





Mapa 8: Itinerários das Linhas e Rotas  
da Empresa Transcorp - por Grupo  
de Operação.  
Ribeirão Preto - SP/2010

**Legenda**

Transcorp Ltda.

**Grupo 1**

-  C
-  D
-  E
-  F

Informações Cartográficas

Escala Gráfica

0 500 1.000 2.000 m



Fonte: Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto -  
Transerp (Empresa de Trânsito e Transporte Urbano  
de Ribeirão Preto S/A)

Organização: André Barioni  
Desenho: Gustavo Eugênio

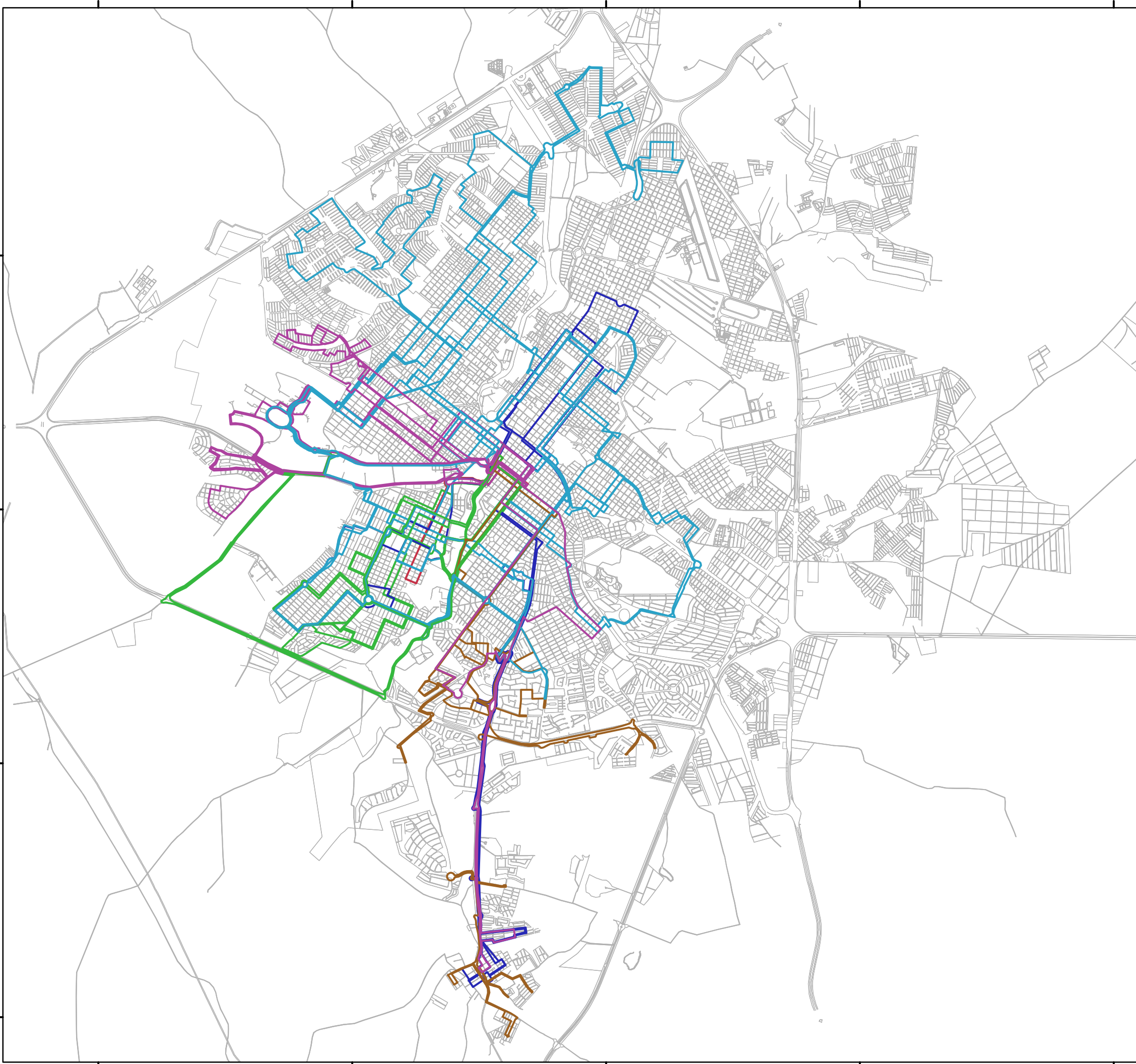
Data: Maio/2010

Sistema de Coordenadas: UTM  
Projeção: SAD69 - 23S  
Escala: 1:75000



200000 205000 210000 215000 220000

7660000  
7655000  
7650000  
7645000



Mapa 9: Itinerários das Linhas e Rotas da Empresa Rápido D'Oeste - por Grupo de Operação. Ribeirão Preto - SP/2010

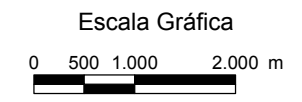
**Legenda**

**Rápido D'Oeste Ltda.**

**Grupo 1**

- A
- C
- G
- H
- I
- J

**Informações Cartográficas**



Fonte: Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto - Transerp (Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A)

Organização: André Barioni  
Desenho: Gustavo Eugênio

Data: Maio/2010

Sistema de Coordenadas: UTM  
Projeção: SAD69 - 23S  
Escala: 1:75000

No Mapa 7 observa-se que a operação da empresa Transporte Urbano Ltda. (TURB), é dividida por várias linhas agrupadas em dois grupos, A e B, perfazendo a região Norte de Ribeirão Preto. Não se vai, aqui, distinguir cada linha de ônibus, já que são 84 linhas e, por isso, analisou-se apenas o domínio territorial das empresas. Ou seja, como pensar holisticamente um sistema limitado, delimitado por regiões de domínio das empresas e regionalizado por letras, que não permite a verdadeira integração temporal?

O Mapa 8, da empresa Transcorp Ltda., que se divide, segundo suas linhas, por quatro grupos, perfaz as regiões Sudeste e Leste do município, tendo, em sua composição, o maior número de linhas diametrais. De acordo com a TRANSERP (2005) essa é a empresa que possui o menor número de linhas<sup>78</sup>, porém, a que transporta o maior número de passageiros, diariamente. Esse fato é devido às linhas serem diametrais na sua maioria, o que proporciona a passagem dos ônibus em um maior número de pólos geradores e atratores de tráfego, o que será mostrado, com exemplo, mais adiante.

O Mapa 9, da Empresa Rápido D'Oeste, como pode ser visto, opera na região Oeste, considerando também as partes noroeste e sudoeste do município. Suas linhas se dividem pelo maior número de grupos, em um total de seis. Dentre esses, o grupo J é de linhas circulares, que não possuem bom desempenho operacional quanto ao tempo e à confiabilidade, pois são muito extensas e o tempo entre os ônibus nas paradas é muito elevado, chegando a demorar mais de 45 minutos dependendo do horário. De acordo com os horários dos itinerários, a média do tempo entre os ônibus, na parada, varia de 30 a 40 minutos em Ribeirão Preto (na confecção desse mapa não foi possível colocar corretamente linhas e letras).

A integração tarifária temporal do sistema de transporte público é feita por meio de cartão eletrônico, implantado no município no ano de 2000, mesmo ano em que foram desativados os terminais após a eliminação dos trólebus na cidade, em 1999. O objetivo, como já dito, era a modernização do transporte público, que não era novidade, uma vez que, em artigo publicado na “Revista dos Transportes Públicos” (ANTP, 1987, nº36, p.71-80), o engenheiro responsável da TRANSERP escreveu sobre a “Integração sem terminais”, fazendo menção ao modelo de rede com linhas circulares e radiais, que se cruzam, onde é possível fazer a integração a partir do sistema tarifário de bilhetagem com validade temporal, o que dispensaria os terminais. Segundo o engenheiro,

---

<sup>78</sup> As linhas do sistema, no total de 84, estão divididas em 26 para a TRANSCORP, 29 para a Rápido D'Oeste e 29 para a TURB. São transportados em média 187 mil passageiros por dia e nenhum ônibus tem vida útil superior a sete anos em Ribeirão Preto (VIEIRA, 2008, p.96).

Ao contrário da integração realizada através de terminais com controle de acesso, o modelo ora proposto, com base no controle temporal, não condiciona o direito da integração ao confinamento do usuário no recinto desses terminais, permitindo ao mesmo a livre escolha do local de transbordo que pode, ainda, dentro do prazo de validade, ser convenientemente conciliada com atividades de curta duração junto a comércio ou serviço. [...] Tal prática, em se tornando expressiva, tende a se constituir num importante fator de descentralização dessas atividades, contribuindo assim para a formação ou consolidação de subcentros urbanos no entorno dos pontos de maior concentração de transbordo, circunstâncias essas favoráveis ao descongestionamento da área central (LAPATE, 1987, p.78).

Só que, mesmo o texto sendo de 1987, a racionalização dos itinerários ainda não está sincronizada em Ribeirão Preto e, as linhas circulares, não funcionam com a qualidade expressa no modelo. Além disso, se o tema é o sistema de transporte público, por que falar em descongestionamento da área central, se o que congestiona são os veículos particulares e não as pessoas?

O engenheiro, nesse mesmo texto, citou a importância dos cobradores que, atualmente, e infelizmente, não trabalham mais no sistema de Ribeirão Preto, uma vez que, segundo Ferraz e Torres (2001, p.125), “um ponto que pode ser negativo na integração com o uso de bilhetes e cartões é a não necessidade de cobradores, o que leva à eliminação de postos de trabalho”. Desse modo, no município, quem faz as transações de pagamento, agora, são os motoristas, o que faz com que demore mais a viagem, condicionada pelo tempo do pagamento, além de sobrecarregá-lo, prejudicando sua saúde<sup>79</sup>.

Segundo os autores Ferraz e Torres (2001, p.125), “mesmo com o emprego de bilhete ou cartão para a integração tarifária, muitas vezes é indicado ter estações (terminais) abertas na área central das cidades e em outros locais para proporcionar a integração física entre as linhas”. Como também integração sincronizada, de acordo com um plano de horários. Foi o que Ribeirão Preto fez, como dito anteriormente, construindo um “terminal urbano” novamente na área central, junto à rodoviária<sup>80</sup>.

---

<sup>79</sup> Para ver mais sobre o assunto, leia o artigo: BATTISTON, Márcia et al. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano, v.11, n.3, Revista de Estudos de Psicologia (PPgPsi): Rio Grande do Norte, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2006, p.333-343. “Não possui, portanto, um local restrito e bem definido para realizar suas tarefas; ao contrário, trabalha fora dos portões da empresa, estando sujeito a intempéries como o clima, as condições de tráfego e o trajeto das vias. [...] o trabalho do motorista de transporte coletivo urbano está diretamente relacionado ao ambiente no qual o mesmo é realizado” (p.333).

<sup>80</sup> O terminal urbano começou a funcionar em janeiro de 2009, atendendo 19 linhas de ônibus (A CIDADE, 03/01/2009, p.A7). Na reportagem, o foco era a reclamação dos usuários quanto às características das paradas que, segundo a TRANSERP, foram planejadas para evitar o sol, mas não a chuva.





Figura 16 – Terminal Urbano de Ribeirão Preto, SP, inaugurado em 2009

Desse modo percebe-se, aqui, a importância de se ter um órgão gestor público que gerencie as operadoras privadas, uma vez que essas podem ousar a, por exemplo, eliminar a função dos cobradores e, assim, prejudicar o sistema de transporte para diminuir despesas, ou mesmo, orientar a TRANSERP a se adequar a um novo modelo de sistema, de integração, a partir de bilhetes eletrônicos modernos, que não interfira na configuração em si. Assim, é preciso refletir sobre a importância daquelas diretrizes para a organização adequada do transporte público, do PlanMob (2007).

Tanto a diretriz de número I, como a de número II, como citado anteriormente, são contempladas no município de Ribeirão Preto, porém, as demais possuem entraves, como é o caso da regulamentação do transporte público, mencionada na diretriz III. Desde 1999, após a falência da TRANSERP como operadora e, conseqüentemente, dos trólebus, foi assinado contrato de permissão, sem licitação, para a contínua operação das três empresas permissionárias em Ribeirão Preto. Esse contrato, sem licitação, válido até 2014, segundo o promotor do município é ilegal (Jornal A Cidade, 24/10/2009, p.A3). Mesmo assim, após audiência, que tinha como objetivo a abertura de nova licitação, foi decidido que para realizar a licitação o município precisará de novos estudos, o que demandaria tempo, ficando, dessa forma, para 2011. Porém, se firmou uma compensação por parte das empresas, por meio de investimentos, para compensar o fato de continuarem a prestar o serviço sem licitação,

indenizando, assim, os munícipes de Ribeirão Preto (Jornal A Cidade, 17/12/2009, p.A6). Essa compensação inclui investimentos mínimos para a melhoria do transporte público, com prazos determinados, prevendo aplicação de R\$ 12 milhões. O não cumprimento do acordo acarretará em uma multa de 10 salários mínimos por dia, segundo a reportagem do jornal A Cidade (18/3/2010, p.A3). Veja o Quadro 3, que mostra como serão aplicados esses R\$ 12 milhões, no sistema de transporte público de Ribeirão Preto.

Quadro 3 – Investimentos mínimos acordados entre Ministério Público e Permissionárias de Ribeirão Preto, com prazos determinados

30 novos ônibus adaptados para deficientes físicos. <b>Investimento:</b> R\$ 6,6 milhões com custo mensal de R\$ 5 mil. <b>Prazo:</b> dentro de 360 dias.	Substituição dos equipamentos de bilhetagem eletrônica. <b>Investimento:</b> R\$ 2,9 milhões. <b>Prazo:</b> 31 de dezembro de 2010.	Ampliação de 50 para 150 postos de recarga de crédito eletrônico. <b>Prazo:</b> 30 dias a contar do pedido da TRANSERP.
Instalação de 200 abrigos novos, em pontos de parada de ônibus. <b>Investimento:</b> R\$ 1,2 milhão. <b>Prazo:</b> ao longo de 360 dias.	Recuperação de 220 abrigos metálicos. <b>Investimento:</b> R\$ 330 mil. <b>Prazo:</b> ao longo de 120 dias.	Implantação de sistema de monitoramento, em tempo real, da frota (ônibus, vans e micro-ônibus) (GPS). <b>Investimento:</b> R\$ 430 mil e mais R\$ 43 mil em manutenção mensal. <b>Prazo:</b> 30 dias para apresentar à TRANSERP.

Fonte: Jornal A Cidade, 18/3/2010, p.A3

Ao cumprir esses investimentos, o acordo prevê, em troca, o arquivamento da ação movida contra as empresas. Para a nova licitação, na audiência, ficou definido que a TRANSERP terá 15 meses para lançar o edital, que contará com outras exigências, como a construção de terminais e corredores de ônibus. Nesses meses, a Prefeitura contratará empresa de consultoria para fazer pesquisas de origem e destino e audiências públicas para escutar a população. A partir da conclusão do estudo, será elaborado o Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto (A Cidade, 18/3/2010, p.A3).

Por enquanto, os munícipes estão resguardados apenas pelo Plano Diretor (Lei nº1573/03), que apresenta a diretriz I para a organização adequada do transporte público, que considera esse tipo de transporte serviço fundamental para o funcionamento das cidades, “entendendo como um importante agente de desenvolvimento urbano e integração social”. Para isso, ainda cita a necessidade de contínua melhoria dos serviços, o aprimoramento de sua

integração físico-tarifária, bem como “estabelece um novo padrão de atendimento que considere o desenvolvimento tecnológico de veículos e equipamentos e garanta qualidade, quantidade adequada e preço socialmente justo” para o transporte público.

Sobre a diretriz de número II, sobre a configuração do transporte público em rede única, o município também se sobressai. Conta com um sistema que atende o usuário por ônibus, o sistema de transporte público, além de disponibilizar o sistema complementar, por vans, chamado de “Leva e Traz” e, também, o transporte especial, para pessoas com deficiência. Pode-se dizer que há uma rede única, uma vez que não existe competição e concorrência entre elas, gerenciadas pela TRANSERP.

O sistema “Leva e Traz” foi criado para acabar com o transporte ilegal de passageiros na cidade. As vans clandestinas foram regularizadas pela Prefeitura e subsidiadas pelas empresas de transporte, e suas rotas foram distribuídas entre as três empresas. A sua função é, dentro de uma rota fixa e horários pré-estabelecidos sincronizados com os dos ônibus, pegar passageiros em bairros ou locais aonde as linhas dos ônibus não chegam, devido à demanda baixa ou ao acesso difícil, e deixá-los no ponto de parada mais próximo do sistema por ônibus, como se pode observar nas Figuras 17(a) e 17(b). Desse modo, as vans deixaram de ser clandestinas e a fazer o percurso das linhas de ônibus, eliminando assim a concorrência entre sistema público e o irregular.



(a)



(b)

Figura 17 – “Leva e Traz” – Transporte Complementar, por van, do Sistema de Transporte Público por ônibus de Ribeirão Preto.

Fonte: [www.ribeiraopreto.sp.gov.br/transerp/i07levaetraz.php](http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/transerp/i07levaetraz.php). Acessado em: 2010.

Esse projeto, idealizado pela TRANSERP, foi viabilizado e firmado em março de 2001, e estabelecido a partir de acordo entre empresários do transporte e “perueiros”, organizados em cooperativa (VIEIRA, 2008, p.97). Assim, o “Leva e Traz” é um sistema complementar,

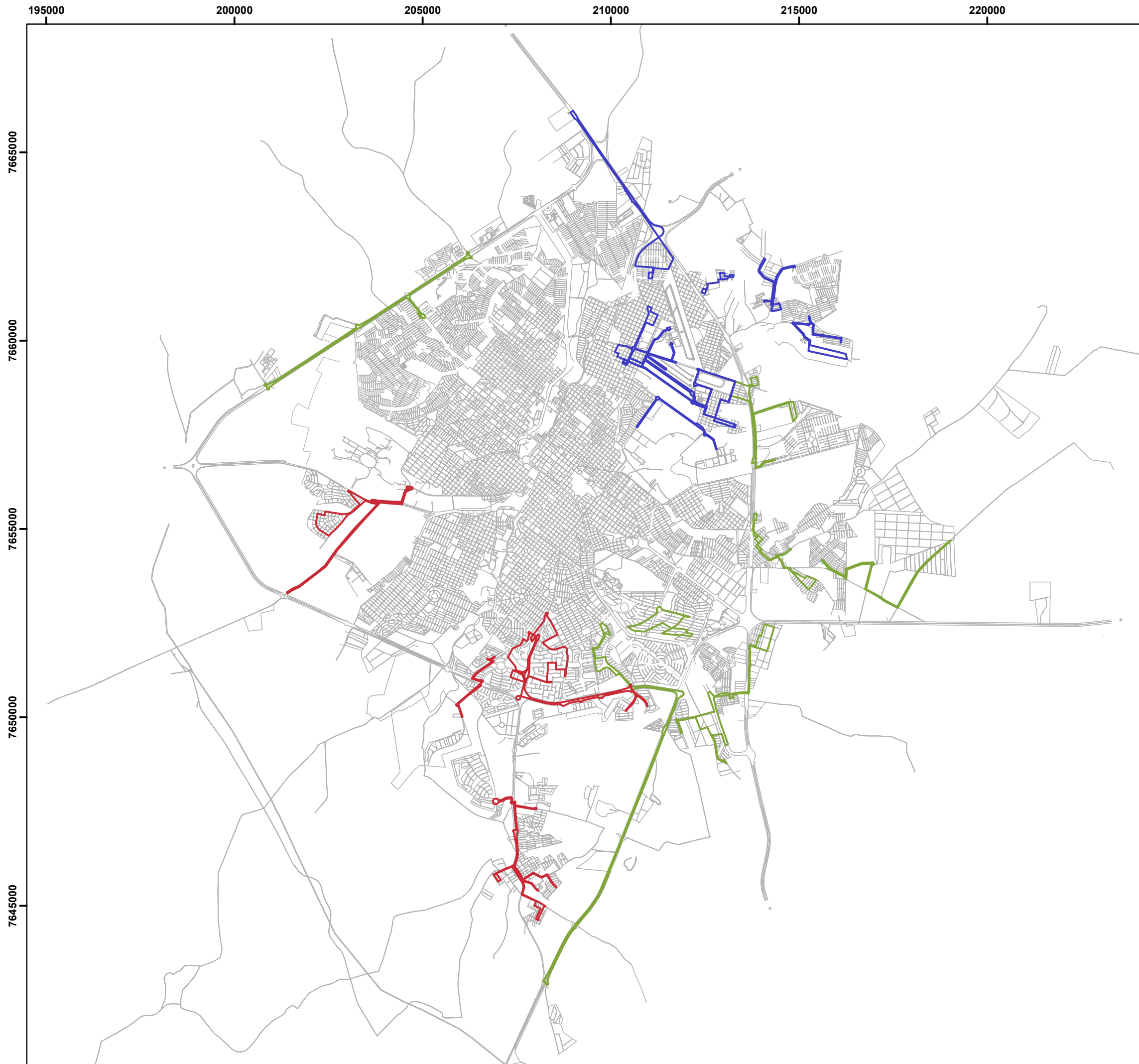


gratuito<sup>81</sup>, organizado em rotas (“linhas locais”, operadas por vans) para atender àqueles que moram em locais aonde os ônibus não chegam e, ao mesmo tempo, organizado de modo que suas rotas se integram, brevemente, às linhas de ônibus, quando a demanda aumentar e, por isso, dão continuidade à regionalização das empresas, aqui já citada, como se pode observar no Mapa 10.

Essa configuração regionalizada, que aparentemente parece favorecer uma das empresas, aquela que opera na região onde a população tem maior necessidade do transporte público, de acordo com os dados da TRANSERP (2005) sobre passageiros pagantes e transportados, como também sobre quilômetros percorridos em linhas, ficou provado que não há disparidades entre os Dados de Controle, e entre as empresas e, portanto, não há concorrência e ação para aumentar o espaço operado. O que se nota é que, pelo fato da Transcorp Ltda. oferecer maior número de linhas diametrais (Mapa 11), possui a vantagem como a de não obrigar o usuário a fazer transbordo no seu trajeto e de não pagar pela tarifa de integração, que tem preço maior e, por isso, tornam-se preferenciais.

---

<sup>81</sup> Muitas pessoas utilizam o “Leva e Traz” para não caminhar e, assim, o utilizam como linha local de transporte, gratuito. Por esse motivo, vez ou outra aparece na mídia a pressão dos empresários do transporte desejando tarifar o serviço. Nesse jogo, o “Leva e Traz” se tornou meio de pressão para o aumento tarifário do serviço por ônibus.



Mapa 10: Itinerários (Rotas) do Sistema Complementar “Leva e Traz” - por Empresa. Ribeirão Preto – SP/2010.

**Legenda**

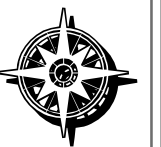
**Itinerários Rotas**

- Empresa Rapido D´Oeste
- Empresa Transcorp
- Empresa Turb

**Informações Cartográficas**

Escala Gráfica

0 5001.000 2.000 m



Fonte: Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto - Transerp (Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A)

Organização: André Barioni  
Desenho: Gustavo Eugênio

Data: Maio/2010

Sistema de Coordenadas: UTM  
Projeção: SAD69 - 23S  
Escala: 1:100000