

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
Programa de Pós-Graduação em Ciência Política

Territórios de Fronteira: notas sobre os capitais dos transportes urbanos

Marcos Lopes Campos
Mestrando em Ciência Política

Trabalho preparado para apresentação no V Seminário Discente da Pós-Graduação em
Ciência Política da USP, de 04 a 08 de maio de 2015.

Territórios de fronteira: notas sobre os capitais dos transportes urbanos

Marcos Lopes Campos

DCP/USP e CEM

Resumo: Nos anos 1980 e 1990, a literatura que se debruçou sobre os serviços de transportes urbanos coletivos em São Paulo apontou para existência de uma tendência à oligopolização no setor privado. Alguns autores sugeriram que as políticas públicas levadas a cabo pelos governos municipais teriam favorecido o crescimento do tamanho das empresas e a sua concentração em um grupo reduzido de sociedades governando há décadas os serviços. Neste contexto, o objetivo deste artigo é a análise de dados relativos às características internas ao conjunto das empresas privadas de transportes urbanos coletivos em São Paulo nas últimas três décadas atentando para os graus de concentração existentes. São analisadas quatro dimensões da composição dos mercados: (1) a quantidade de empresas privadas operadoras, (2) as distribuições da magnitude da frota entre as empresas privadas, (3) as parcelas de mercado por grupos de capital e, por fim, (4) a organização espacial destes grupos na cidade. Estes dados sugerem a existência de uma espacialidade particular na *politics* do setor com implicações para as estratégias de expansão e conflitos entre os atores em São Paulo. Argumenta-se de que as variações nas fatias de mercado não se resumem apenas ao aumento ou perda de linhas de ônibus, mas também a manutenção e conquista de *territórios*.

De bondes puxados por burros aos ônibus urbanos movidos a diesel, podemos afirmar certamente que os operadores privados tiveram um papel de destaque na promoção dos serviços de transporte urbano coletivo na cidade de São Paulo. Diferentes tipos de produtores conviveram cotidianamente nas ruas e avenidas garantindo as condições mínimas para a realização dos fluxos urbanos dos habitantes da cidade e a própria reprodução de seus serviços, da produção artesanal até a reprodução ampliada de capital (Henry, 1999).

O estudo dos processos de governo dos serviços urbanos, como foi apontado por Le Galès (1999), deveria atentar para os tipos de atores privados e suas formas de organização de interesses. Segundo o autor, estes seriam fatores centrais na explicação das formas de governança urbana e suas orientações políticas. Nesta chave, mais do que narrarmos a trajetória dos serviços de transporte urbano coletivo do ponto de vista das transformações intermodais e de sua coexistência muitas vezes conflituosa e não integrada, esta análise sugere que deveríamos atentar para a coexistência de processos de produção destes serviços.

Subjacente à descrição da trajetória destes serviços, deste modo, a narrativa denotaria a coexistência de relações de produção e lógicas de valorização distintas operando como fatores relevantes na conformação dos processos de governo nas cidades.

Tendo isto em vista, este artigo se insere em um projeto mais amplo de estudo dos processos de governo das políticas públicas de transportes urbanos coletivos em São Paulo cujo objetivo principal tem sido a análise da sustentação empírica de um conjunto de pressupostos analíticos compartilhados pela reduzida literatura sobre os capitais dos transportes.

O objetivo deste artigo é a apresentação de um esforço de sistematização de dados empíricos relativos às características internas ao conjunto das empresas de transportes urbanos coletivos em São Paulo. Numa primeira seção, são discutidas algumas das principais contribuições encontradas nos estudos que se debruçaram mais amplamente na análise da trajetória dos serviços de transportes urbanos coletivos por ônibus na cidade. Dados relativos à composição dos mercados de transportes urbanos nas últimas três décadas são apresentados na seção II. Em quatro subseções, o estudo da composição dos mercados é abordado a partir das seguintes dimensões: (1) a quantidade de empresas privadas operadoras; (2) as distribuições da magnitude da frota entre as empresas privadas; (3) as parcelas de mercado por grupos de capital; (4) a organização espacial dos grupos na cidade. Ao final do artigo, os principais argumentos desenvolvidos são retomados.

Os dados apresentados se limitam à trajetória de apenas um dos tipos de atores presentes nos serviços de transportes na cidade: as empresas de ônibus. Por tais motivos, a caracterização de novos atores, isto é, das cooperativas, que apenas recentemente foram sendo transformadas em empresas, não foi incluída no escopo da análise.

Seção I - Os capitais dos transportes urbanos na literatura

De diversas formas e em distintos campos de estudos, o conjunto das empresas privadas de transporte urbano coletivo e seu mercado surgiram em um grupo reduzido de estudos sobre transportes urbanos no Brasil. Em sua maioria, as análises se dedicaram aos casos de São Paulo, Rio de Janeiro, Recife e Belo Horizonte entre os anos 1980 e 1990.

A grande fonte de dados sistematizados sobre os primeiros operadores privados de auto-ônibus em São Paulo foi produzida no campo da historiografia por Stiel (1978) em seu estudo sobre os transportes coletivos na cidade. Este relatou as disputas pela rua e a passagem dos bondes elétricos, antigo monopólio da Light, para os transportes sobre rodas operados por pequenas empresas e motoristas autônomos.

Posteriormente, outros autores como Brasileiro (1996), Henry e Zioni (1999), Henry (1999) e Cançado, Siqueira, Watanabe e Cruz (1998) procuraram relatar a entrada destes novos atores na cena das cidades brasileiras, detalhando sua posição sócio-espacial e a lógica de produção do transporte por auto-ônibus na época.

Os primeiros auto-ônibus teriam sido conduzidos por indivíduos de origem modesta. Em geral, exerciam alguma atividade relacionada aos transportes – mecânicos, motoristas de veículos intermunicipais, proprietários de postos de combustíveis – enquanto outros eram policiais que, nas horas vagas, operavam veículos os mais diversos e de pequeno porte adaptado para o transporte de passageiros (Brasileiro, 1996). Em São Paulo, estes teriam emergido às margens dos bondes elétricos que não eram capazes de coletar a demanda nas regiões de expansão da cidade (Henry e Zioni, 1999). O que seria inicialmente um serviço complementar e periférico passou rapidamente a ser uma alternativa importante. Cada proprietário de auto-ônibus era também condutor, cobrador e, muitas vezes, mecânico do próprio veículo. Não existia uma preocupação quanto à capitalização, tratando-se, principalmente, de uma gestão artesanal (Brasileiro, 1996).

Uma década antes, Cheibub (1984) estudou o impacto dos desenhos institucionais e das políticas públicas de transportes sobre o padrão de relação entre capitais privados e o poder público. A arena no qual teria se desenvolvido os serviços

nas décadas de 1950-60, juntamente com o processo de urbanização de São Paulo, teriam sido fundamentais para o crescimento da operação privada, para a perda da capacidade de regulação da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) e para a institucionalização de um padrão de intermediação de interesses entre Estado e capitais privados: o mercado de linhas. As linhas de ônibus teriam se tornado uma mercadoria a ser negociada entre poder público e empresas em troca de dinheiro e favores eleitorais.

Estes atores são estudados Itacarambi (1985) na análise da trajetória de ascensão e queda da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) em São Paulo. Para o autor, entre os anos 1950-70 teria ocorrido uma associação entre empresas de ônibus e loteadoras privadas responsáveis por, de um lado, aumentar o acesso aos transportes e, de outro, aumentar as periferias da cidade. Operando na periferia, as empresas particulares teriam tido rápida melhora em seus índices operacionais e econômicos. De 1948 a 1951 o IPK (índice passageiro por quilômetro) dessas empresas saltou de 4,79 para 7,34, enquanto o da CMTC variou de 5,65 para 6,80.

Santos e Orrico Filho (1995) estudaram a lógica das disputas entre empresas de transportes urbanos coletivos. A sugestão da existência de três tipos fundamentais de conflitos entre estes atores privados é sustentada a partir da ênfase em um conjunto de instrumentos de políticas públicas (Le Galès e Lascoumes, 2005) cujo impacto parecem ser centrais nos serviços de transportes: as planilhas de custo e as fórmulas de remuneração da operação.

O primeiro dos tipos seria a disputa por passageiros na rua, incentivada principalmente pela relação direta estabelecida entre receita tarifária e a remuneração dos operadores. A ocorrência da condução agressiva e do excesso de velocidade poderia ser atribuída a esta associação. O segundo tipo seria a disputa pelo direito de estabelecer plantas de produção, isto é, pelo direito de operação de novas linhas ou de expansão espacial e operacional de linhas já estabelecidas. Numa cidade onde o serviço fosse contratado por serviço prestado, a disputa direta entre as empresas seria centrada na implantação de novas linhas ou ampliação da frota já contratada. Por fim, haveria a disputa por transferências de receitas entre empresas. Isto ocorreria onde houvesse algum tipo de câmara de compensação tarifária, como foi o caso da reorganização dos transportes em 1977 no governo de Olavo Setúbal em São Paulo. Santos e Orrico Filho

(1996) afirmam que, como a receita global seria repartida entre as empresas em função de determinados parâmetros estabelecidos em planilhas relativas aos custos de produção, se processaria uma disputa onde cada empresa buscaria aumentar seus valores nestes parâmetros quantitativos e, assim, a sua parte no bolo da remuneração. Segundo os autores, as evidências desta disputa seriam o aumento da quilometragem global do sistema e a ampliação e renovação acelerada da frota.

Um diálogo é possível entre os argumentos de Santos e Orrico Filho (1996) e um estudo outro (Campos, 2014) onde analisei o caso de São Paulo e os modelos de remuneração do serviço pelo custo entre as décadas de 1940-70 e da remuneração por serviço prestado, instituída pela municipalização dos transportes em 1992 – ou, nos termos de Brasileiro (1996), o modelo tarifa e o modelo Fator B. Neste, tentei descrever os lugares do espaço e a reconfiguração de conflitos na formação das linhas de ônibus entre operadores e o Estado na política do urbano (Marques, 2015) em regimes de remuneração distintos. No caso do serviço pelo custo, fluxos espaciais particulares historicamente constituídos tornam-se interessantes e possíveis alvos de disputas. Já no segundo caso, os fluxos deixam de ser interessantes, passando ao primeiro plano a disputa por fatias cada vez maiores do mercado, isto é, o aumento da frota e número de linhas.

Segundo Santos e Orrico Filho (1996), a experiência internacional em matéria de regulamentações de mercados de ônibus urbanos estaria fundamentada em teorias que justificam a intervenção do Estado nas atividades econômicas e modelos microeconômicos. Entre estas o autor aponta as teorias do monopólio natural e dos mercados contestáveis. Estas considerações nos apontam para um caminho inexplorado pelas análises nas ciências sociais, já realizado por Mackenzie (2006) para o caso norte-americano. O autor estudou os efeitos dos estudos da economia financeira sobre o mercado financeiro. Seu argumento seria o de que esta teria feito mais do que simplesmente analisado os mercados, ela o teria alterado. Para o nosso caso, o esforço seria compreender o efeito das teorias econômicas sobre a conformação do mercado de transportes urbanos coletivos nas cidades brasileiras e as possíveis manifestações de variações da performatividade (Mackenzie, 2008).

O principal diagnóstico produzido pelo conjunto da literatura seria o de que as políticas públicas de transportes urbanos no Brasil, pela via dos desenhos institucionais

definindo os critérios de entrada para os operadores privados no mercado nas cidades teriam aberto as portas para a concentração das empresas e de capital no setor (Brasileiro, 1996). Isto teria ocorrido tendo em vista a modernização das empresas e a sua organização em redes para melhorar a qualidade, a produtividade dos serviços e a redução dos custos de operação (Henry, 1999).

Através do ato 643 de 1934, o então prefeito Antônio Carlos teria organizado o serviço de ônibus favorecendo as empresas maiores. De cerca de 500 proprietários, teriam surgido as primeiras 53 empresas de transportes na cidade. Este teria representado um primeiro impulso no crescimento do serviço de ônibus, fortemente acelerado em 1937 devido à retirada de bondes elétricos de regiões¹. (Itacarambi, 1985; Zioni, 1999).

A principal política urbana apontada pela literatura para a concentração do número de empresas foi no governo Olavo Setúbal quando a lei 8.579 de 1977 dividiu a cidade em 23 áreas de operação passíveis de concessão a uma única empresa ou consórcio. Novos tipos de contratos de permissão condicionada e não mais títulos precários foram estabelecidos². Segundo Itacarambi (1985), seus objetivos seriam: a eliminação da concorrência entre as empresas; uma organização mais homogênea do setor com o conjunto das empresas apresentando índices econômicos mais próximos dos valores médios; maior facilidade para o remanejamento de linhas, dada a possibilidade de tratar as áreas como um todo vinculado a uma única empresa.

Outras análises apontaram também para o papel das políticas federais através do Grupo Executivo para a Integração da Política de Transportes (GEIPOT), criado em 1965, e da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), de 1975, para a estruturação dos mercados no Brasil (Cheibub, 1984; Brasileiro e Henry, 1999; GEIPOT, 2001). Estes teriam incentivado a racionalização dos serviços e concentração de proprietários individuais em empresas de transportes e produzido uma política de subsídios para a renovação da frota urbana. Podemos citar três outras iniciativas relevantes. Primeiramente, o desenvolvimento das “Instruções Práticas para o Cálculo

¹ Apresentado em 1941, o relatório da Comissão de Estudos do Transporte Coletivo (CETC) criado pelo prefeito Prestes Maia em 1939 apresentou o crescimento da frota no período. Em 1936, havia 427 auto-ônibus na cidade. Já em 1940, 818 auto-ônibus foram contabilizados (Itacarambi, 1986).

² Segundo Brasileiro (1996), estes contratos teriam definido parâmetros e indicadores operacionais que as empresas deveriam cumprir, fato que teria reforçado o processo de modernização gerencial destas empresas com a contratação de pessoal técnico de nível superior.

das Tarifas de Ônibus Urbanos” de 1982 pelo GEIPOT e EBTU. Até 1981, estas eram reguladas pelo Conselho Interministerial de Preços (CIP). Em segundo lugar, a produção do Projeto PADRON que definiu critérios técnicos característicos para os ônibus urbanos. Este teria sido um importante incentivo à estruturação da indústria de ônibus no Brasil. Por fim, a criação do Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU) com papel importante no financiamento de infraestruturas urbanas para o setor.

Henry (1997) analisou a configuração do conjunto das empresas no Brasil sugerindo que a grande empresa dominaria o panorama de transporte urbano coletivo do ponto de vista da capacidade oferecida, enquanto as pequenas empresas seriam ainda preponderantes do ponto de vista das unidades de produção dos serviços. Não obstante, o conjunto de empresas seria altamente heterogêneo, havendo uma concentração das grandes empresas nos grandes centros urbanos. Este formula uma tipologia de empresas³, baseado no tamanho das unidades de produção, utilizada para a descrição das relações entre magnitude das empresas, equipamentos, gerenciamento, modernização, produtividade física e operacional e o crescimento e concentração.

Existiriam escalas diversas de operação pertinentes em função dos tipos de aglomeração urbana e dos serviços prestados, sendo marcadas por limitações de diversas naturezas (físicas, técnicas, externas e sociais) que variariam em função da dinâmica dos mercados e da estrutura urbanas. Ainda, o autor sugere dois princípios de organização orientando o gerenciamento das empresas que estariam diretamente relacionados com o seu tamanho. Primeiro, o gerenciamento familiar onde empresas seriam marcadas por relações primárias entre os detentores de patrimônio e a organização das atividades. O bom senso prevaleceria sobre o conhecimento técnico e certo paternalismo sobre a organização racional do trabalho. Em segundo, o gerenciamento empresarial onde se buscaria atingir os objetivos de operação, manutenção e qualidade do serviço. Colocar-se-iam em prática mecanismos de controle e programação da operação em função da demanda.

Por fim, podemos apontar o estudo de Hirata (2011) que realiza uma etnografia das transformações de poder presentes nas práticas existentes nas fronteiras entre o

³ Seriam oito os tipos de empresas: operadoras individuais, unidades artesanais, auto-viações familiares, empresas tradicionais, empresas evolutivas, empresas modernizantes, empresas hegemônicas e empresas monopolizantes. Para mais, ver Henry (1999).

formal e informal, estudando os atores mais recentes no setor, “os perueiros” membros de cooperativas. Segundo o autor, a extinção da operação pública com os processos de privatização na década de 1990 incitou o crescimento do segmento no mercado informal: o transporte clandestino. A formalização da produção clandestina visando o controle e eficiência do sistema no governo Marta (2001-4) teve como desdobramento a profissionalização dos esquemas de proteção, corrupção e extorsão sempre atuantes no setor. Hoje, o sistema seria dominado por processos de corrupção fortemente articulados e ligados a vereadores e ao PCC. Os “perueiros” teriam passado de pequenos proprietários a motoristas assalariados de cooperativas. A prefeitura, os empresários de ônibus e a mídia teriam realizado uma campanha de criminalização dos perueiros a fim de garantir o controle sobre a riqueza gerada pelo serviço informal e a manutenção do lucro dos empresários. A análise do Sistema Interligado gira em torno dos modos pelos quais os novos arranjos institucionais e técnicos promoveram a perda das vantagens do transporte informal e a sua equalização aos ônibus.

Seção II – O oligopólio sobre rodas

a. Redução (e expansão) das empresas no mercado

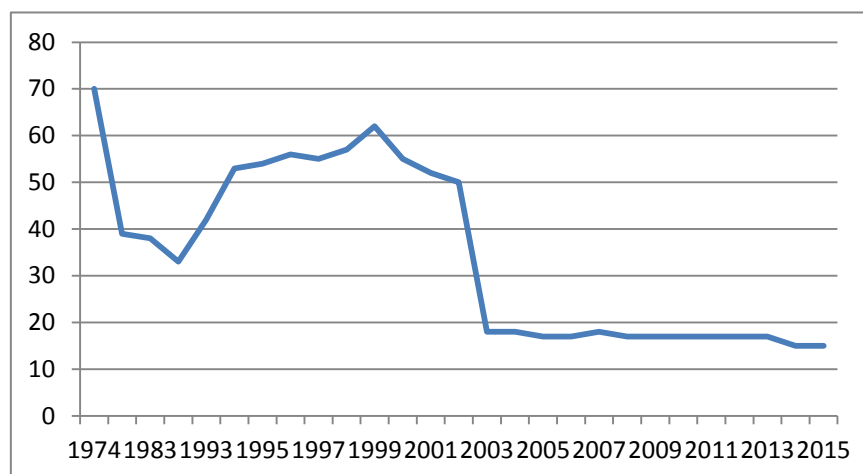
As tendências orientando a composição do mercado de transporte urbano não foram unidirecionais. Os dados obtidos demonstram a existência de duas direções na mudança da composição dos mercados, associadas a desenhos institucionais distintos. Assim, podemos observar tanto momentos de redução abrupta quanto de forte expansão.

O gráfico 1 organiza em uma série histórica o número de empresas de transportes em São Paulo. Fortes reduções teriam ocorrido, principalmente, após as políticas públicas de reorganização das linhas em 1977 e de regulamentação do Sistema Interligado em 2002. Além disso, observamos também uma leve redução com a municipalização dos transportes em 1992.

Partindo de 70 empresas de transportes em 1974, este número decaiu para 39 em 1977 e, em seguida, para 32 empresas em 1992. Já no ano de 2003, após as licitações

regulamentadas pela lei do Sistema Interligado, este número se reduziu para 18 empresas. Hoje, operam apenas 15 empresas em São Paulo.

Gráfico 1. . *Quantidade de empresas de transportes em São Paulo: 1974 a 2015*



(Fonte: CMTC, SPTrans e Itacarambi, 1984)

Já a tendência à expansão dos mercados correspondeu aos períodos da privatização e terceirização das linhas e garagens públicas da CMTC a partir de 1993, até a metade do governo Pitta (1997-2000). De apenas 32 empresas operando em 1992, passamos para 62 em 1999.

Às políticas públicas que promoveram a redução dos mercados corresponderia uma reorganização de todo o serviço de transportes. Ao passo que a privatização e terceirização iniciada no governo Maluf (1993-1996) referiu-se apenas à contratação de operadores privados para a parcela do mercado operado pela companhia pública, cerca de 30% na época. Estas considerações têm importância considerável caso atentemos para as distintas especializações das mercadorias contratadas em cada uma das políticas e a questão da propriedade da terra no mercado.

Relembremos que, desde 1977, à CMTC não cabia quaisquer áreas exclusivas de operação. Isto significa que a distribuição da operação pública entre operadores privados se deu por outra lógica espacial que não a de áreas exclusivas de operação como estabelecida anteriormente e posteriormente.

As narrativas produzidas pela literatura indicam que as linhas operadas pela CMTC nesta época foram se tornando cada vez menos rentáveis, com pouca captação de passageiros e trajetos imensos. Isto teria sido produzido em partes por decorrência do

mercado de linhas (Cheibub, 1984), funcionando como um subsídio indireto para garantir as taxas de lucro dos atores privados (Itacarambi, 1985).

Para completar o quadro, as novas contratações a partir de 1993 foram acompanhadas da disponibilização de garagens já existentes por meio do aluguel ou compra dos espaços da CMTC. Pelos dados obtidos, estas teriam sido as garagens da Barra Funda, Vila Leopoldina, São Miguel, Jabaquara, Tatuapé, Brás e Santo Amaro. Isto significa que a questão da propriedade da terra não se apresentou como uma barreira de entrada para possíveis novos atores.

Talvez este tenha sido um dos principais motivos para o crescimento do mercado na década de 1990. Ainda que seja a mercadoria “transportes” o produto da produção, a importância da terra nestes serviços se manifesta na figura das garagens. A localização destas no espaço da cidade implica um diferencial de custo na planilha ao final do mês. Ou seja, a origem e o destino dos veículos ao começo e final da operação cotidiana. Quanto maior a distância entre garagem e início/final da operação, maior será o custo.

Podemos dizer, assim, que existem três constrangimentos para a introdução de novos atores pela necessidade da terra urbana na produção destes serviços: (1) o tamanho do capital necessário para a compra/aluguel do espaço das garagens; (2) a própria disponibilidade da terra urbana para a produção destes espaços imensos, em geral, nas periferias; (3) a viabilidade dos custos implicados na produção dos serviços de acordo com a localização destas.

b. A composição das frotas privadas de ônibus

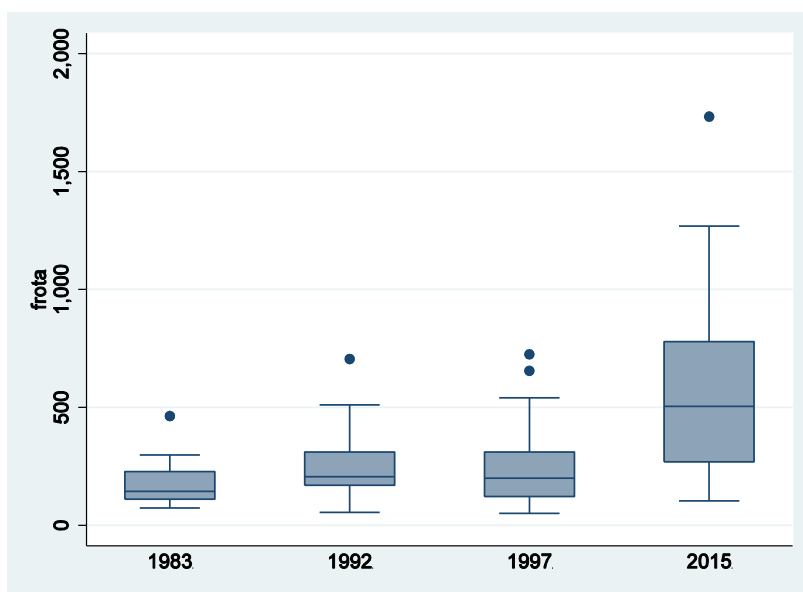
A composição do mercado de transportes urbanos pode ser estudada tendo a magnitude da frota privada como um indicador da variação do conjunto das empresas na cidade. Poderíamos também estudar a variação do ponto de vista da propriedade da terra e da magnitude do corpo de funcionários de cada empresa. Contudo, estes dados não foram obtidos até o momento. As informações referentes à frota privada nos anos 1983, 1992, 1997 e 2015 foram organizadas, respectivamente, nas tabelas 1, 2, 3 e 4 presentes no Anexo A.

A magnitude da frota privada na cidade sofreu grande variação ao longo destas quatro décadas. De acordo com os dados da tabela 1 referentes ao ano de 1983, existiam 6.457 ônibus privados distribuídos entre 38 empresas na cidade. Na década seguinte, em 1992, este conjunto passa para 8.147 veículos, distribuído em um número menor de 32 empresas. Já em 1997, ocorre a terceira expansão no tamanho da frota privada, chegando a algo em torno de 10.784 operadas por 55 empresas.

Em comparação com os outros anos, a frota privada de 2015 sofreu uma forte variação negativa, decaindo para 8.780 veículos distribuídos entre apenas 15 empresas. A forte variação negativa identificada é resultado da nova configuração do mercado, iniciada em meados dos anos 1990 e formalizada no início dos 2000, com a incorporação de novos tipos de atores: as cooperativas de transportes urbanos coletivos. No entanto, devemos apontar que esta redução não corresponde à redução de oferta. Pelo contrário, os dados da SPTrans mostram que a frota privada total da cidade em 2015 é de 14.777 veículos, com participação de 5.997 veículos por parte das cooperativas.

A frota média para o conjunto das empresas variou de 170 veículos em 1983, para 254,5 em 1992, 196 em 1997 e, por fim, 585,3 ônibus em 2015. Os boxplots produzidos no gráfico 2 fornecem uma melhor visualização dos mercados em perspectiva histórica do ponto de vista da distribuição da magnitude da frota entre as empresas.

Gráfico 2: *Boxplot para a distribuição da magnitude da frota entre as empresas de transportes*



(Fonte: CMTC e SPTrans)

Todas as distribuições são assimétricas, com uma maior dispersão na cauda à direita. Observamos que houve um crescimento contínuo ao longo dos anos na magnitude das frotas acompanhado de sua maior dispersão. Uma forte variação no tamanho da maior frota na cidade é também visualizada. De 463 veículos com a Empresa Auto Ônibus Penha – São Miguel, passou-se para 1733 veículos com a VIP – Transportes Urbanos, as duas como valores atípicos nas distribuições. Já, no caso da menor frota, esta variação foi bem menor. A Viação Urbana Transleste operava com apenas 73 veículos em 1983, ao passo que a Expandir opera hoje com próximos 103 ônibus. Por fim, é importante apontar o aumento significativo no valor da mediana. De 210 em 1997, esta passou para 518 veículos em 2015.

Em conclusão, podemos afirmar que existiu uma tendência à heterogeneização do mercado de transportes em São Paulo. Um conjunto cada vez mais distinto de empresas do ponto de vista do tamanho da frota passou a coexistir no espaço da cidade, compartilhando o conjunto dos passageiros e delineando o contexto sócio-político no qual os processos de governo incorreram.

c. Grupos de proprietários e a concentração do mercado

Subjacente ao conjunto das empresas existiria um grupo reduzido de sociedades operando há décadas no mercado paulistano, como já apontou a literatura. As fichas cadastrais de cada empresa na Junta Comercial do Estado de São Paulo permitem o estudo das trajetórias de composição destes grupos. Foram coletadas em torno de 170 documentos via acesso eletrônico para a análise da composição societária das empresas entre 1983 e 2015. A comparação com a década de 1980 só foi possível devido à sistematização produzida por Itacarambi (1985) para o ano de 1983. Os grupos foram definidos a partir da análise dos vínculos de propriedade entre os indivíduos identificados nas fichas cadastrais para cada ano. Basicamente, estes são os componentes da rede social dos proprietários de empresas de transportes urbanos coletivos. Nestes grupos, nem todos os indivíduos de um mesmo conjunto possuem vínculos entre si. Esta situação ocorreu quando o grupo de capital transbordou as

fronteiras de uma única empresa, representando também um grupo de empresas, mas não necessariamente maior concentração de capital.

A sistematização dos dados para a presente análise está apresentada no Anexo A e na figura 1 a seguir. As tabelas 5 a 8 demonstram a distribuição das empresas e frotas em grupos de proprietários em 1983, 1992, 1997 e 2015. Nem todos os proprietários foram identificados pelas fichas cadastrais, o que significou que, nos três primeiros anos, respectivamente, 4,38%, 15,66%, 8,69% da frota não foi atribuída a quaisquer grupos de proprietários. Neste sentido, a argumentação que se segue deve ser apreendida tendo em vista esta limitação.

Nota-se, inicialmente, a grande redução no número de atores com o deslocamento das unidades de produção para o grupo de capital como unidade de análise. Em 1983, das 38 empresas em 23 áreas de operação passamos para 18 grupos de proprietários. No ano seguinte, este número é reduzido ainda mais para 13 grupos de proprietários. Há nova inflexão em direção à sua expansão no início do governo Pitta, em 1997. Estes tem um aumento de pouco menos de 45%, passando a totalizar 20 atores. Por fim, em 2015, este número é reduzido e chega ao seu menor patamar na série histórica: 11 grupos. Conclui-se, portanto, que a trajetória das tendências de expansão e redução apontada em seção anterior se verifica também na composição dos mercados vista da perspectiva da quantidade dos grupos de proprietários.

Os dados mostram que a concentração das fatias do mercado em um número reduzido de grupos se acentuou entre os anos 1980 e 2010. Se, em 1983, os quatro maiores grupos já operavam 51,40% do mercado de transportes, em 2015, esta parcela é ainda maior, chegando a 72%. Vê-se, entretanto, que à aparente linearidade da concentração de capital subjazem importantes trocas de atores, recuos e avanços nas fatias de mercado captadas por cada um e a própria expansão do mercado privado produzido por políticas públicas específicas. A maior variação na distribuição das fatias de mercado ocorreu entre os atores do andar de baixo, com participação de até 3%. Cabe notar que a concentração do capital se deu, em geral, tanto pela via da expansão dos mercados quanto às custos de outros grupos de proprietários.

O maior dos capitais opera a maior parcela do mercado pelo menos desde os anos 1980: o grupo 1 em todos os anos. Seus principais momentos de expansão ocorreram na municipalização em 1992 e no Sistema Interligado em 2003. Sua

participação passou de 29,77% em 1983, para 39,76% em 1992, chegando aos anos 2010 com 42,15% da frota privada dos concessionários. Uma importante queda na participação ocorreu com a política da privatização e terceirização da CMTC, como mostram os dados de 1997, motivada muito mais pela expansão do mercado do que propriamente uma perda de espaço.

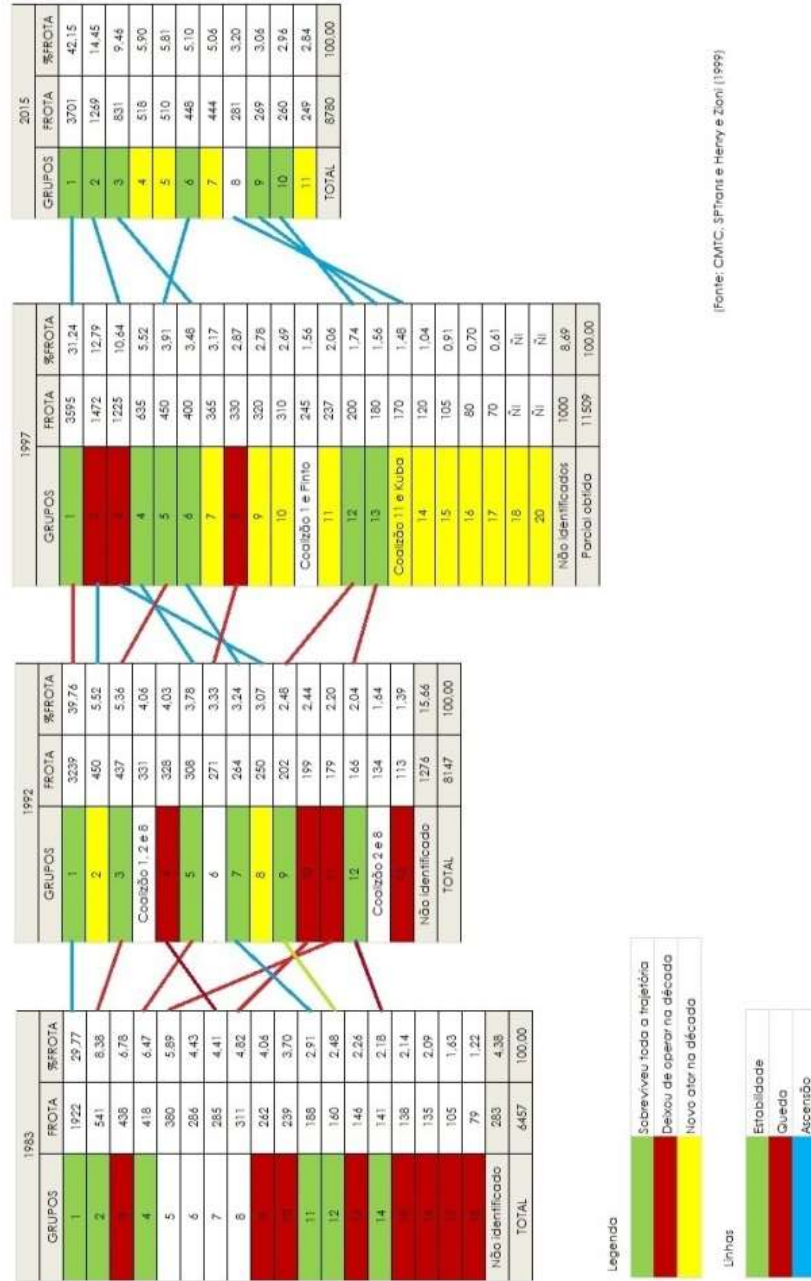
Já entre os outros grupos de proprietários com maior participação, observa-se considerável variação quanto aos atores e a distribuição das parcelas. Os dois grupos seguintes ao grupo 1, líder nas fatias de mercado, têm a flutuação da participação destes, com o ápice de expansão no final da década de 1990. Além disso, o quarto maior grupo de capital não acompanha a tendência de crescimento observada nos três anteriores, pelo contrário, o saldo final é uma leve redução na participação do mercado, de 6,47% em 1983 para 5,9% em 2015.

As trajetórias dos grupos visualizadas na figura 1 contrariam a análise de Henry e Zioni (1999) sobre a política de privatização e terceirização da CMTC. Observamos que os antigos capitais, presentes já nos anos 1980 e início dos 1990, tiveram participação nas licitações da época e uma alteração substancial de sua participação no mercado paulistano. Isto ocorreu por decorrência da vitória nas concorrências públicas com a criação de novas pequenas e médias viações, mas também pela incorporação posterior de viações vencedoras, como demonstram os dados das fichas cadastrais. Podemos concluir, portanto, que a expansão do mercado aí produzida foi apropriada tanto por atores antigos ampliando consideravelmente seu capital na cidade, quanto por novos pequenos e médios atores que viram o fim da operação pública como uma oportunidade para a entrada no mercado. Destes novos atores, apenas um sobreviveu ao Sistema Interligado em 2003.

Pela natureza das informações sistematizadas, não podemos mensurar com exatidão a quantidade total de grupos de proprietários que já operaram na cidade o final dos anos 1970. Não obstante, os dados da figura 1 mostram que esta chegou, pelo menos, a 38. Destes, apenas 6 sobreviveram aos 33 anos enquadrados neste estudo. Hoje, os grupos de proprietários mais longevos são representados pelas seguintes empresas: Viação Santa Brígida, Viação Gato Preto, Tupi – Transportes Urbanos de Piratininga, Viação Gatusa Transportes Urbanos, VIP – Transportes Urbanos e Viação Sambaíba.

Estes são bastante heterogêneos no quesito tamanho da frota e, além disso, apresentam variações relevantes quanto a trajetória nos mercados. Enquanto alguns tiveram uma participação relativamente estável, outros seguiram claras estratégias de conquista do mercado de transportes. Em 1983, estes operavam 52,19% do mercado, hoje, sua fatia corresponde a 77,2%.

Figura 1: A composição dos mercados de transportes por grupos de capital em São Paulo (1983-2015)



(Fonte: CMT, SPTrans e Henry e Zoni (1999))

d. Evidências de um padrão espacial na distribuição dos capitais

Como indiquei em outro trabalho (Campos, 2014), a literatura sobre os capitais dos transportes não investigou a existência de um padrão espacial na organização dos atores na cidade e mesmo a espacialização da política e das políticas públicas de transportes. Nesta subseção, evidências sobre a possível existência de um padrão são apresentadas.

Em 1977, a lei 8.579 no governo Olavo Setúbal formalizou a primeira organização espacial entre os atores privado com a criação das vinte três áreas de operação distribuídas nas nove bacias associadas aos denominados “corredores de acesso ao centro” e uma área central compartilhada pelas empresas, pública e privadas.

Anteriormente, havia ocorrido apenas a separação espacial entre atores público e privados em 1953 com decreto 2.215 que definiu e atribuiu aos segundos apenas as linhas rurais. Estas seriam aquelas cujo itinerário estava contido inteiro ou predominantemente fora de uma área na região central da cidade de quatro quilômetros de raio, demarcada a partir da Praça da Sé. Além disso, estas eram caracterizadas pelo limite de assentos exigidos para cada linha, não podendo ultrapassar o número de 160 assentos.

A lei 8.579 produziu um deslocamento na institucionalização dos tipos de linhas existentes na cidade passando a ser definidas pelos tipos de fluxos entre as áreas de operação. De apenas um tipo, passou-se a definir três novos tipos de linhas: setoriais, intersetoriais e radiais.

As primeiras eram aquelas em que ambos os terminais se localizavam dentro de uma única área de operação na qual seu itinerário se desenvolvia. As linhas intersetoriais eram aquelas em que seus dois terminais se localizavam em diferentes áreas e seu itinerário não abrangia vias do Setor Central. Por fim, as linhas radiais eram aquelas em que um de seus terminais se localizava numa área de operação e outro no Setor Central.

Vale apontar a existência de um quarto tipo de linha que não foi definido pela lei 8.579. Eram as linhas diametrais de responsabilidade da CMTC. Estas seriam aquelas

em que os terminais se localizavam em áreas de operação distintas e cujo itinerário passava necessariamente pela área central. Às empresas privadas ficou definida apenas a possibilidade de operação das três primeiras.

Na década de 1990, as políticas públicas seguintes que produziram algumas transformações importantes no sistema de transporte público, a municipalização e a privatização da CMTC, não fizeram referência explícita a uma reorganização espacial dos atores privados. No caso da municipalização, a informação da localização precisa dos 41 lotes de veículos contratados através de contratos de prestação de serviço não foi encontrada no atual estágio desta pesquisa. Se as 23 áreas de operação foram mantidas com esta política ainda é incerto. Em entrevistas com membros do governo da época, argumentou-se que estas foram sim mantidas. Não obstante, julga-se que não foram coletados dados suficientes para evidenciar se houve ou não alguma mudança substantiva na organização espacial dos atores entre o final da década de 1970 e o início da década de 1990.

Como já dissemos anteriormente, a privatização e terceirização da CMTC não promoveram uma reorganização do sistema como um todo, tratou-se da expansão do mercado privado pela via da transferência da parcela do mercado operado pela companhia pública para atores privados dispersos no espaço. Isto é, a organização espacial dos atores contratados seria aquela antiga da CMTC. Alguns poucos dados foram obtidos como, por exemplo, quais garagens foram adquiridas por cada novo (ou velho) grupo de capital. Vale apontar, neste período, o início da disseminação de regulamentações para a formalização dos operadores clandestinos como, por exemplo, o programa Bairro-a-Bairro. Do ponto de vista da organização espacial, estas representaram uma incorporação fragmentada na cidade, de acordo com existência dispersa de atores nas diferentes regiões da cidade. Todavia, pela ausência dos dados para o período anterior da municipalização, qualquer esforço de análise com aqueles dados para a década de 1990 seria insuficiente.

Posteriormente, com o Sistema Interligado de 2003, a cidade foi dividida em oito áreas caracterizando as bacias geradoras de viagens dos principais eixos viários. O sistema dividiu-se em dois subsistemas com funções e atendimentos distintos, operados cada um por um tipo de ator, os concessionários e permissionários: subsistema estrutural, responsável pela macro-acessibilidade do município, integrando as diversas

regiões da cidade; subsistema local, responsável pela micro-acessibilidade e tendo a função de distribuir a oferta de transporte na totalidade da cidade que envolve os grandes eixos viários, atendendo às viagens internas a cada região. Aos concessionários foi atribuído o subsistema estrutural e aos permissionários o subsistema local.

Resta-nos apenas a alternativa da comparação entre duas épocas distantes na história dos serviços de transportes, para verificar se as localizações dos atores coincidem: 1977-1991 com 2002-15. Os dados relativos à organização espacial dos grupos de proprietários para 1983 e 2015 por zonas geográficas são apresentados na figura 2 a seguir⁴. A análise que se segue focou-se nos seis capitais presentes nas três últimas décadas.

O que se evidencia a partir da análise da figura 2 é a existência da coincidência espacial entre os atores nos dois períodos. Dos seis grupos que sobreviveram às flutuações do mercado nas três décadas, quatro operam exatamente nas mesmas áreas. Por outro lado, os grupos 1 e 2 (em 2015) deixaram de operar na região Leste II. Este movimento foi acompanhado do crescimento da operação em regiões inteiras onde, anteriormente, sua participação era apenas parcial, as zonas Sudeste e Norte respectivamente. Além disso, o grupo 6 expandiu sua participação em 2015 em direção à zona Noroeste. Observa-se, ainda, a sobreposição entre as áreas operadas pelo maior grupo de capital e os espaços de maior espraiamento do tecido urbano paulistano, as zonas Sul e Leste.

O estudo dos capitais dos transportes a partir desta perspectiva demonstra a existência de uma espacialidade particular na *politics* do setor com duas implicações para as estratégias de expansão e conflitos entre estes atores em São Paulo. As variações nas fatias do mercado não se resumem ao aumento ou redução da frota e linhas de ônibus operadas, mas da conquista e perda de territórios. O que subjaz a estes movimentos é uma estratégia de expansão orientada pela contiguidade espacial, partindo de *territórios* já operados (espaços ocupados, conquistados) previamente em direção aos territórios mais próximos cujas fragmentações e limites são definidos por desenhos institucionais das políticas em relação à estrutura dos deslocamentos

⁴A organização espacial dos atores privados foi definida em cada época, respectivamente, pelos decretos 14.629 de 1977 e 42.736 de 2002.

cotidianos pelo sistema viário e dos fluxos espaciais institucionalizados por linhas de ônibus.

Este argumento permite uma nova caracterização espacial dos conflitos entre os capitais dos transportes. O desdobramento da lógica de expansão apontada acima sugere que a disputa por territórios parece ocorrer apenas entre capitais operando em *territórios de fronteiras*. Caso estas considerações se verifiquem, portanto, pode-se afirmar a inexistência de disputas na expansão (ou manutenção do território) entre capitais atuando em territórios apartados como, por exemplo, a Zona Sul e Norte de São Paulo. Configura-se, assim, uma segunda implicação da espacialidade particular sobre as estratégias de atuação destes capitais e sobre a economia política do setor. A hipótese que se levanta é a de que a regularidade espacial dos atores não diz respeito apenas a constrangimentos econômicos de custos de migração para outros setores e zonas geográficas, mas também dos *territórios*.

É na articulação entre os territórios e os desenhos institucionais que conforma o cenário no qual se desdobram os processos políticos em torno dos serviços de transportes e as próprias características da expansão (e deslocamento) dos capitais do setor. Estas considerações evidenciam, em conclusão, o espaço operando como um enquadramento relevante da *politics* no setor.

Considerações finais

Pudemos observar a manutenção de algumas das tendências sobre a composição do mercado de transportes coletivos urbanos em São Paulo identificadas pela literatura nos anos 1980-90. A mais importante dentre estas talvez seja a acentuação da concentração de capital em um grupo ainda menor de proprietários na década de 2010. Seis grupos de proprietários foram capazes de sobreviver às mudanças e transformações políticas das três, talvez quatro últimas décadas na cidade, sendo hoje responsáveis por 78% da frota privada operada pelos concessionários no Sistema Interligado, cerca de 45% de todos os veículos.

O número e tamanho da frota das empresas variaram consideravelmente no período estudado, principalmente, em decorrência de políticas públicas responsáveis por transformações, entre outras questões, das formas de remuneração da operação, do financiamento do sistema e da organização espacial das empresas. A quantidade dos grupos de proprietários também variou consideravelmente desta forma, contudo, apenas a quantidade e não concentração de capital. Empresas enormes, com frota acima de mil veículos, passaram a existir a partir da década de 2000. Ainda que o conjunto das empresas tenha sido reduzido consideravelmente, houve um aumento da heterogeneidade interna ao conjunto das empresas no que se refere ao tamanho de suas frotas.

Este artigo apresentou evidências que contribuíram para a análise da organização espacial dos atores no setor. Observou-se a existência de uma coincidência espacial entre as regiões operadas por alguns grupos de proprietários em 1983 e 2015. Ainda que não tenha sido possível produzir a série histórica que melhor elucidaria os movimentos de retração e expansão espacial de capital de cada um dos grupos, estes dados permitiram o argumentar pela existência de uma espacialidade particular na *política* do setor.

Este conjunto de notas contribuiu no estudo de quem governa o que nas políticas públicas de transportes em São Paulo (Le Galès, 2011). Inclusive, talvez seja possível afirmar que sua principal contribuição foi esboçar a noção de *territórios* para a análise da política na cidade. O que esta noção sugere é a existência de espaços ocupados (ou conquistados) por grupos ou indivíduos com impactos significativos sobre a política e as políticas públicas cujas lógicas devem ser ainda melhor compreendidas. Em outras palavras, o conceito de *território* denotaria a manifestação do *poder político espacializado* nas cidades.

Bibliografia

BRASILEIRO, A. (1996) Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbano no Brasil." Orrico Filho RD, Brasileiro A., Santos EM, Aragão JJG: Ônibus Urbano-Regulamentação e Mercados. Brasília: LGE: p. 261-272

BRASILEIRO, A; HENRY, E. (1999). Secretaria de Viação, fabricação e promoção do sistema de ônibus brasileiro, in: Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras. São Paulo: Cultura

CAMPOS, M. L. (2014). "A política das linhas de ônibus". Trabalho apresentado no IV Seminário Discente da Pós-Graduação em Ciência Política da USP (07 a 11 de abril de 2014).

CANÇADO, V. L., SIQUEIRA, M. M. D., WATANABE, F. S., CRUZ, M. V. G. D. (1998). "Capacidade gerencial e habilidade política dos empresários de transporte por ônibus de Belo Horizonte: mito ou realidade?"

CHEIBUB, J. A. B. (1985). Capacidade de governo no serviço de transporte público: O caso de São Paulo. Instituto de Estudos Econômicos, Sociais e Políticos de São Paulo: São Paulo

GEIPOT. (2001). Transportes no Brasil: história e reflexões. Ed. Universitária da UFPE

HENRY, E; ZIONI, S (1999). Ônibus na Metrópole: articulação entre iniciativa privada e intervenção pública em São Paulo, in: Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras. São Paulo: Cultura

HIRATA, D. V. (2011). Produção da desordem e gestão da ordem: Notas para uma história recente do transporte clandestino em São Paulo. DILEMAS: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social - Vol. 4 - no 3 - JUL/AGO/SET 2011

HENRY, E. (1999). OnibusCad, cadastramento tipológico e dinâmica de escala da viação, in: Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras. São Paulo: Cultura

HENRY, E. (1997). "Escala de produção em empresas de transporte por ônibus: a experiência brasileira". RAE - Revista de Administração de Empresas. São Paulo, v.37, n.1, p.53-65

ITACARAMBI, P. (1984). A administração da operação dos transportes coletivos por ônibus em São Paulo: público ou privado. Dissertação de Mestrado FGV.

LASCOUMES, P. ; LE GALÈS, P. (2007). « Introduction: understanding public policy through its instruments—from the nature of instruments to the sociology of public policy instrumentation. » Governance, 20(1), 1-21.

LE GALÈS, P. (2000) Private-sector interests and urban governance. In: Bagnasco, A. e Le Galés, P. (org.) Cities in Contemporary Europe. Cambridge: Cambridge University Press, 2000, p. 178-197.

LE GALÈS, P (2011). Urban policies in Europe: what is governed? In: Bridge, G. e Watson, S (org), The New Blackwell Companion to the City. Oxford: Blackwell

MACKENZIE, D. (2008). An engine, not a camera: How financial models shape markets. Mit Press.

MARQUES, E. (2015). Em busca de um objeto esquecido: a política e as políticas do urbano no Brasil. Mimeo.

SANTOS, E; ORRICO FILHO, R D. Regulamentação do transporte urbano por ônibus: elementos do debate teórico. ORRICO FILHO, RD et. al. Ônibus Urbano—Regulamentação e Mercados. LGE Editora, Brasília (1996): p. 25-43.

SANTOS, E; ORRICO FILHO, R. D. (1996). Transporte coletivo urbano por ônibus : regulamentação e competição. ORRICO FILHO, RD et. al. Ônibus Urbano—Regulamentação e Mercados. LGE Editora, Brasília (1996): p. 193-217.

STIEL, W. C. (1978). História dos transportes coletivos em São Paulo. Editora McGraw-Hill do Brasil.

ZIONI, S. (1999). Transporte Público em São Paulo. Dissertação de Mestrado FAU-USP.

Anexo A

Tabela 1: *Empresas de Transportes em São Paulo e frota em 1983*

Área	Empresas de Transporte	FROTA
1	Auto Viação Brasil Luxo	254
2	Auto Viação Nações Unidas	286
2	Empresa Auto Ônibus Parada Inglesa	119
3	Empresa Auto Ônibus Alto do Pari	192
4	Empresa Auto Ônibus Penha São Miguel	463
5	Empresa de Ônibus Viação São José	104
5	Viação Leste-Oeste	107
6	Auto Viação Tabú	124
6	Auto Viação Pompéia	164
7	Empresa de Ônibus Santo Estevam	79
7	Empresa Auto Ônibus Vila Carrão	135
8	Companhia Auxiliar de Transportes Coletivos	241
8	Viação Urbana Transleste	73
9	Empresa Paulista de Ônibus	105
9	Empresa de Ônibus Vila Ema	124
10	Empresa Auto Viação Taboão	171
10	Auto Viação São João Clímaco	132
11	Viação Bristol	273
12	Viação Paratodos	176
12	Tupi - Transportes Urbanos Piratininga	160
13	Viação Canãa	138
13	Viação Garagem Mar Paulista	146
14	Viação Bola Branca	298
14	Viação N. Sra. do Socorro	95
15	Auto Viação Jurema	229
16	Empresa São Luíz de Viação	239
17	Viação Tânia de Transportes	128
17	GATUSA – Garagem Americanópolis de Transportes Urbanos	141
18	Viação Bandeirante	185
18	Viação Auto Ônibus Santa Cecília	100
19	Viação Castro	131
19	Viação Santa Madalena	83
20	Viação Gato Preto	228
20	Viação Gato Branco	99
21	Viação Santa Brígida	188
22	TUSA – Transportes Urbanos	285
23	Viação Santa Amélia	152
23	Viação Brasília	110
Total		6457

Tabela 2. *Empresas de Transportes em São Paulo e frota em 1992*

	Empresas de Transportes	FROTA
1	Auto Ônibus Parada Inglesa	199
2	Auto Viação Brasil Luxo	308
3	Auto Viação Jurema	346
4	Auto Viação Taboão	312
5	Auto Viação Tabú	205
6	Empresa Auto Ônibus Penha São Miguel	705
7	Empresa de ônibus Luiz Fioravante	190
8	Empresa de Ônibus Santo Estevam	479
9	Empresa de Ônibus São Bento	157
10	Empresa de Ônibus São José	207
11	Empresa de Ônibus Vila Ema	331
12	Empresa Paulista de Ônibus	134
13	Empresa São Luiz Viação	450
14	Gatusa Garagem Americanópolis Transportes Urbanos	166
15	TUPI - Transportes Urbanos Piratininga	202
16	TUSA – Transportes Urbanos	328
17	Viação Auto Ônibus Santa Cecília	179
18	Viação Bola Branca	510
19	Viação Bristol	288
20	Viação Campo Limpo	121
21	Viação Castro	178
22	Viação Cruz da Colina	55
23	Viação Gato Preto	244
24	Viação Nações Unidas	271
25	Viação Nossa Senhora do Socorro	113
26	Viação Paratodos	261
27	Viação Santa Brígida	264
28	Viação Santa Madalena	193
29	Viação São Camilo	172
30	Viação São Paulo	168
31	Viação Tânia de Transportes	161
32	Viação Urbana Transleste	250
Total		8147

Tabela 3: *Empresas de Transportes em São Paulo e frota em 1997*

	Empresas de Transportes	FROTA
1	Empresa Auto Ônibus Penha São Miguel	725
2	Viação Jaraguá	655
3	Viação Bola Branca	540
4	Auto Viação Jurema	420
5	Viação Santa Brígida	400
6	Auto Viação Brasil Luxo	385
7	Auto Viação Taboão	345
8	Viação Nações Unidas	330
9	Viação Paratodos	325
10	Viação Cidade Tiradentes	320
11	Eletrobus – Consórcio Paulista de Transportes por Ônibus	320
12	Viação Santo Amaro	320
13	Masterbus Transportes	310
14	Viação Bristol	300
15	Viação Urbana Transleste	280
16	Viação Gato Preto	280
17	Empresa de Ônibus São José	265
18	Expresso Talgo Transporte e Turismo	265
19	Empresa São Luiz Viação	250
20	Viação Castro	250
21	Viação Campo Belo	245
22	Empresa de Ônibus Santo Estevam	215
23	Viação São Paulo	210
24	Auto Viação Vitória	205
25	TUPI - Transportes Urbanos Piratininga	200
26	Viação São Camilo	200
27	Via Norte – Transporte Urbano	200
28	Empresa de Ônibus Vila Ema	180
29	Viação Tânia de Transportes	180
30	Gatusa Garagem Americanópolis Transportes Urbanos	180
31	Viação Santa Madalena	170
32	Consórcio Transkuba	170
33	Empresa de Ônibus São Bento	155
34	Viação Jabaquara	145
35	Empresa de Transportes Transdaotro	132
36	Viação Auto Ônibus Santa Cecília	130
37	Viação Izaura	130
38	Empresa Paulista de Ônibus	120
39	Cooperativa Comunitária de Transportes Coletivos - CCTC	120
40	Itamarati transportes urbanos	110

	Empresas de Transportes	FROTA
41	Leopoldina Transportes Urbanos	110
42	Consórcio ARC	105
43	Transbraçal Prestação de Serviços à Indústria e Comercio	105
44	Rápido Zefir Júnior	80
45	Expresso Iguatemi	70
46	Transvipa Transportes Vila Prudente	65
47	Viação Cruz da Colina	60
48	Columbus TranspORtes	60
49	Viação Primavera de Transportes Coletivos	50
50	Viação Campo Limpo	122
51	Auto Viação Tabú	-
52	Royal-Bus Transportes	-
53	Consórcio Alfa	-
54	Viação Santana	-
55	Consórcio Transdaotro	-
Total		10784

Tabela 4. *Concessionárias de Transportes em São Paulo e frota em 2015*

	Concessionárias de Transportes	Frota
1	Ambiental	249
2	Etu Expandir	103
3	Express	510
4	Mobibrasil	444
5	Sambaíba Transp. Urbanos	1269
6	Transkuba Transp. Gerais	281
7	Transppass Transp. de Passageiros	518
8	Tupi - Transp. Urb. Piratininga	260
9	Via Sul Transp. Urbanos	779
10	Viação Campo Belo	582
11	Viação Cidade Dutra	504
12	Viação Gato Preto	448
13	Viação Gatusa Transp. Urb.	269
14	Viação Santa Brígida	831
15	VIP - Transportes Urbanos	1733
Total		8780

TABELA 5. GRUPOS DE PROPRIETÁRIOS POR FROTA EM 1983	
GRUPO 1	1922
Empresa Auto Ônibus Penha São Miguel Ltda.	463
Viação Bola Branca Ltda.	298
Viação Bristol Ltda.	273
Auto Viação Jurema Ltda.	229
Empresa Auto Viação Taboão S.A.	171
Auto Viação São João Clímaco Ltda.	132
Viação Tânia de Transportes Ltda.	128
Auto Viação Tabú Ltda.	124
Empresa de Ônibus Viação São José Ltda.	104
GRUPO 2	541
Viação Gato Preto Ltda.	228
Viação Castro Ltda.	131
Viação Gato Branco Ltda.	99
Viação Santa Madalena Ltda.	83
GRUPO 3	438
Empresa de Ônibus Vila Ema Ltda.	124
Viação Urbana Transleste Ltda.	73
Companhia Auxiliar de Transportes Coletivos	241
GRUPO 4	418
Auto Viação Brasil Luxo Ltda.	254
Auto Viação Pompéia Ltda.	164
GRUPO 5	380
Viação Auto Ônibus Santa Cecília Ltda.	100
Viação N. Sra. do Socorro Ltda.	95
Viação Bandeirante Ltda.	185
GRUPO 6	286
Auto Viação Nações Unidas Ltda.	
GRUPO 7	285
TUSA – Transportes Urbanos Ltda.	

GRUPO 8	311
Empresa Auto Ônibus Alto do Pari Ltda.	192
Empresa Auto Ônibus Parada Inglesa Ltda.	119
GRUPO 9	262
Viação Santa Amélia Ltda.	152
Viação Brasília S.A.	110
GRUPO 10	239
Empresa São Luiz de Viação Ltda.	
GRUPO 11	188
Viação Santa Brígida Ltda.	
GRUPO 12	160
Tupi - Transportes Urbanos Piratininga Ltda.	
GRUPO 13	146
Viação Garagem Mar Paulista	
GRUPO 14	141
GATUSA – Garagem Americanópolis de Transportes Urbanos S.A.	
GRUPO 15	138
Viação Canãa Ltda.	
GRUPO 16	135
Empresa Auto Ônibus Vila Carrão Ltda.	
GRUPO 17	105
Empresa Paulista de Ônibus Ltda.	
GRUPO 18	79
Empresa de Ônibus Santo Estevam Ltda.	
PROPRIETÁRIOS NÃO IDENTIFICADOS	
*Viação Leste-Oeste Ltda.	107
Viação Paratodos Ltda.	176
Total	6457

TABELA 6. GRUPOS DE PROPRIETÁRIOS POR FROTA EM 1992			
Grupo 1	3239	Grupo 6	271
Auto Viação Jurema	346	Viação Nações Unidas	
Auto Viação Taboão	312	Grupo 7	264
Auto Viação Tabú	205	Viação Santa Brígida	
Empresa Auto Ônibus Penha São Miguel	705	Grupo 8	250
Empresa de Ônibus São José	207	Viação Urbana Transleste	
Empresa São Luiz Viação	450	Grupo 9	202
Viação Bola Branca	510	TUPI - Transportes Urbanos Piratininga	
Viação Bristol	288	Grupo 10	199
Viação Tânia de Transportes	161	Auto Ônibus Parada Inglesa	
Viação Cruz da Colina	55	Grupo 11	179
Grupo 2	450	Viação Auto Ônibus Santa Cecília	
Viação São Camilo	172	Grupo 12	166
Empresa de Ônibus São Bento	157	Gatusa Garagem Americanópolis Transportes Urbanos	
Viação Campo Limpo	121	Coalizão 2 e 8	134
Grupo 3	437	Empresa Paulista de Ônibus	
Viação Gato Preto	244	Grupo 13	113
Viação Santa Madalena	193	Viação Nossa Senhora do Socorro	
Coalizão 1, 2 e 8	331	Não identificados	1276
Empresa de Ônibus Vila Ema		Empresa de ônibus Luiz Fioravante	190
Grupo 4	328	Empresa de Ônibus Santo Estevam	479
TUSA – Transportes Urbanos		Viação Paratodos	261
Grupo 5	308	Viação Castro	178
Auto Viação Brasil Luxo		Viação São Paulo	168
		Total	13549

TABELA 7: GRUPOS DE PROPRIETÁRIOS POR FROTA EM 1997

TABELA 7: GRUPOS DE PROPRIETÁRIOS POR FROTA EM 1997			
Grupo 1	3595	Grupo 8	330
Empresa Auto Ônibus Penha São Miguel	725	Viação Nações Unidas	330
Viação Bola Branca	540	Grupo 9	320
Auto Viação Jurema	420	Eletrobus – Consórcio Paulista de Transportes por Ônibus	320
Auto Viação Taboão	345	Grupo 10	310
Viação Bristol	300	Masterbus Transportes	310
Viação Tânia de Transportes	180	Grupo 11	237
Empresa de Ônibus São José	265	Empresa de Transportes Transdaotro	132
Viação Cruz da Colina	60	Consórcio ARC	105
Auto Viação Tabú	NI	Consórcio Alfa	NI
Expresso Talgo Transporte e Turismo	265	Consórcio Transdaotro	NI
Empresa São Luiz Viação	250	Grupo 12	200
Viação Campo Belo	245	TUPI - Transportes Urbanos Piratininga	200
Grupo 2	1472	Grupo 13	180
Viação Cidade Tiradentes	320	Gatusa Garagem Americanópolis Transportes Urbanos	180
Viação Urbana Transleste	280	Grupo coalizao ruas e pinto	245
Auto Viação Vitória	205	Empresa de Ônibus Vila Ema	180
Viação São Camilo	200	Transvipa Transportes Vila Prudente	65
Empresa de Ônibus São Bento	155	Grupo coalizao kuba e transdaotro	170
Viação Izaura	130	Consórcio Transkuba	170
Viação Campo Limpo	122	Grupo 14	120
Columbus Transportes	60	Cooperativa Comunitária de Transprotes Coletivos – CCTC	120
Grupo 3	1225	Grupo 15	105
Viação Jaraguá	655	Transbraçal Prestação de Serviços à Indústria e Comercio	
Viação Santo Amaro	320	Grupo 16	80
Viação Auto Ônibus Santa Cecília	130	Rápido Zefir Júnior	
Empresa Paulista de Ônibus	120	Grupo 17	70
Grupo 4	635	Expresso Iguatemi	
Auto Viação Brasil Luxo	385	Grupo 18	NI
Via Norte – Transporte Urbano	200	Royal-Bus Transportes	NI
Viação Primavera de Transportes Coletivos	50	Grupo 19	NI
Grupo 5	450	Viação Santana	NI
Viação Gato Preto	280	Não identificados	1000
Viação Santa Madalena	170	Viação Paratodos	325
Grupo 6	400	Viação Castro	250
Viação Santa Brígida	400	Empresa de Ônibus Santo Estevam	215
Grupo 7	365	Viação São Paulo	210
Viação Jabaquara	145	Total	11509
Itamarati transportes urbanos	110		
Leopoldina Transportes Urbanos	110		

TABELA 8: GRUPOS DE PROPRIETÁRIOS POR FROTA EM 2015	
Grupo 1	3701
VIP - Transportes Urbano	1733
Via Sul Transp. Urbanos	779
Viação Campo Belo	582
Viação Cidade Dutra	504
Etu Expandir	103
Grupo 2	
Sambaiba Transp. Urbanos	1269
Grupo 3	
Viação Santa Brigida	831
Grupo 4	
Transppass Transp. de Passageiros	518
Grupo 5	
Express	510
Grupo 6	
Viação Gato Preto	448
Grupo 7	
Mobibrasil	444
Grupo 8	
Transkuba Transp. Gerais	281
Grupo 9	
Viação Gatusa Transp. Urb.	269
Grupo 10	
Tupi - Transp. Urb. Piratininga	260
Grupo 11	
Ambiental	249
TOTAL	8780

Figura 2: Localização dos grupos de proprietários para 1983 e 2015 por Zonas Geográficas

Grupos de proprietários em São Paulo (1983) por Zonas Geográficas					
Grupos	Área de Operação	Região I	Região II	Região III	Região IV
1	4,5,6,10,11,14,15,17	Leste I e II	Sudeste	Sul	Sudoeste
2	19,20	Oeste			
3	8,9	Sudeste			
4	1, 6	Nordeste	Leste II		
5	14,18	Sul	Oeste	Centro	
6	2	Nordeste			
7	22	Noroeste			
8	2,3	Nordeste			
9	23	Noroeste			
10	16	Sudoeste			
11	21	Noroeste			
12	12	Sul			
13	13	Sul			
14	17	Sul			
15	13	Sul			
16	7	Leste II			
17	9	Sudeste			
18	7	Leste II			

Grupos de proprietários em São Paulo (2015) por Zonas Geográficas					
Grupos	Área de Operação	Região I	Região II	Região III	Região IV
1	3,5,6,7	Leste I	Sudeste	Sul	Sudoeste
2	2	Nordeste			
3	1	Noroeste			
4	8	Oeste			
5	4	Leste II			
6	1,8	Noroeste	Oeste		
7	5	Sudeste			
8	7	Sudoeste			
9	7	Sudoeste			
10	5	Sul			
11	4	Leste II			