | 48.23 | -0.22 | -0.22 |
| JUL | 7.00 | 4.20 | 63.87 | 38.32 | -0.21 | -0.21 |
| AGO | 8.00 | 4.80 | 66.76 | 40.06 | 0.05 | 0.05 |
| SET | 8.00 | 4.80 | 63.89 | 38.33 | -0.04 | -0.04 |
| OUT | 8.00 | 5.40 | 59.14 | 39.92 | -0.07 | 0.04 |
| NOV | 10.00 | 6.00 | 66.51 | 39.91 | 0.12 | 0.00 |
| DEZ | 13.00 | 7.80 | 75.54 | 45.33 | 0.14 | 0.14 |
| 88 | 17.00 | 10.20 | 85.24 | 51.15 | 0.13 | 0.13 |
| FEV | 17.00 | 10.20 | 71.55 | 42.93 | -0.16 | -0.16 |

continua

| | | | | | | |
|-----|---------|--------|--------|-------|-------|-------|
| MAR | 20.00 | 12.00 | 71.55 | 42.93 | 0.00 | 0.00 |
| ABR | 25.00 | 15.00 | 75.69 | 45.41 | 0.06 | 0.06 |
| MAY | 35.00 | 21.00 | 88.06 | 52.84 | 0.16 | 0.16 |
| JUN | 35.00 | 21.00 | 73.69 | 44.21 | -0.16 | -0.16 |
| JUL | 40.00 | 24.00 | 69.69 | 41.82 | -0.05 | -0.05 |
| AGO | 50.00 | 30.00 | 71.68 | 43.01 | 0.03 | 0.03 |
| SET | 60.00 | 36.00 | 69.99 | 42.00 | -0.02 | -0.02 |
| OUT | 80.00 | 48.00 | 74.21 | 44.52 | 0.06 | 0.06 |
| NOV | 100.00 | 60.00 | 72.71 | 43.62 | -0.02 | -0.02 |
| DEZ | 125.00 | 75.00 | 71.02 | 42.61 | -0.02 | -0.02 |
| 89 | 170.00 | 102.00 | 74.94 | 44.96 | 0.06 | 0.06 |
| FEV | 0.17 | 0.10 | 54.87 | 32.28 | -0.27 | -0.28 |
| MAR | 0.17 | 0.10 | 49.08 | 28.87 | -0.11 | -0.11 |
| ABR | 0.17 | 0.10 | 47.09 | 27.79 | -0.04 | -0.04 |
| MAY | 0.17 | 0.10 | 44.78 | 26.34 | -0.05 | -0.05 |
| JUN | 0.28 | 0.17 | 65.40 | 39.71 | 0.46 | 0.51 |
| JUL | 0.40 | 0.24 | 73.71 | 44.23 | 0.13 | 0.11 |
| AGO | 0.60 | 0.30 | 80.19 | 40.09 | 0.09 | -0.09 |
| SET | 0.80 | 0.36 | 78.34 | 35.25 | -0.02 | -0.12 |
| OUT | 1.30 | 0.48 | 91.64 | 33.84 | 0.17 | -0.04 |
| NOV | 1.80 | 1.30 | 90.82 | 65.60 | -0.01 | 0.94 |
| DEZ | 2.60 | 1.80 | 90.93 | 62.95 | 0.00 | -0.04 |
| 90 | 4.00 | 2.60 | 93.65 | 60.87 | 0.03 | -0.03 |
| FEV | 6.50 | 4.00 | 88.53 | 54.48 | -0.05 | -0.11 |
| MAR | 14.00 | 7.00 | 111.06 | 55.53 | 0.25 | 0.02 |
| ABR | 14.00 | 7.00 | 61.25 | 30.63 | -0.45 | -0.45 |
| MAY | 14.00 | 7.00 | 55.02 | 27.51 | -0.10 | -0.10 |
| JUN | 25.00 | 13.00 | 90.88 | 46.84 | 0.64 | 0.70 |
| JUL | 28.00 | 14.00 | 92.54 | 46.27 | 0.03 | -0.01 |
| AGO | 28.00 | 14.00 | 81.91 | 40.95 | -0.11 | -0.11 |
| SET | 35.00 | 17.00 | 90.66 | 44.04 | 0.11 | 0.08 |
| OUT | 45.00 | 20.00 | 104.34 | 46.37 | 0.15 | 0.05 |
| NOV | 55.00 | 27.00 | 111.71 | 54.84 | 0.07 | 0.18 |
| DEZ | 75.00 | 36.00 | 129.69 | 62.25 | 0.16 | 0.14 |
| 91 | 95.00 | 44.00 | 141.06 | 65.33 | 0.09 | 0.05 |
| FEV | 125.00 | 69.00 | 154.76 | 85.43 | 0.10 | 0.31 |
| MAR | 125.00 | 75.00 | 127.79 | 76.67 | -0.17 | -0.10 |
| ABR | 125.00 | 90.00 | 119.15 | 85.79 | -0.07 | 0.12 |
| MAY | 150.00 | 90.00 | 131.49 | 78.89 | 0.10 | -0.08 |
| JUN | 150.00 | 90.00 | 123.44 | 74.06 | -0.06 | -0.06 |
| JUL | 170.00 | 100.00 | 127.34 | 74.91 | 0.03 | 0.01 |
| AGO | 170.00 | 100.00 | 112.86 | 66.39 | -0.11 | -0.11 |
| SET | 200.00 | 120.00 | 114.97 | 68.98 | 0.02 | 0.04 |
| OUT | 280.00 | 160.00 | 138.53 | 79.16 | 0.20 | 0.15 |
| NOV | 320.00 | 200.00 | 125.80 | 78.62 | -0.09 | -0.01 |
| DEZ | 420.00 | 260.00 | 131.29 | 81.27 | 0.04 | 0.03 |
| 92 | 530.00 | 330.00 | 135.64 | 84.46 | 0.03 | 0.04 |
| FEV | 750.00 | 450.00 | 151.33 | 90.80 | 0.12 | 0.08 |
| MAR | 900.00 | 550.00 | 145.52 | 88.93 | -0.04 | -0.02 |
| ABR | 1100.00 | 650.00 | 147.36 | 87.08 | 0.01 | -0.02 |

continua

| | | | | | | |
|-----|----------|----------|--------|-------|-------|-------|
| MAI | 1350.00 | 800.00 | 152.56 | 90.41 | 0.04 | 0.04 |
| JUN | 1500.00 | 860.00 | 138.44 | 79.37 | -0.09 | -0.12 |
| JUL | 1850.00 | 1050.00 | 140.62 | 79.81 | 0.02 | 0.01 |
| AGO | 2250.00 | 1500.00 | 140.54 | 93.69 | 0.00 | 0.17 |
| SET | 2800.00 | 1800.00 | 139.31 | 89.56 | -0.01 | -0.04 |
| OUT | 3500.00 | 2250.00 | 136.72 | 87.89 | -0.02 | -0.02 |
| NOV | 4400.00 | 2800.00 | 137.57 | 87.54 | 0.01 | 0.00 |
| DEZ | 5200.00 | 3300.00 | 130.88 | 83.06 | -0.05 | -0.05 |
| 93 | 6000.00 | 4000.00 | 122.08 | 81.39 | -0.07 | -0.02 |
| FEV | 7000.00 | 5800.00 | 110.64 | 91.67 | -0.09 | 0.13 |
| MAR | 8500.00 | 7000.00 | 106.20 | 87.46 | -0.04 | -0.05 |
| ABR | 10500.00 | 8900.00 | 102.64 | 87.00 | -0.03 | -0.01 |
| MAI | 13500.00 | 11900.00 | 102.93 | 90.73 | 0.00 | 0.04 |
| JUN | 16000.00 | 15500.00 | 103.76 | 89.35 | 0.01 | -0.02 |
| JUL | 23500.00 | 21100.00 | 103.63 | 93.04 | 0.00 | 0.04 |
| AGO | 31.00 | 27.30 | 103.59 | 91.23 | 0.00 | -0.02 |
| SET | 43.00 | 37.90 | 107.61 | 94.85 | 0.04 | 0.04 |
| OUT | 58.00 | 51.90 | 105.96 | 94.81 | -0.02 | 0.00 |
| NOV | 80.00 | 68.07 | 108.14 | 92.02 | 0.02 | -0.03 |
| DEZ | 110.00 | 94.72 | 110.00 | 94.72 | 0.02 | 0.03 |

Fonte: Departamento Financeiro da EMDEC

(1) Deflator utilizado: IGP-DI

TABELA 6

RENDIMENTO MEDIO MENSAL DOS TRABALHADORES OCUPADOS E
DOS ASSALARIADOS NO TRABALHO PRINCIPAL

| ANO/MES | OCUPADOS (MEDIA) (1) | | ASSALARIADOS (MEDIA) (2) | |
|----------|-----------------------|---------------|--------------------------|---------------|
| | VALOR ABSOLUTO (3) | INDICE (4) | VALOR ABSOLUTO (3) | INDICE (4) |
| Julho/85 | 41,323,470 | 106.7 | 43,265,482 | 106.8 |
| Julho/86 | 46,361,989 | 119.7 | 46,080,785 | 113.7 |
| Julho/87 | 27,465,341 | 70.9 | 28,474,969 | 70.3 |
| Julho/88 | 29,607,546 | 76.4 | 31,108,986 | 76.8 |
| Julho/89 | 32,514,142 | 83.9 | 32,563,331 | 80.4 |
| Julho/90 | 26,616,168 | 68.7 | 25,990,684 | 64.1 |
| Julho/91 | 25,054,630 | 64.7 | 26,000,785 | 64.2 |
| Julho/92 | 20,067,468 | 51.8 | 21,884,009 | 54 |
| Julho/93 | 22,783,035 | 58.5 | 24,418,758 | 60.3 |

(1) Excluídos os assalariados e os empregados domésticos assalariados que não tiveram remuneração no mês, os trabalhadores familiares sem remuneração salarial e os trabalhadores que ganharam exclusivamente em espécie ou benefício.

(2) Excluídos os assalariados que não tiveram remuneração no mês.

(3) Inflator utilizado - ICV do DIEESE. Valores em cruzeiros de julho de 1993.

(4) Base: Média de 1985 = 100.

Fonte: Boletim do DIEESE - Agosto de 93.

TABELA 7-a
 FROTA VINCULADA AO SISTEMA EM 1992 POR IDADE E POR MES

| IDADE DOS CARROS | MESES | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | JAN 92 | FEV 92 | MAR 92 | ABR 92 | MAI 92 | JUN 92 | JUL 92 | AGO 92 | SET 92 | OUT 92 | NOV 92 | DEZ 92 |
| 0 | 24 | 27 | 36 | 62 | 70 | 85 | 85 | 93 | 93 | 93 | 100 | 100 |
| 1 | 258 | 258 | 259 | 259 | 259 | 259 | 259 | 259 | 259 | 259 | 234 | 234 |
| 2 | 141 | 141 | 141 | 141 | 141 | 141 | 141 | 141 | 141 | 141 | 141 | 141 |
| 3 | 65 | 65 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 |
| 4 | 62 | 62 | 62 | 62 | 59 | 59 | 59 | 59 | 59 | 59 | 59 | 59 |
| 5 | 42 | 42 | 42 | 40 | 40 | 40 | 40 | 41 | 41 | 41 | 40 | 40 |
| 6 | 24 | 24 | 24 | 16 | 16 | 16 | 16 | 22 | 22 | 20 | 16 | 16 |
| 7 | 49 | 49 | 49 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 |
| 8 | 71 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 66 | 66 |
| 9 | 29 | 28 | 28 | 18 | 18 | 11 | 11 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 10 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 1 | 1 |
| 11 | 37 | 37 | 36 | 35 | 30 | 26 | 26 | 26 | 24 | 24 | 11 | 11 |
| 12 | 9 | 9 | 5 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL | 820 | 821 | 821 | 821 | 821 | 821 | 821 | 829 | 827 | 823 | 779 | 779 |
| IDADE MEDIA | 3.80 | 3.77 | 3.71 | 3.40 | 3.32 | 3.14 | 3.14 | 3.08 | 3.06 | 3.03 | 2.86 | 2.86 |

Fonte: Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas - EMDEC

TABELA 7-b
 FROTA VINCULADA AO SISTEMA EM 1991 POR IDADE E POR MES

| IDADE DOS CARROS | MESES | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | JAN 91 | FEV 91 | MAR 91 | ABR 91 | MAI 91 | JUN 91 | JUL 91 | AGO 91 | SET 91 | OUT 91 | NOV 91 | DEZ 91 |
| 0 | 70 | 110 | 127 | 158 | 177 | 190 | 210 | 232 | 232 | 256 | 259 | 282 |
| 1 | 143 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 141 | 141 |
| 2 | 67 | 67 | 67 | 67 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 |
| 3 | 64 | 69 | 69 | 69 | 68 | 63 | 63 | 61 | 61 | 62 | 62 | 62 |
| 4 | 61 | 61 | 61 | 61 | 61 | 58 | 50 | 46 | 46 | 42 | 42 | 42 |
| 5 | 31 | 30 | 30 | 30 | 30 | 25 | 22 | 22 | 22 | 22 | 24 | 24 |
| 6 | 65 | 62 | 64 | 64 | 64 | 59 | 59 | 59 | 59 | 59 | 59 | 49 |
| 7 | 78 | 73 | 73 | 73 | 73 | 73 | 75 | 72 | 72 | 71 | 71 | 71 |
| 8 | 29 | 28 | 31 | 31 | 31 | 31 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 |
| 9 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 10 | 10 | 10 | 9 | 9 | 9 |
| 10 | 103 | 103 | 103 | 103 | 99 | 93 | 93 | 85 | 85 | 48 | 42 | 40 |
| 11 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 5 |
| 12 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 13 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL | 737 | 768 | 790 | 819 | 831 | 820 | 823 | 828 | 828 | 810 | 810 | 819 |
| IDADE MEDIA | 4.51 | 4.22 | 4.14 | 3.99 | 3.88 | 3.76 | 3.62 | 3.45 | 3.45 | 3.03 | 2.97 | 2.81 |

Fonte: Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas - EMDEC

TABELA 7-c
 FROTA VINCULADA AO SISTEMA EM 1993 POR IDADE E POR MES

| IDADE DOS CARROS | MESES | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | JAN 93 | FEV 93 | MAR 93 | ABR 93 | MAI 93 | JUN 93 | JUL 93 | AGO 93 | SET 93 | OUT 93 | NOV 93 | DEZ 93 |
| 0 | 0 | 0 | 18 | 31 | | | | | | | | |
| 1 | 100 | 100 | 100 | 105 | | | | | | | | |
| 2 | 234 | 234 | 230 | 233 | | | | | | | | |
| 3 | 141 | 141 | 141 | 141 | | | | | | | | |
| 4 | 66 | 66 | 56 | 56 | | | | | | | | |
| 5 | 59 | 59 | 54 | 54 | | | | | | | | |
| 6 | 40 | 40 | 39 | 39 | | | | | | | | |
| 7 | 16 | 16 | 16 | 15 | | | | | | | | |
| 8 | 41 | 41 | 41 | 41 | | | | | | | | |
| 9 | 61 | 61 | 61 | 44 | | | | | | | | |
| 10 | 4 | 4 | 4 | 3 | | | | | | | | |
| 11 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | |
| 12 | 9 | 9 | 9 | 9 | | | | | | | | |
| TOTAL | 772 | 772 | 770 | 772 | | | | | | | | |
| IDADE MEDIA | 3.81 | 3.81 | 3.71 | 3.50 | | | | | | | | |

Fonte: Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas - EMDEC

TABELA 8

DISTRIBUICAO PERCENTUAL DAS VIAGENS SEGUNDO FORMA DE PAGAMENTO

(em milhoes)

| Ano | Numerario | Passe(1) | Passe Operario | Passe Escolar | Vale Transporte | Outros | Total |
|---------|-----------|----------|----------------|---------------|-----------------|--------|---------|
| 1989 | 50.47% | 38.66% | 1.06% | 4.48% | 2.55% | 2.78% | 100.00% |
| 1990 | 29.45% | 40.10% | 0.43% | 2.71% | 25.97% | 1.35% | 100.00% |
| 1991 | 15.83% | 47.74% | 0.09% | 2.84% | 25.41% | 8.09% | 100.00% |
| 1992(2) | 8.27% | 48.89% | 0.10% | 7.39% | 27.50% | 7.85% | 100.00% |
| 1993(3) | 17.67% | 48.43% | 0.15% | 5.61% | 28.08% | 0.07% | 100.00% |

(1) Em 1989, o numero se refere ao passe comum. A partir de 1990, trata-se do passe popular

(2) Em 1992, nao estavam disponiveis os numeros do mes de novembro, que nao foram incluidos

(3) Em 1993, os dados se referem ao periodo de janeiro a junho

Fonte: Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas

TABELA 9

DISTRIBUICAO DO NUMERO MEDIO MENSAL DE VIAGENS SEGUNDO FORMA DE PAGAMENTO

(em milhoes)

| Ano | Numerario | Passe(1) | Passe Operario | Passe Escolar | Vale Transporte | Outros | Total |
|---------|-----------|----------|----------------|---------------|-----------------|--------|-------|
| 1989 | 7.15 | 5.48 | 0.15 | 0.64 | 0.36 | 0.39 | 14.18 |
| 1990 | 4.19 | 5.71 | 0.06 | 0.39 | 3.70 | 0.19 | 14.23 |
| 1991 | 2.30 | 6.92 | 0.01 | 0.41 | 3.68 | 1.17 | 14.50 |
| 1992(2) | 1.01 | 5.99 | 0.01 | 0.91 | 3.37 | 0.96 | 12.26 |
| 1993(3) | 2.03 | 5.57 | 0.02 | 0.65 | 3.23 | 0.01 | 11.50 |

(1) Em 1989, o numero se refere ao passe comum. A partir de 1990, trata-se do passe popular

(2) Em 1992, nao estavam disponiveis os numeros do mes de novembro, que nao foram incluidos

(3) Em 1993, os dados se referem ao periodo de janeiro a junho

Fonte: Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas

TABELA 10

MÉDIA MENSAL DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

| Ano | Passageiros (em milhões) | Variacao (1989 = 100) | Variacao Anual |
|---------|-----------------------------|--------------------------|-------------------|
| 1988(1) | 14.12 | 99.57% | - |
| 1989 | 14.18 | 100.00% | 0.43% |
| 1990 | 14.23 | 100.39% | 0.39% |
| 1991 | 14.50 | 102.28% | 1.89% |
| 1992(2) | 12.26 | 86.47% | -15.46% |
| 1993(3) | 11.50 | 81.11% | -6.20% |

(1) de agosto a dezembro

(2) exceto novembro

(3) de janeiro a junho

TABELA 11

VALORES REAIS DE TARIFA DE CATRACA E TARIFA SOCIAL

MEIAS SEMESTRAIS

| ANO/ SEMESTRE | TARIFA DE CATRACA | TARIFA SOCIAL | VARIACAO | |
|------------------|-------------------|---------------|----------|--------|
| | | | CATRACA | SOCIAL |
| 81 1 | 65.54 | | - | - |
| 2 | 68.39 | 45.99 | 4.4% | - |
| 82 1 | 70.95 | 40.94 | 3.7% | -11.0% |
| 2 | 71.64 | | 1.0% | - |
| 83 1 | 66.26 | 43.51 | -7.5% | - |
| 2 | 59.53 | 35.72 | -10.2% | -17.9% |
| 84 1 | 56.25 | 33.75 | -5.5% | -5.5% |
| 2 | 60.09 | 35.23 | 6.8% | 4.4% |
| 85 1 | 62.91 | 37.75 | 4.7% | 7.1% |
| 2 | 61.04 | 36.62 | -3.0% | -3.0% |
| 86 1 | 49.60 | 29.76 | -18.7% | -18.7% |
| 2 | 48.10 | 28.86 | -3.0% | -3.0% |
| 87 1 | 76.11 | 45.66 | 58.2% | 58.2% |
| 2 | 65.95 | 40.31 | -13.3% | -11.7% |
| 88 1 | 77.63 | 46.58 | 17.7% | 15.5% |
| 2 | 71.55 | 42.93 | -7.8% | -7.8% |
| 89 1 | 56.03 | 33.31 | -21.7% | -22.4% |
| 2 | 84.27 | 46.99 | 50.4% | 41.1% |
| 90 1 | 83.26 | 45.98 | -1.2% | -2.2% |
| 2 | 101.81 | 49.12 | 22.3% | 6.8% |
| 91 1 | 132.95 | 77.70 | 30.6% | 58.2% |
| 2 | 125.13 | 74.89 | -5.9% | -3.6% |
| 92 1 | 145.14 | 86.84 | 16.0% | 16.0% |
| 2 | 137.61 | 86.93 | -5.2% | 0.1% |
| 93 1 | 108.04 | 87.93 | -21.5% | 1.2% |
| 2 | 106.49 | 93.44 | -1.4% | 6.3% |

Fonte: Departamento Financeiro da EMDEC

Deflator utilizado: IGP-DI

TABELA 12
 ITENS DE CUSTO POR QUILOMETRO NO TRANSPORTE COLETIVO
 MENSAIS DE 05/84 A 11/93

(VALORES NOMINAIS)

| MES | DESPESAS ADMINISTRATIVAS | RODAGEM | PECAS E ACESSORIOS | COMBUSTIVEIS, OLEOS E LUBRIFICANTES | REMUNERACAO, DEPRECIACAO E CAP. GIRO | DESPESAS DE PESSOAL | CUSTO TOTAL |
|--------|--------------------------|----------|--------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|---------------------|-------------|
| MAI/84 | 39.5600 | 38.4900 | 61.0800 | 180.2300 | 99.9000 | 257.1200 | 676.38 |
| JUN | | | | | | | |
| JUL | 39.5600 | 38.4900 | 61.0800 | 232.1800 | 99.9000 | 257.1200 | 728.33 |
| AGO | 39.5600 | 38.4900 | 61.0800 | 297.2500 | 99.9000 | 257.1200 | 793.40 |
| SET | | | | | | | |
| OUT | | | | | | | |
| NOV | 64.7600 | 63.4100 | 103.1100 | 364.3800 | 191.2400 | 423.4000 | 1,210.30 |
| DEZ | 64.7600 | 63.4100 | 103.1100 | 464.4200 | 191.2400 | 423.4000 | 1,310.34 |
| JAN/85 | 64.7600 | 63.4100 | 103.1100 | 597.3700 | 191.2400 | 423.4000 | 1,443.29 |
| FEV | | | | | | | |
| MAR | | | | | | | |
| ABR | | | | | | | |
| MAI | 150.1000 | 132.4100 | 230.4600 | 595.4300 | 387.8600 | 984.8500 | 2,481.11 |
| JUN | | | | | | | |
| JUL | 51.6100 | 110.3400 | 230.4600 | 685.4900 | 354.3100 | 999.7400 | 2,431.95 |
| AGO | | | | | | | |
| SET | | | | | | | |
| OUT | | | | | | | |
| NOV | 84.9600 | 206.9900 | 377.4000 | 864.7600 | 664.7600 | 1,669.0300 | 3,867.90 |
| DEZ | | | | | | | |
| JAN/86 | | | | | | | |
| FEV | | | | | | | |
| MAR | 0.1300 | 0.3600 | 0.5800 | 1.2200 | 0.8200 | 2.2400 | 5.35 |
| ABR | | | | | | | |
| MAI | | | | | | | |
| JUN | | | | | | | |
| JUL | | | | | | | |
| AGO | | | | | | | |
| SET | | | | | | | |
| OUT | | | | | | | |
| NOV | 0.1800 | 0.4000 | 0.8500 | 1.2100 | 1.5800 | 3.2800 | 7.50 |
| DEZ | | | | | | | |
| JAN/87 | | | | | | | |
| FEV | 0.2200 | 0.6900 | 1.2900 | 1.6500 | 2.2900 | 5.3800 | 11.52 |
| MAR | | | | | | | |
| ABR | | | | | | | |
| MAI | 0.4800 | 1.6900 | 2.7800 | 3.1600 | 3.4800 | 8.3600 | 19.95 |
| JUN | | | | | | | |
| JUL | | | | | | | |

continua

| | | | | | | | | |
|--------|--|---------|---------|---------|---------|----------|----------|--------|
| AGO | | 0.6000 | 2.1300 | 3.3800 | 4.7500 | 3.4200 | 9.7600 | 24.04 |
| SET | | 0.7200 | 2.1300 | 4.1000 | 4.7500 | 4.2600 | 10.3000 | 26.26 |
| OUT | | 0.9400 | 2.3500 | 4.3700 | 5.6000 | 5.5300 | 12.0000 | 30.85 |
| NOV | | 1.0700 | 3.0400 | 4.9700 | 6.4500 | 6.2900 | 15.3400 | 37.16 |
| DEZ | | 1.2400 | 3.3900 | 5.8900 | 7.6500 | 7.5300 | 18.0800 | 43.78 |
| JAN/88 | | 1.4900 | 4.0600 | 7.1400 | 8.8000 | 9.1600 | 18.0800 | 48.73 |
| FEV | | 1.6900 | 4.9800 | 8.0600 | 10.6100 | 10.3400 | 23.4500 | 59.13 |
| MAR | | 2.3000 | 5.5100 | 10.3100 | 12.7400 | 11.3600 | 33.5500 | 75.77 |
| ABR | | | | | | | | |
| MAI | | 3.2500 | 7.1100 | 14.7900 | 15.0700 | 16.3000 | 49.7000 | 106.22 |
| JUN | | 4.2000 | 8.5200 | 18.5300 | 19.2200 | 20.7900 | 60.8400 | 132.10 |
| JUL | | 5.0500 | 9.8100 | 22.3700 | 23.4600 | 28.3600 | 71.6000 | 160.65 |
| AGO | | 6.4300 | 11.8700 | 28.0700 | 28.2300 | 37.5200 | 84.2500 | 196.37 |
| SET | | 7.9900 | 16.4300 | 34.2600 | 42.1000 | 47.9100 | 103.9800 | 252.67 |
| OUT | | | | | | | | |
| NOV | | 12.1600 | 20.9600 | 53.1300 | 54.8400 | 80.1200 | 151.9000 | 373.11 |
| DEZ | | 12.1600 | 20.9600 | 53.1300 | 68.1900 | 80.1200 | 219.7100 | 454.27 |
| JAN/89 | | 0.0156 | 0.0377 | 0.0479 | 0.0839 | 0.1072 | 0.2464 | 0.54 |
| FEV | | 0.0156 | 0.0377 | 0.0479 | 0.0839 | 0.1072 | 0.2464 | 0.54 |
| MAR | | 0.0156 | 0.0377 | 0.0479 | 0.0839 | 0.1072 | 0.2464 | 0.54 |
| ABR | | 0.0156 | 0.0377 | 0.0479 | 0.0839 | 0.1072 | 0.2464 | 0.54 |
| MAI | | 0.0259 | 0.0439 | 0.0812 | 0.1007 | 0.1415 | 0.4823 | 0.88 |
| JUN | | 0.0259 | 0.0439 | 0.0812 | 0.1007 | 0.1415 | 0.4823 | 0.88 |
| JUL | | 0.0299 | 0.0564 | 0.0939 | 0.1493 | 0.1685 | 0.7510 | 1.25 |
| AGO | | 0.0389 | 0.0731 | 0.1185 | 0.1889 | 0.2420 | 1.1494 | 1.81 |
| SET | | 0.0663 | 0.0978 | 0.1921 | 0.2304 | 0.5178 | 1.6136 | 2.72 |
| OUT | | 0.0909 | 0.1153 | 0.2654 | 0.3122 | 0.7335 | 2.1793 | 3.70 |
| NOV | | 0.1567 | 0.2858 | 0.4578 | 0.4235 | 1.2683 | 3.0322 | 5.62 |
| DEZ | | 0.1826 | 0.3119 | 0.5371 | 0.6472 | 1.5374 | 4.3482 | 7.56 |
| JAN/90 | | 0.2948 | 0.5295 | 0.8719 | 1.0948 | 2.3377 | 6.6064 | 11.74 |
| FEV | | 0.5053 | 0.7845 | 1.5006 | 2.1511 | 4.0773 | 12.2059 | 21.22 |
| MAR | | 0.9357 | 1.3304 | 3.5124 | 3.5672 | 7.4322 | 21.5585 | 38.34 |
| ABR | | 1.2180 | 2.2594 | 4.7060 | 6.6452 | 9.5427 | 21.5585 | 45.93 |
| MAI | | 2.2451 | 2.3134 | 4.7309 | 6.6452 | 9.7683 | 21.5585 | 47.26 |
| JUN | | 1.2376 | 2.3237 | 4.6266 | 6.6452 | 9.8681 | 28.9628 | 53.66 |
| JUL | | 1.2772 | 2.6647 | 4.7646 | 6.6452 | 9.9362 | 34.8197 | 60.11 |
| AGO | | 1.2772 | 2.6647 | 4.7646 | 6.6452 | 9.9362 | 34.8197 | 60.11 |
| SET | | 1.6193 | 3.4760 | 5.9933 | 8.2011 | 12.7974 | 42.9389 | 75.03 |
| OUT | | 2.1254 | 5.8407 | 7.2662 | 9.4454 | 19.9379 | 56.1787 | 100.79 |
| NOV | | 2.4841 | 6.0533 | 8.3703 | 11.3338 | 23.4036 | 71.1416 | 122.79 |
| DEZ | | 3.7950 | 7.8903 | 11.9219 | 11.3331 | 38.4824 | 148.2593 | 221.68 |
| JAN/91 | | 4.3418 | 6.1203 | 16.5200 | 16.3859 | 46.0487 | 125.2030 | 214.62 |
| FEV | | 4.8904 | 8.1357 | 15.8013 | 28.5028 | 52.2253 | 123.7355 | 233.29 |
| MAR | | 4.8879 | 8.1358 | 15.3383 | 28.3873 | 52.9100 | 114.5755 | 224.23 |
| ABR | | 4.7895 | 9.2289 | 14.9478 | 28.6011 | 53.8785 | 140.0950 | 251.54 |
| MAI | | 5.3246 | 10.3431 | 16.5008 | 28.8239 | 61.1714 | 161.6733 | 283.84 |
| JUN | | 5.5013 | 11.2619 | 16.1193 | 31.6198 | 66.5695 | 164.7339 | 295.81 |
| JUL | | 6.1431 | 12.7190 | 17.7848 | 31.8841 | 76.6932 | 171.0023 | 316.23 |
| AGO | | 7.3811 | 14.0684 | 20.7491 | 38.7086 | 102.7901 | 217.8118 | 401.52 |
| SET | | 9.3038 | 18.2177 | 26.5259 | 43.7610 | 133.6230 | 248.1956 | 479.63 |

continua

| | | | | | | | | |
|--------|--|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-----------|
| OUT | | 34.5936 | 19.3285 | 31.5731 | 53.5772 | 182.5718 | 306.4204 | 628.06 |
| NOV | | 45.9501 | 27.9486 | 41.8901 | 64.6329 | 241.2872 | 350.8184 | 772.53 |
| DEZ | | 60.3157 | 35.7951 | 54.3659 | 88.8494 | 317.0630 | 420.8206 | 977.21 |
| JAN/92 | | 77.4554 | 38.5849 | 79.0176 | 111.6947 | 391.9627 | 508.2131 | 1.206.93 |
| FEV | | 106.3942 | 45.1566 | 108.0891 | 139.6125 | 535.4093 | 543.3776 | 1.478.04 |
| MAR | | 131.3100 | 57.6066 | 129.5303 | 172.8406 | 645.6220 | 727.5802 | 1.864.49 |
| ABR | | 169.9146 | 68.6408 | 163.0995 | 223.5561 | 863.6062 | 970.8189 | 2.459.64 |
| MAI | | 182.1521 | 88.0178 | 175.2644 | 280.7251 | 877.5649 | 1.398.1629 | 3.001.89 |
| JUN | | 225.3380 | 99.4945 | 219.9184 | 354.0940 | 1.071.0802 | 1.754.6072 | 3.724.53 |
| JUL | | 261.3170 | 128.0218 | 260.3419 | 458.2796 | 1.260.7552 | 2.045.7678 | 4.414.48 |
| AGO | | 339.4367 | 156.1866 | 335.0207 | 619.2765 | 1.580.4283 | 2.573.6210 | 5.611.97 |
| SET | | 424.5315 | 186.9840 | 422.1028 | 790.5776 | 1.996.0327 | 3.202.5411 | 7.022.77 |
| OUT | | 509.0044 | 205.8013 | 516.5043 | 985.4454 | 2.335.4569 | 3.856.8833 | 8.409.10 |
| NOV | | 662.5057 | 258.5525 | 679.1433 | 1.209.9326 | 2.972.2235 | 5.070.5189 | 10.852.80 |
| DEZ | | 275.4999 | 258.8327 | 277.0554 | 1.210.6762 | 1.185.1862 | 6.016.5043 | 9.223.75 |
| JAN/93 | | 427.8419 | 521.7176 | 424.9401 | 1.825.1111 | 1.821.6924 | 6.448.0649 | 11.469.37 |
| FEV | | 797.6367 | 677.2917 | 801.4110 | 2.148.2633 | 3.465.4052 | 8.107.2125 | 15.997.22 |
| MAR | | 929.0033 | 818.4683 | 866.9034 | 3.127.7910 | 3.938.4085 | 10.036.8022 | 19.717.38 |
| ABR | | 1.285.6849 | 1.031.7408 | 1.178.2364 | 4.065.4875 | 5.492.1907 | 14.253.3625 | 27.306.70 |
| MAI | | 2.534.5767 | 1.482.6729 | 2.441.3007 | 5.493.6834 | 11.079.9098 | 18.406.6984 | 41.438.84 |
| JUN | | 3.361.8207 | 2.030.2936 | 3.219.3415 | 6.415.7552 | 14.995.5506 | 25.583.9622 | 55.606.72 |
| JUL | | 4.153.6905 | 2.645.7108 | 4.015.9867 | 8.416.4616 | 18.579.3954 | 31.657.6376 | 69.468.88 |
| AGO | | 5.4267 | 3.1781 | 5.1123 | 11.8676 | 23.6674 | 43.1104 | 92.37 |
| SET | | 7.5401 | 3.6191 | 7.1268 | 15.7134 | 32.3765 | 61.0806 | 127.46 |
| OUT | | 9.6267 | 4.3900 | 9.2856 | 21.7322 | 40.6463 | 83.2306 | 168.91 |
| NOV | | 13.3571 | 6.3394 | 13.0556 | 29.5830 | 55.4275 | 116.3217 | 234.08 |

Fonte: Departamento Financeiro da EHDEC

TABELA 13
 ITENS DE CUSTO POR QUILOMETRO NO TRANSPORTE COLETIVO
 MENSAS DE 05/84 A 11/93

(VALORES EM CRUZEIROS DE DEZ/93)

| MES | DESPEAS ADMINISTRATIVAS | RODAGEM | PECAS E ACESSORIOS | COMBUSTIVEIS, OLEOS E LUBRIFICANTES | REMUNERACAO, DEPRECIACAO E CAP. GIRO | DESPEAS DE PESSOAL | CUSTO TOTAL |
|--------|----------------------------|---------|--------------------------|---|--|--------------------------|----------------|
| MAI/84 | 12.4116 | 12.0759 | 19.1633 | 56.5457 | 31.3428 | 80.6692 | 212.21 |
| JUN | | | | | | | |
| JUL | 10.4361 | 10.1538 | 16.1132 | 61.2502 | 26.3541 | 67.8294 | 192.14 |
| AGO | 9.4599 | 9.2040 | 14.6059 | 71.0804 | 23.8888 | 61.4843 | 189.72 |
| SET | | | | | | | |
| OUT | | | | | | | |
| NOV | 11.2522 | 11.0177 | 17.9156 | 63.3120 | 33.2285 | 73.5669 | 210.29 |
| DEZ | 10.2405 | 10.0270 | 16.3047 | 73.4305 | 30.2407 | 66.9520 | 207.20 |
| JAN/85 | 9.2649 | 9.0717 | 14.7514 | 85.4626 | 27.3597 | 60.5736 | 206.40 |
| FEV | | | | | | | |
| MAR | | | | | | | |
| ABR | | | | | | | |
| MAI | 14.3205 | 12.6328 | 21.9874 | 56.8079 | 37.0044 | 93.9611 | 236.71 |
| JUN | | | | | | | |
| JUL | 4.2364 | 9.0572 | 10.9171 | 56.2679 | 29.0833 | 82.0629 | 199.62 |
| AGO | | | | | | | |
| SET | | | | | | | |
| OUT | | | | | | | |
| NOV | 4.7195 | 11.4981 | 20.9643 | 48.0367 | 36.9269 | 92.7132 | 214.86 |
| DEZ | | | | | | | |
| JAN/86 | | | | | | | |
| FEV | 4.3034 | 11.6608 | 19.1848 | 40.9967 | 28.3120 | 76.0091 | |
| MAR | 3.8497 | 10.6608 | 17.1757 | 36.1282 | 24.2829 | 66.3338 | 158.43 |
| ABR | | | | | | | |
| MAI | | | | | | | |
| JUN | | | | | | | |
| JUL | | | | | | | |
| AGO | | | | | | | |
| SET | | | | | | | |
| OUT | | | | | | | |
| NOV | 5.1308 | 11.4018 | 24.2287 | 34.4903 | 45.0369 | 93.4944 | 213.78 |
| DEZ | | | | | | | |
| JAN/87 | | | | | | | |
| FEV | 5.0792 | 15.9303 | 29.7828 | 38.0943 | 52.8703 | 124.2105 | 265.97 |
| MAR | | | | | | | |
| ABR | | | | | | | |
| MAI | 7.0327 | 24.7611 | 40.7313 | 46.2989 | 50.9874 | 122.4870 | 292.30 |
| JUN | | | | | | | |
| JUL | | | | | | | |
| AGO | 5.0072 | 17.7754 | 28.2070 | 39.6400 | 28.5408 | 81.4497 | 200.62 |

continua

| | | | | | | | |
|--------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|--------|
| SET | 5.7498 | 17.0099 | 32.7421 | 37.9330 | 34.0199 | 82.2547 | 209.71 |
| OUT | 6.9494 | 17.3735 | 32.3073 | 41.8442 | 40.8831 | 88.7157 | 228.07 |
| NOV | 7.1169 | 20.2201 | 33.0572 | 42.9012 | 41.8370 | 102.0317 | 247.16 |
| DEZ | 7.2057 | 19.6995 | 34.2272 | 44.4547 | 43.7573 | 105.0641 | 254.41 |
| JAN/88 | 7.4713 | 20.3580 | 35.8021 | 44.1258 | 45.9309 | 90.6585 | 244.35 |
| FEV | 7.1128 | 20.9595 | 33.9225 | 44.6548 | 43.5184 | 98.6950 | 248.86 |
| MAR | 8.2279 | 19.7112 | 36.8824 | 45.5753 | 40.6386 | 120.0198 | 271.06 |
| ABR | | | | | | | |
| MAI | 8.1771 | 17.8890 | 37.2121 | 37.9166 | 41.0113 | 125.0467 | 267.25 |
| JUN | 8.8422 | 17.9371 | 39.0110 | 40.4637 | 43.7690 | 128.0858 | 278.11 |
| JUL | 8.7989 | 17.0925 | 38.9765 | 40.8757 | 49.4132 | 124.7527 | 279.91 |
| AGO | 9.2178 | 17.0164 | 40.2402 | 40.4696 | 53.7874 | 120.7700 | 281.51 |
| SET | 9.3207 | 19.1663 | 39.9658 | 49.1115 | 55.8891 | 121.2973 | 294.75 |
| OUT | | | | | | | |
| NOV | 8.8412 | 15.2394 | 38.6292 | 39.8725 | 58.2528 | 110.4419 | 271.28 |
| DEZ | 6.9088 | 11.9086 | 30.1862 | 38.7426 | 45.5207 | 124.8296 | 258.10 |
| JAN/89 | 6.8766 | 16.6184 | 21.1147 | 36.9937 | 47.2545 | 108.6149 | 237.46 |
| FEV | 5.0356 | 12.1693 | 15.4618 | 27.0824 | 34.6035 | 79.5364 | 173.89 |
| MAR | 4.5041 | 10.8849 | 13.8299 | 24.2240 | 30.9512 | 71.1417 | 155.54 |
| ABR | 4.3213 | 10.4432 | 13.2686 | 23.2409 | 29.6951 | 68.2545 | 149.22 |
| MAI | 6.8218 | 11.5628 | 21.3872 | 26.5233 | 37.2696 | 128.6132 | 232.18 |
| JUN | 6.0498 | 10.2544 | 18.9670 | 23.5219 | 33.0522 | 114.0592 | 205.90 |
| JUL | 5.5098 | 10.3930 | 17.3032 | 27.5119 | 31.0500 | 138.3889 | 230.16 |
| AGO | 5.1989 | 9.7696 | 15.8372 | 25.2460 | 32.3426 | 153.6142 | 242.01 |
| SET | 6.4924 | 9.5770 | 18.8113 | 22.5618 | 50.7053 | 158.0109 | 266.16 |
| OUT | 6.4075 | 8.1275 | 18.7080 | 22.0069 | 51.7043 | 153.5400 | 260.50 |
| NOV | 7.9068 | 14.4209 | 23.0997 | 21.3690 | 63.9959 | 152.9987 | 283.79 |
| DEZ | 6.3064 | 10.9086 | 18.7849 | 22.6356 | 53.7701 | 152.0770 | 264.56 |
| JAN/90 | 6.9018 | 12.3965 | 20.4126 | 25.6311 | 54.7295 | 154.6669 | 274.74 |
| FEV | 6.8819 | 10.6844 | 20.4372 | 29.2966 | 55.5302 | 166.2365 | 289.07 |
| MAR | 7.4229 | 10.5540 | 27.8638 | 28.2986 | 58.9596 | 171.0233 | 304.12 |
| ABR | 5.3289 | 9.8852 | 20.5929 | 29.0736 | 41.7506 | 94.3213 | 200.95 |
| MAI | 8.0230 | 9.0914 | 18.5919 | 26.1148 | 38.3882 | 84.7222 | 185.73 |
| JUN | 4.4592 | 8.3725 | 16.6700 | 23.9432 | 35.5555 | 104.3552 | 193.36 |
| JUL | 4.2211 | 8.8068 | 15.7469 | 21.9622 | 32.8388 | 115.0780 | 198.65 |
| AGO | 3.7362 | 7.7950 | 13.9377 | 19.4390 | 29.0661 | 101.8570 | 175.83 |
| SET | 4.1945 | 9.0040 | 15.5247 | 21.2436 | 33.1496 | 111.2263 | 194.34 |
| OUT | 4.9280 | 13.5422 | 16.8474 | 21.9001 | 46.2200 | 130.2559 | 233.70 |
| NOV | 5.0452 | 12.2943 | 17.0001 | 23.0190 | 47.5329 | 144.4892 | 249.38 |
| DEZ | 6.5625 | 13.6443 | 20.6160 | 19.5978 | 66.5458 | 256.3779 | 383.34 |
| JAN/91 | 6.4469 | 9.0877 | 24.5297 | 24.3306 | 60.3753 | 185.9086 | 318.68 |
| FEV | 6.0548 | 10.0728 | 19.5635 | 35.2892 | 64.6599 | 153.1963 | 288.84 |
| MAR | 4.9969 | 8.3171 | 15.6802 | 29.0200 | 54.0894 | 117.1294 | 229.23 |
| ABR | 4.5653 | 8.7968 | 14.2480 | 27.2621 | 51.3561 | 133.5371 | 239.77 |
| MAI | 4.6674 | 9.0665 | 14.4641 | 25.2662 | 53.6211 | 141.7182 | 248.80 |
| JUN | 4.5271 | 9.2676 | 13.2649 | 26.0205 | 54.7812 | 135.5624 | 243.42 |
| JUL | 4.6016 | 9.5273 | 13.3219 | 23.8831 | 57.4478 | 128.0910 | 236.87 |
| AGO | 4.9002 | 9.3398 | 13.7750 | 25.6980 | 68.2460 | 144.6017 | 266.56 |
| SET | 5.3482 | 10.4723 | 15.2482 | 25.1556 | 76.8120 | 142.6730 | 275.71 |
| OUT | 17.1149 | 9.5626 | 15.6205 | 26.5069 | 90.3260 | 151.5991 | 310.73 |
| NOV | 18.0639 | 10.9872 | 16.4679 | 25.4085 | 94.8549 | 137.9139 | 303.70 |

continua

| | | | | | | | | |
|--------|---|---------|---------|---------|---------|----------|----------|--------|
| DEZ | I | 18.8544 | 11.1894 | 16.9946 | 27.7740 | 99.1126 | 131.5468 | 305.47 |
| JAN/92 | I | 19.8233 | 9.8751 | 20.2232 | 28.5863 | 100.3160 | 130.0682 | 308.89 |
| FEV | I | 21.4678 | 9.1115 | 21.8078 | 28.1704 | 108.0326 | 109.6404 | 298.23 |
| MAR | I | 21.2318 | 9.3145 | 20.9440 | 27.9470 | 104.3921 | 117.6441 | 301.47 |
| ABR | I | 22.7621 | 9.1953 | 21.8492 | 29.9480 | 115.6905 | 130.0529 | 329.50 |
| MAI | I | 20.5850 | 9.9469 | 19.8066 | 31.7248 | 99.1736 | 158.0064 | 339.24 |
| JUN | I | 20.7966 | 9.1824 | 20.2964 | 32.6796 | 98.8508 | 161.9342 | 343.74 |
| JUL | I | 19.8626 | 9.7309 | 19.7885 | 34.8336 | 95.8294 | 155.4978 | 335.54 |
| AGO | I | 21.2018 | 9.7557 | 20.9259 | 38.6810 | 99.2158 | 160.7525 | 350.53 |
| SET | I | 21.1223 | 9.3033 | 21.0014 | 39.3347 | 99.3113 | 159.3403 | 349.41 |
| OUT | I | 19.8832 | 8.0392 | 20.1761 | 38.4943 | 91.2296 | 150.6608 | 328.48 |
| NOV | I | 20.7134 | 8.0837 | 21.2336 | 37.8289 | 92.9274 | 158.5312 | 339.32 |
| DEZ | I | 6.9341 | 6.5146 | 6.9733 | 30.4719 | 29.8309 | 151.4311 | 232.16 |
| JAN/93 | I | 8.7053 | 10.6154 | 8.6463 | 37.1356 | 37.0660 | 131.1990 | 233.37 |
| FEV | I | 12.6074 | 10.7053 | 12.6671 | 33.9554 | 54.7741 | 128.1424 | 252.85 |
| MAR | I | 11.6068 | 10.2258 | 10.8310 | 39.0782 | 49.2059 | 125.3984 | 246.35 |
| ABR | I | 12.5690 | 10.0856 | 11.5177 | 39.7415 | 53.6880 | 139.3314 | 266.93 |
| MAI | I | 19.3248 | 11.3046 | 18.6136 | 41.8864 | 84.4785 | 140.3414 | 315.95 |
| JUN | I | 19.3786 | 11.7033 | 18.5573 | 36.9825 | 86.4392 | 147.4743 | 320.54 |
| JUL | I | 18.3164 | 11.6667 | 17.7092 | 37.1138 | 81.9291 | 139.5998 | 306.34 |
| AGO | I | 18.1343 | 10.6202 | 17.0970 | 39.6576 | 79.0887 | 144.0609 | 308.66 |
| SET | I | 18.8696 | 9.0570 | 17.8353 | 39.3238 | 81.0243 | 152.8581 | 318.97 |
| OUT | I | 17.5866 | 8.0198 | 16.9631 | 39.7009 | 74.2536 | 152.0475 | 300.57 |
| NOV | I | 18.0561 | 8.5699 | 17.6486 | 39.9903 | 74.9269 | 157.2437 | 316.44 |

Fonte: Departamento Financeiro da EMDEC

Inflator utilizado: IGF-DI/FGV

TABELA 14
 ITENS DE CUSTO E CUSTO TOTAL SEM IMPOSTOS
 MEDIAS ANUAIS DE 1984 A 1993

(Valores de Dez/93)

| ANO | DESPEAS ADMINISTRATIVAS | RODAGEM | PECAS E ACESSORIOS | COMBUSTIVEIS, OLEOS E LUBRIFICANTES | REMUNERACAO, DEPRECIACAO E CAP. GIRD | DESPEAS DE PESSOAL | CUSTO TOTAL |
|-----|----------------------------|---------|--------------------------|---|--|--------------------------|----------------|
| 84 | 10.82 | 10.56 | 16.92 | 65.13 | 29.18 | 70.52 | 203.14 |
| 85 | 8.02 | 10.82 | 19.60 | 59.24 | 33.13 | 84.25 | 215.07 |
| 86 | 4.18 | 11.19 | 19.09 | 37.24 | 29.16 | 74.54 | 175.40 |
| 87 | 6.14 | 19.32 | 33.35 | 41.77 | 43.81 | 106.00 | 250.39 |
| 88 | 8.39 | 17.81 | 37.45 | 42.41 | 48.25 | 117.44 | 271.74 |
| 89 | 5.96 | 11.26 | 18.05 | 25.24 | 41.37 | 123.24 | 225.11 |
| 90 | 5.71 | 10.51 | 18.69 | 24.13 | 45.02 | 136.22 | 240.27 |
| 91 | 8.35 | 9.64 | 16.10 | 26.80 | 69.47 | 141.96 | 272.32 |
| 92 | 19.70 | 9.00 | 19.59 | 33.23 | 94.57 | 145.30 | 321.38 |
| 93 | 15.92 | 10.23 | 15.28 | 38.60 | 68.81 | 141.61 | 290.45 |

Fonte: Departamento Financeiro da ENDEC
 Inflator utilizado: IGP-DI/FGV

TABELA 15
PRINCIPAIS DADOS OPERACIONAIS MENSAIS DE 01/1990 A 04/1993

| INDICADORES | | | | | |
|-------------|--------------------------|------------------------------------|------------------------------|---|---|
| MES/ ANO | IDADE MEDIA (ANOS) | INDICE DE PASSAGEIROS POR KM | FROTA TOTAL DO SISTEMA | QUILOMETROS PERCORRIDOS (MILHOES) | FATOR DE CUMPRIMENTO DE VIAGENS (%) |
| 1990/JAN | - | - | 717 | - | - |
| FEV | 6.3 | 3.42 | 726 | - | - |
| MAR | 6.3 | 3.60 | 719 | - | - |
| ABR | 6.2 | 3.43 | 736 | - | - |
| MAI | 6.2 | 3.45 | 735 | - | - |
| JUN | 6.2 | 3.27 | 735 | - | - |
| JUL | 6.0 | 3.14 | 738 | - | - |
| AGO | 6.0 | 3.32 | 730 | - | - |
| SET | 5.2 | 3.28 | 741 | - | - |
| OUT | 4.6 | 3.33 | 763 | - | - |
| NOV | 4.0 | 3.44 | 767 | - | - |
| DEZ | 3.9 | 3.25 | 751 | - | - |
| 1991/JAN | 4.5 | 3.05 | 737 | 4.05 | 91.3 |
| FEV | 4.2 | 3.07 | 768 | 4.05 | 91.7 |
| MAR | 4.2 | 3.12 | 790 | 4.64 | 93.0 |
| ABR | 4.0 | 3.06 | 819 | 4.83 | 91.1 |
| MAI | 3.9 | 2.97 | 831 | 4.88 | 95.2 |
| JUN | 3.8 | 3.01 | 820 | 4.75 | 94.8 |
| JUL | 3.6 | 2.86 | 823 | 5.00 | 95.4 |
| AGO | 3.4 | 3.03 | 828 | 5.04 | 95.2 |
| SET | 3.0 | 2.95 | 815 | 4.78 | 95.1 |
| OUT | 3.0 | 3.05 | 810 | 4.53 | 89.6 |
| NOV | 3.0 | 3.03 | 810 | 4.47 | 95.2 |
| DEZ | 2.8 | 2.87 | 819 | 4.52 | 94.2 |
| 1992/JAN | 3.7 | 2.76 | 820 | 4.50 | 95.0 |
| FEV | 3.8 | 2.78 | 821 | 4.45 | 97.7 |
| MAR | 3.7 | 2.74 | 821 | 3.99 | 81.9 |
| ABR | 3.4 | 2.75 | 821 | 4.57 | 98.3 |
| MAI | 3.3 | 2.89 | 821 | 4.68 | 98.6 |
| JUN | 3.1 | 2.62 | 821 | 4.59 | 98.2 |
| JUL | 3.1 | 2.58 | 821 | 4.68 | 96.4 |
| AGO | 3.1 | 2.77 | 829 | 4.34 | 90.1 |
| SET | 3.1 | 2.86 | 827 | 4.36 | 92.1 |
| OUT | 3.0 | 2.81 | 823 | 4.63 | 95.8 |
| NOV | 2.9 | - | 779 | - | - |
| DEZ | 2.9 | 2.90 | 779 | 3.93 | 82.5 |
| 1993/JAN | 3.8 | 2.58 | 772 | 4.02 | 87.9 |
| FEV | 3.8 | 2.77 | 772 | 3.66 | 95.7 |
| MAR | 3.7 | 3.02 | 770 | 4.28 | 97.1 |
| ABR | 3.5 | 2.86 | 772 | 4.08 | 97.7 |

- = DADO NAO DISPONIVEL

Fonte: EKDEC - Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas

TABELA 16
DADOS OPERACIONAIS SECUNDARIOS DE 01/1992 A 04/1993

| MES/ ANO | INDICADORES | | | | |
|-------------|-------------------------------------|------------------------|-----------|---|-----------------------------|
| | CAPACIDADE ESTATICA (LUGARES) | LUGARES OFERTADOS (mi) | | PASSAGEIROS POR VEICULO EM DIA UTIL | PERCURSO MEDIO MENSAL |
| | | PROGRAMADO | REALIZADO | | |
| 1990/JAN | 56196 | - | - | - | - |
| FEV | 56935 | - | - | - | - |
| MAR | 56465 | - | - | - | - |
| ABR | 57941 | - | - | - | - |
| MAI | 57907 | - | - | - | - |
| JUN | 57907 | - | - | - | - |
| JUL | 58073 | - | - | - | - |
| AGO | 57588 | - | - | - | - |
| SET | 59897 | - | - | - | - |
| OUT | 62242 | - | - | - | - |
| NOV | 62990 | - | - | - | - |
| DEZ | 61497 | - | - | - | - |
| 1991/JAN | 62251 | 36.8 | 34.5 | 791 | 6050 |
| FEV | 65113 | 38.3 | 35.6 | 693 | 5270 |
| MAR | 67035 | 37.2 | 36.1 | 774 | 5870 |
| ABR | 69302 | 38.3 | 35.7 | 795 | 5900 |
| MAI | 70505 | 37.1 | 36.1 | 778 | 5880 |
| JUN | 69893 | 36.6 | 35.5 | 776 | 5790 |
| JUL | 70496 | 38.4 | 37.5 | 767 | 6000 |
| AGO | 70939 | 38.8 | 37.0 | 816 | 6090 |
| SET | 71509 | 37.5 | 35.7 | 770 | 5870 |
| OUT | 71103 | 37.8 | 33.9 | 754 | 5600 |
| NOV | 71154 | 35.1 | 33.5 | 739 | 5510 |
| DEZ | 72211 | 36.0 | 34.1 | 720 | 5520 |
| 1992/JAN | 72284 | 36.3 | 34.6 | 662 | 6236 |
| FEV | 72353 | 33.7 | 32.9 | 670 | 6148 |
| MAR | 72400 | 36.0 | 29.4 | 535 | 5389 |
| ABR | 73795 | 35.0 | 34.4 | 675 | 6284 |
| MAI | 72801 | 35.7 | 35.2 | 672 | 6329 |
| JUN | 72801 | 35.1 | 34.5 | 587 | 6339 |
| JUL | 72873 | 36.5 | 35.2 | 571 | 6510 |
| AGO | 73480 | 35.8 | 32.3 | 587 | 6491 |
| SET | 73480 | 34.9 | 32.1 | 624 | 6395 |
| OUT | 73006 | 35.8 | 34.3 | 637 | 6356 |
| NOV | - | - | - | - | - |
| DEZ | 69309 | 35.2 | 29.0 | 562 | 5904 |
| 1993/JAN | 68794 | 33.6 | 29.5 | 579 | 6377 |
| FEV | 68794 | 29.7 | 26.9 | 565 | 5809 |
| MAR | 68480 | 32.3 | 31.4 | 717 | 6508 |
| ABR | 69082 | 30.7 | 30.0 | 698 | 6051 |

- = DADO NAO DISPONIVEL

Fonte: EHDEC - Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas

TABELA 17

IDADE MEDIA DA FROTA POR EMPRESA OPERADORA POR MES

| MES/ANO \ | EMPRESA \ | EBVL | VITA | TUCA | VISCA | URCA | VBTU | ENDEC | RLC | SISTEMA |
|-----------|-----------|------|------|------|-------|------|------|-------|-----|---------|
| JAN 91 | 1 | 6.7 | 5.4 | 2.1 | 6.2 | 3.3 | 5.5 | 7.1 | 2.6 | 4.5 |
| FEV 91 | 1 | 6.7 | 5.2 | 1.3 | 6.0 | 3.3 | 5.5 | 4.3 | 2.3 | 4.2 |
| MAR 91 | 1 | 6.7 | 5.2 | 1.3 | 6.0 | 3.0 | 5.5 | 4.3 | 2.3 | 4.2 |
| ABR 91 | 1 | 5.9 | 5.2 | 1.3 | 5.3 | 2.9 | 5.1 | 4.3 | 2.3 | 4.0 |
| MAI 91 | 1 | 5.9 | 5.2 | 1.3 | 5.3 | 2.8 | 5.0 | 4.4 | 2.0 | 3.9 |
| JUN 91 | 1 | 5.9 | 5.1 | 1.0 | 5.3 | 2.5 | 5.0 | 4.4 | 1.5 | 3.8 |
| JUL 91 | 1 | 5.5 | 5.1 | 1.0 | 5.3 | 2.5 | 4.4 | 4.6 | 0.9 | 3.6 |
| AGO 91 | 1 | 5.5 | 5.2 | 0.9 | 5.1 | 2.3 | 4.2 | 4.0 | 0.7 | 3.4 |
| SET 91 | 1 | 5.5 | 5.2 | 0.9 | 4.3 | 2.3 | 2.9 | 3.6 | 0.7 | 3.0 |
| OUT 91 | 1 | 5.5 | 5.2 | 0.9 | 4.3 | 2.3 | 2.9 | 3.7 | 0.5 | 3.0 |
| NOV 91 | 1 | 5.5 | 5.2 | 0.9 | 4.1 | 2.3 | 2.6 | 3.7 | 0.5 | 3.0 |
| DEZ 91 | 1 | 3.2 | 5.2 | 0.9 | 4.1 | 1.9 | 2.6 | 3.7 | 0.5 | 2.8 |
| JAN 92 | 1 | 4.0 | 6.2 | 1.9 | 5.1 | 2.8 | 3.7 | 4.8 | 1.6 | 3.7 |
| FEV 92 | 1 | 4.0 | 6.0 | 1.9 | 5.1 | 2.8 | 3.6 | 4.7 | 1.6 | 3.8 |
| MAR 92 | 1 | 4.0 | 5.6 | 1.9 | 5.1 | 2.8 | 3.6 | 4.7 | 1.6 | 3.7 |
| ABR 92 | 1 | 3.3 | 5.5 | 1.9 | 5.0 | 1.8 | 3.6 | 4.7 | 1.6 | 3.4 |
| MAI 92 | 1 | 3.3 | 5.0 | 1.7 | 5.0 | 1.8 | 3.6 | 4.7 | 1.6 | 3.3 |
| JUN 92 | 1 | 3.3 | 3.7 | 1.7 | 5.0 | 1.8 | 3.6 | 4.7 | 1.6 | 3.1 |
| JUL 92 | 1 | 3.3 | 3.7 | 1.7 | 5.0 | 1.8 | 3.6 | 4.7 | 1.6 | 3.1 |
| AGO 92 | 1 | | | | | | | | | |
| SET 92 | 1 | 3.3 | 3.7 | 1.7 | 4.9 | 1.9 | 3.2 | 4.7 | 1.6 | 3.1 |
| OUT 92 | 1 | 3.3 | 3.7 | 1.7 | 4.8 | 1.9 | 3.2 | 4.7 | 1.6 | 3.0 |
| NOV 92 | 1 | 3.3 | 3.7 | 1.7 | 4.0 | 1.8 | 3.3 | 4.7 | 1.5 | 2.9 |
| DEZ 92 | 1 | 3.3 | 3.7 | 1.7 | 3.9 | 1.8 | 3.3 | 4.7 | 1.6 | 2.9 |
| JAN 93 | 1 | 4.3 | 4.7 | 2.7 | 4.9 | 2.8 | 4.3 | 5.2 | 2.6 | 3.8 |
| FEV 93 | 1 | 4.3 | 4.7 | 2.7 | 4.9 | 2.8 | 4.3 | 5.2 | 2.6 | 3.8 |
| MAR 93 | 1 | 4.3 | 4.7 | 2.7 | 4.5 | 2.6 | 4.3 | 5.2 | 2.6 | 3.7 |
| ABR 93 | 1 | 4.3 | 4.2 | 2.7 | 4.0 | 2.5 | 4.1 | 5.2 | 2.6 | 3.5 |

Fonte: Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas - ENDEC

Gráfico I

Idade Média do Frota

MENSAL DE 01/80 A 04/93

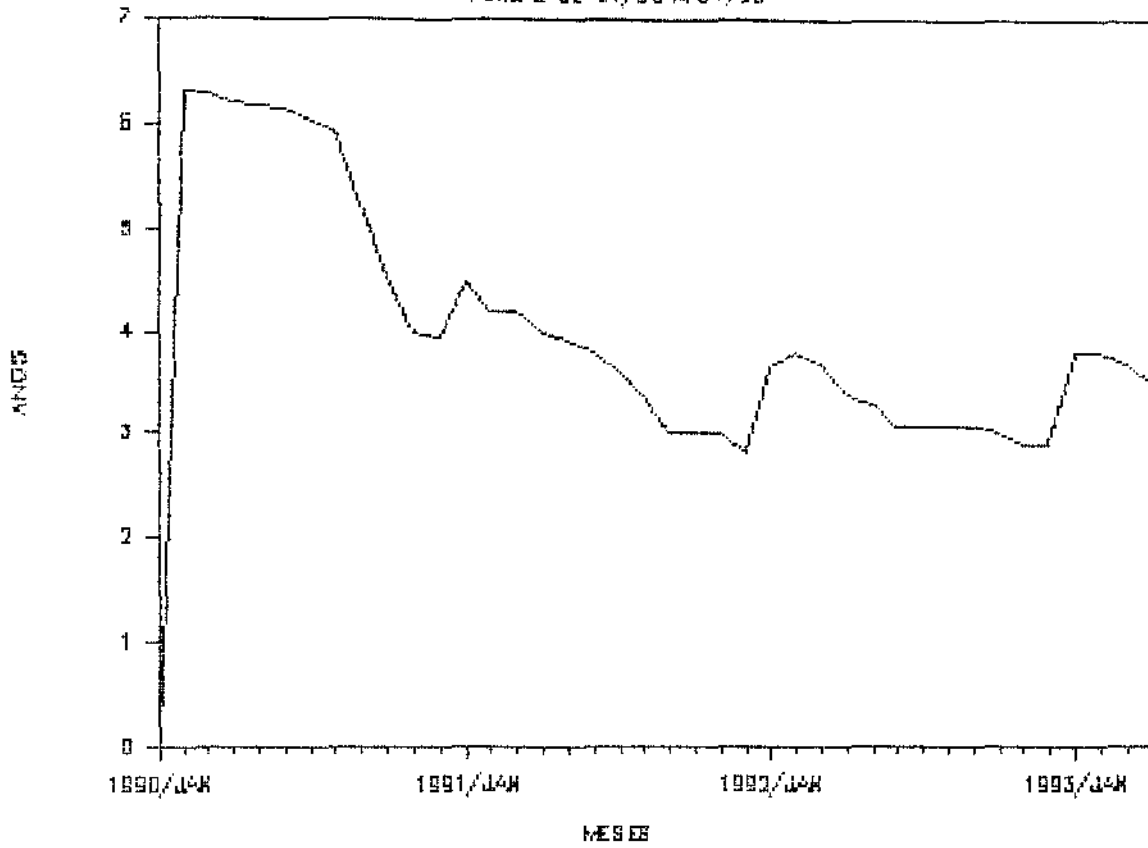


Gráfico II

Idade Média do Frota

DE 1988 A 1993

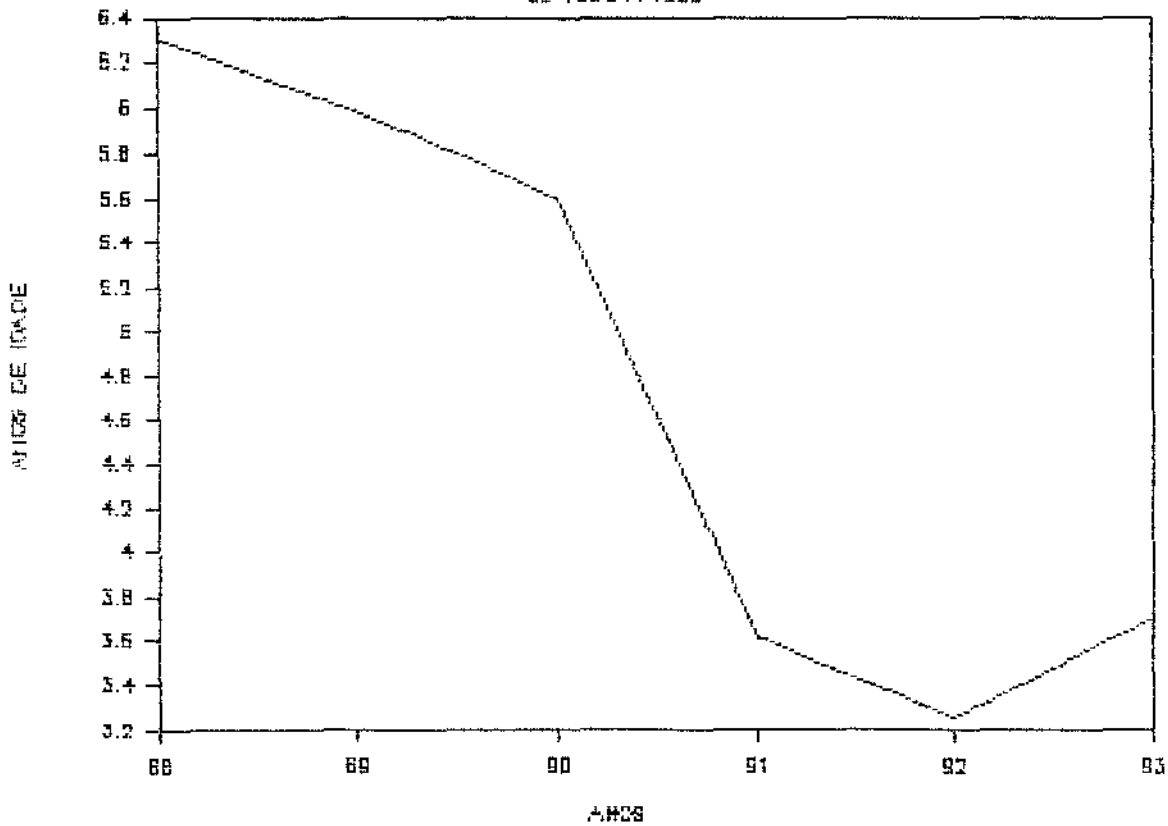


Gráfico III

Índice de Passageiros por Km.

MENSAL - DE 01/90 A 04/93

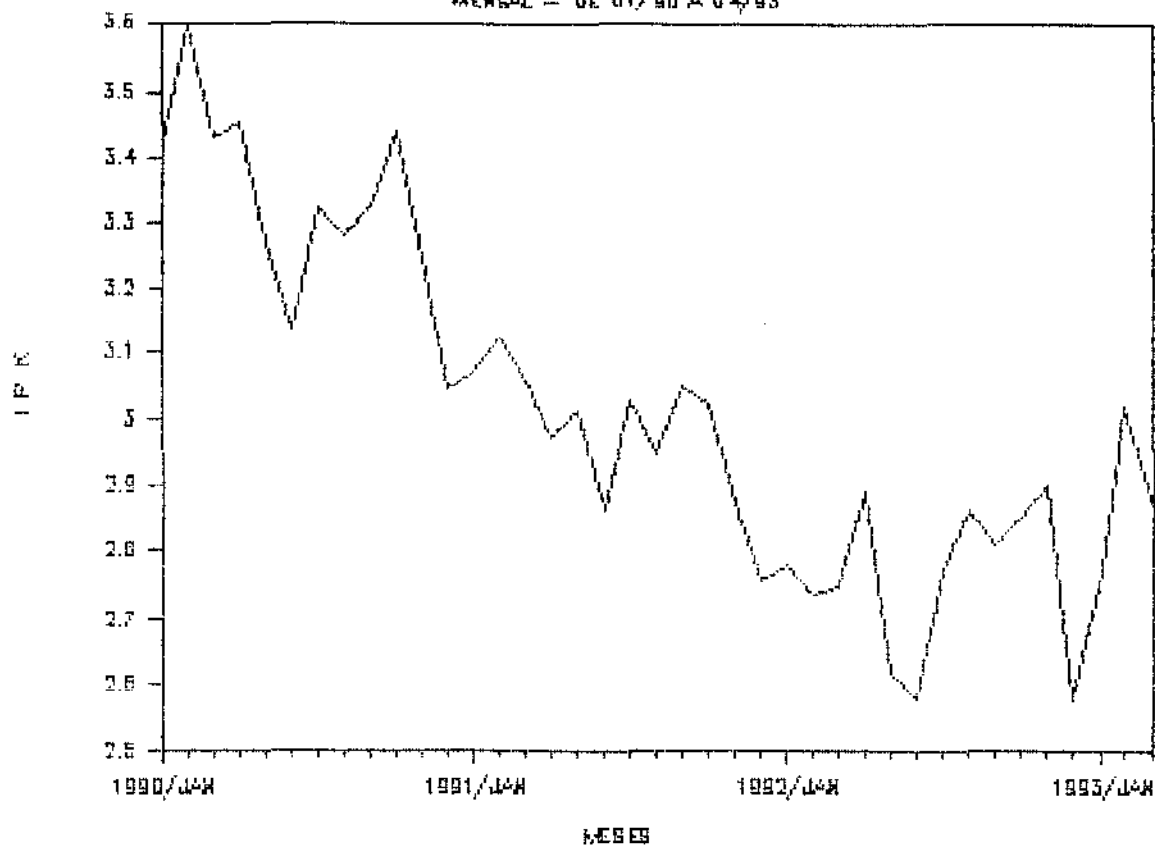


Gráfico IV

Índice de Passageiros por Km.

DE 1988 A 1993

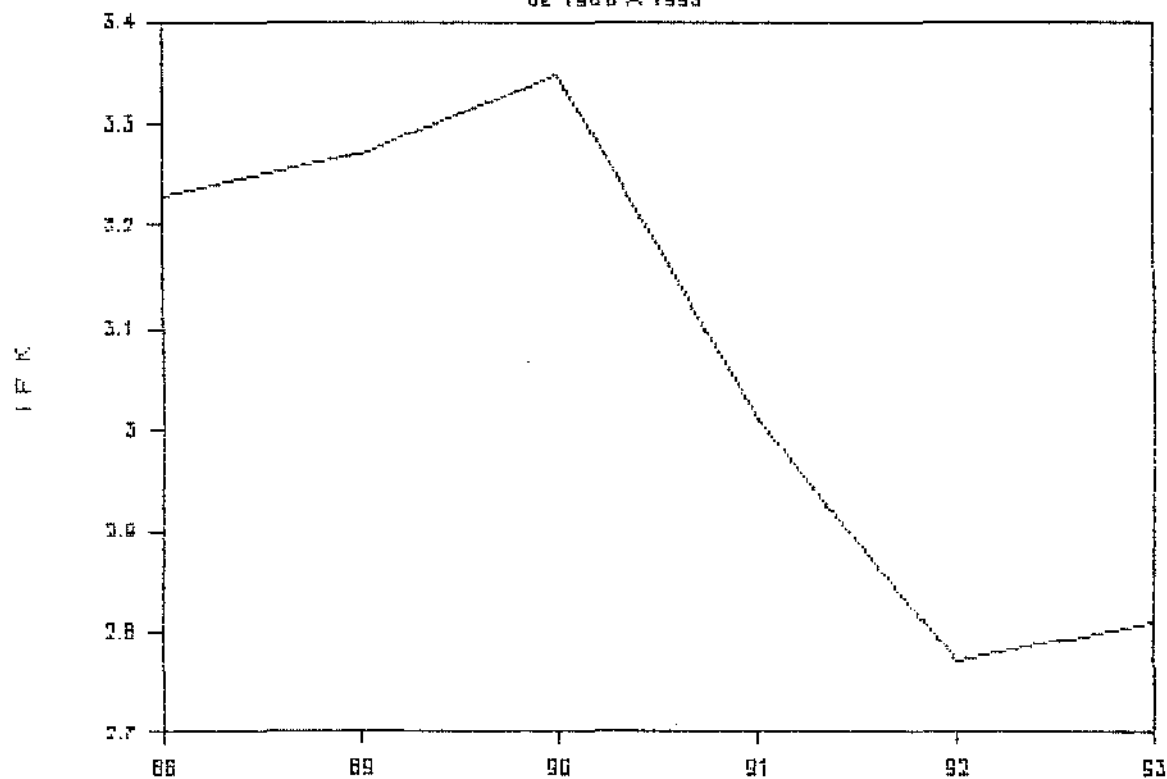


Gráfico V
 Frota Vinculada
 MENSAL DE 01/90 A 04/93

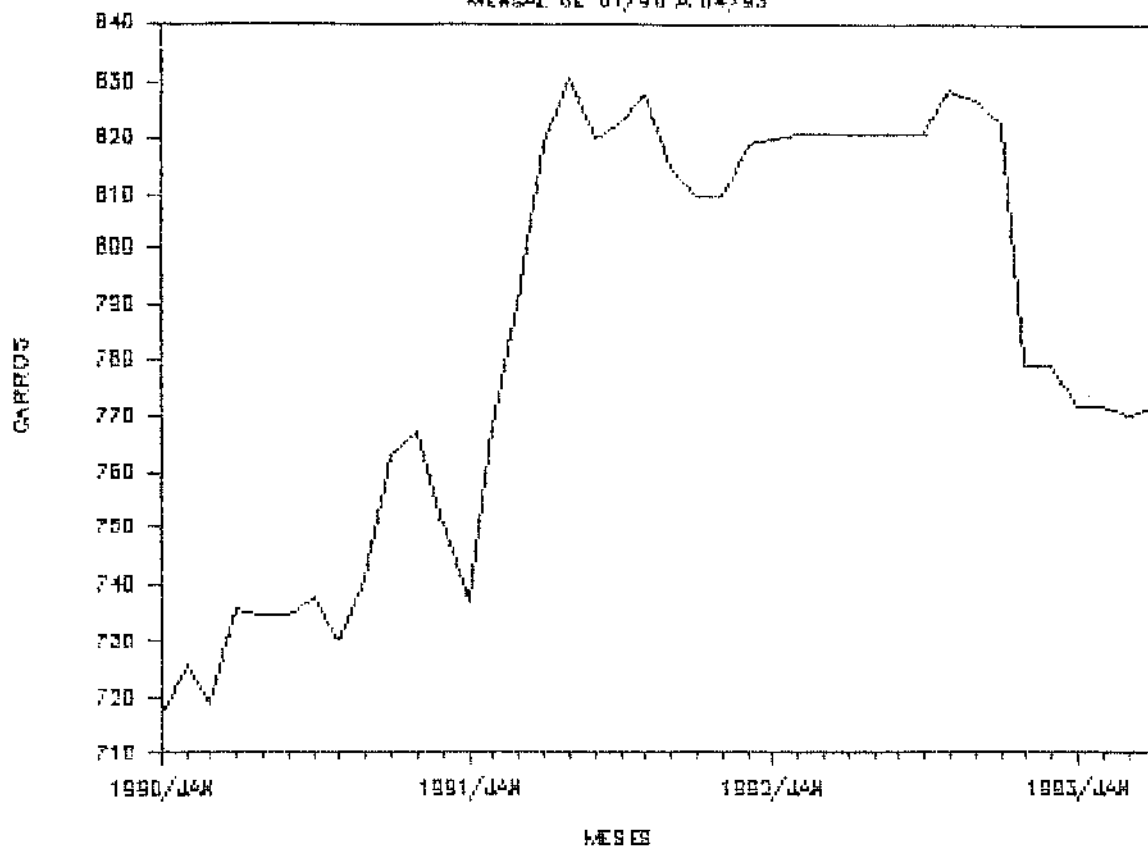
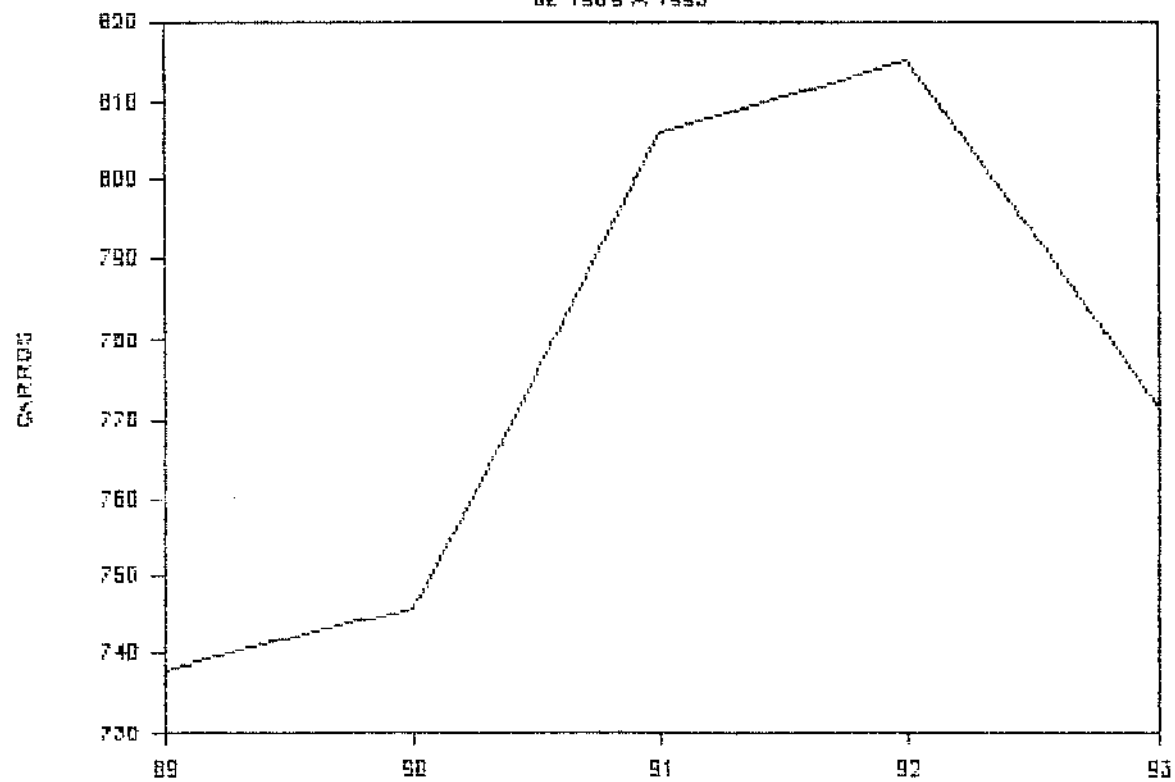
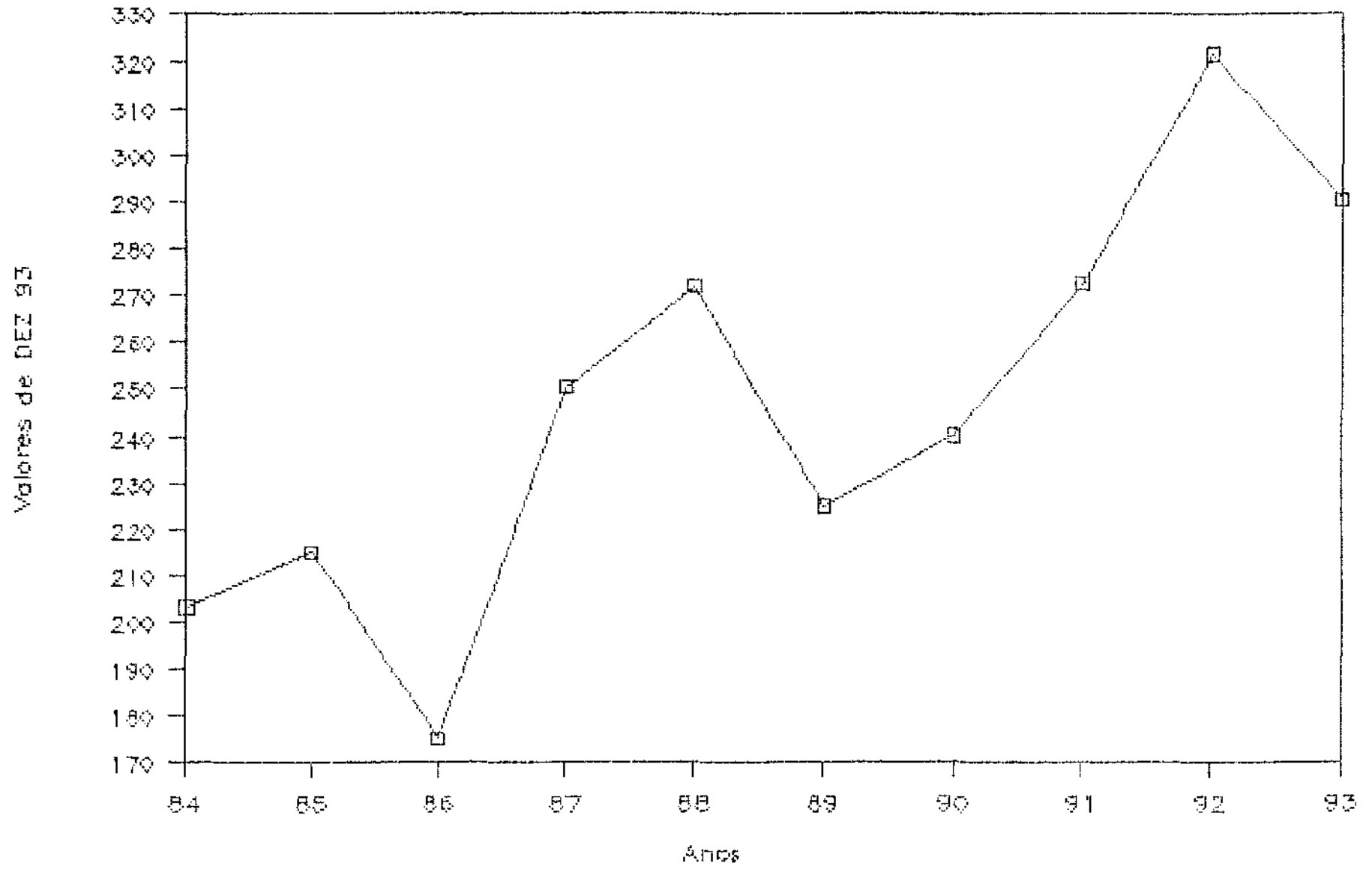


Gráfico VI
 Frota Vinculada
 DE 1989 A 1993



Custo Total Menos Impostos

Medias Anuais



BIBLIOGRAFIA

- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. "Recomendações do III Encontro de órgãos de Gerência de Transportes Públicos" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, nº 28, junho. 1985
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. "Uma Nova política para os Transportes Coletivos - Documento ao 51 Congresso de Transportes Públicos" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, nº 28, junho. 1985
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. "Fontes de Recursos Financeiros para os Transportes Públicos - Documento ao 71 Congresso Brasileiro de Transportes Públicos" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, nº 47, mar. 1990
- BARAT, Josef. "A Evolução dos Transportes no Brasil", IBGE : IPEA, Rio de Janeiro, 1978.
- BARAT, Josef. "Transportes Públicos na América Latina: Custos, Tarifas e subsídios" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, nº 46, dez. 1989
- BENVENUTO, Pedro Pereira. "O Sistema de Trens Urbanos de São Paulo" In Anais do II Seminário Metrópoles Latino Americanas - Vol 3, São Paulo, maio. 1991
- BITTENCOURT, Homero e HALLIDAY, Romulo. "Transporte Ferroviário Urbano: Uma Abordagem Institucional" In Revista dos Transportes P. Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, nº 46, dez. 1989
- BREDA, Rogério. "Opiniões da população sobre os Transportes Coletivos de São Paulo" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, nº 27, mar. 1985
- CABREJOS, Carlos A. C. "Situação dos Transportes Públicos na América Latina" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, nº 28, junho. 1985
- CHEIBUB, J.A.B. "Capacidade de Governo no Serviço de Transporte Público - O Caso de São Paulo", IDESP, São Paulo, 1985
- COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. "Proposta de Avaliação de Qualidade do Transporte Público" In Revista

dos Transportes P. Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, nº 46, dez. 1989

CORRÊA, João Alberto. "Tarifas del Transporte Urbano - Reflexiones sobre Conceptos y el Papel del Estado" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, nº 47, mar. 1990

CUNHA FI. Otávio V. "O Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus em Belo Horizonte" In Revista dos Transportes P. Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos,

DANIEL, C.A. "Transporte Coletivo Urbano: O Estado, o Mercado e os Movimentos Sociais", São Paulo, mimeo, 1987

FAGNANI, E. "Pobres Viajantes - Estado e Transporte Coletivo Urbano - Brasil - Grande São Paulo - 1964/1985", Dissertação de Mestrado apresentada ao IFCH, Unicamp, mimeo, 1985

FAGNANI, E. e CADAVAL, M. E. G. "O Novo Cenário da política Social no Brasil - O Caso do Transporte Coletivo Urbano" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, nº 45, set. 1989

✓ FARIA, Carlos A. "Transporte e Desenvolvimento Urbano" In Anais do II Seminário Metrôpoles Latino Americanas - Vol 3, São Paulo, maio. 1991

GERMANI, Elmir. "Para onde vai o nosso Transporte Coletivo" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, nº 27, mar. 1985

GOUVÊA, Ronaldo G. "Papel dos Movimentos Sociais Urbanos na gestão dos Transportes Públicos" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, nº 47, mar. 1990

GREGORI, Lúcio. "A Municipalização dos Transportes Públicos por Ônibus Comuns e a Qualidade de Vida em São Paulo" In Anais do II Seminário Metrôpoles Latino Americanas - Vol 3, São Paulo, maio. 1991

LINDAL, L. A. e outros. "Estudo Comparado de Impactos de Diferentes Tecnologias de Transporte" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Público, nº 47, mar. 1990

MELLO, José Carlos. "O transporte nas Cidades ante a Crise Econômica" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, nº 31, mar. 1986

MELLO, José Carlos. "Urbanismo e Transportes Urbanos em Brasília" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, n 43, mar. 1989

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. "Conjuntura atual do Transporte Coletivo Urbano no Brasil" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, n1 28, junho. 1985

NETO, José Ribeiro C.. "Transporte Coletivo: Encargos Sociais crescem 20,7%" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, n1 46, dez. 1989

NÚCLEO DE ESTUDO DE POLÍTICAS PÚBLICAS (1987). "Brasil 1985 - Relatório sobre a situação Social do país", Campinas, Editora da UNICAMP, Volume I, Cap 4

NÚCLEO DE ESTUDO DE POLÍTICAS PÚBLICAS (1989). "Brasil 1987 - Relatório sobre a situação Social do país", Campinas, Editora da UNICAMP, Volume I, Cap 8, item 3

ORRICO FI, Rômulo D. e SIMÕES, Raul B. A.. "Uma Análise do Vale Transporte" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, n1 47, mar. 1990

PIETRANTONIO, Hugo. "Evolução das Formas de Administração Tarifária" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, n1 46, dez. 1989

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. "Rumo ao Ano Dois Mil: Por uma política de Transporte em Campinas" Secretaria Municipal de Transportes, mimeo, mar/mai. 1990

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, "Modernização Gerencial na Administração Tarifária dos Transportes Públicos" Secretaria Municipal dos Transportes, mimeo, junho. 1991

SANT'ANNA, José Alex. "Vale Transporte - Mecanismo de Financiamento dos Transportes Públicos" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, n1 46, dez. 1989

SEMEGHINI, U.C. "Do Café à Indústria: Uma Cidade e Seu Tempo", Campinas, Ed. Unicamp, 1991

SILVA, Germano T. M.. "Afinal, o que Querem os Usuários: Tarifa ou nível de Serviço?" In Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional dos Transportes Públicos, n1 46, dez. 1989