**INTRODUÇÃO**

O presente trabalho tem como tema “A Logística de Transporte Modal Rodoviário uma Visão da Copa do Mundo 2014 – Um Estudo de Caso da Empresa Guarucoop”.

O tema demonstra a importância da logística de transporte modal rodoviário, que será extremamente útil na copa do mundo de 2014, onde o destaque desse assunto é a empresa prestadora de serviços Guarucoop e como será elaborada a organização para melhorias e projetos para atender a grande demanda de pessoas na grande São Paulo no período da copa. A logística modal rodoviária passou a desenvolver aceleradamente. O objetivo desta pesquisa é mostrar a logística no transporte modal rodoviário “táxi”, como a cooperativa Guarucoop está se preparando para receber essa grande demanda na copa de 2014, seus planejamentos, estratégias, ideias dos passageiros em relação ao que poderia ser melhorado.

O transporte modal rodoviário “táxi” será um dos pontos mais importantes na copa de 2014, pela ausência de metrôs na cidade de Guarulhos, veremos a estrutura de planejamento da cooperativa de táxi Guarucoop que é responsável pela demanda de táxi no Aeroporto Guarulhos, com o grande volume de passageiros nesse período, tudo deverá ser bem elaborado para que sustente a grande movimentação no aeroporto.

A empresa de transporte modal rodoviário, especificamente Guarucoop, está se preparando para a copa do mundo?

Deixará legado?

Se a empresa Guarucoop de transporte modal rodoviário se preparar para a copa, deixará uma estrutura para a posteridade.

Se não se preparar não ocorrerá um legado para a posteridade, comprometendo a copa do mundo, e causando um enorme desconforto aos usuários de táxi.

No referido trabalho aplicaremos a metodologia de pesquisa bibliográfica e de campo.

O universo de pesquisa apresentado neste trabalho é o aeroporto de Guarulhos, empresa Guarucoop.

Para o melhor entendimento do referido trabalho, o mesmo está dividido em três capítulos como descrito abaixo.

O primeiro capítulo com o título Panorama da Logística inicia-se com uma breve visão do panorama da logística, seguido do conceito, definição história e evolução da logística, e finalizando o primeiro capítulo, a história de Alexandre “O Grande”.

O segundo capítulo será apresentado a Cronologia dos Transportes Coletivos de São Paulo, e as fases de transformação desde o início. Seguiremos falando da Geografia do transporte modal, rodoviário, ferroviário, intermodal, e finalizando o segundo com o transporte individual (Táxi).

No terceiro capítulo é apresentado o estudo de caso da empresa Guarucoop, história e os desafios do atual presidente.

O desenvolvimento do presente trabalho teve fundamentos em pesquisas bibliográficas, busca em diferentes endereços eletrônicos relacionados ao tema e visita a empresa Guarucoop.

**CAPÍTULO I**

Neste primeiro capítulo será apresentado um breve panorama, conceito, definição, história e evolução de logística, também descreveremos a história Alexandre III, mais conhecido como Alexandre o Grande, que pode ser considerado o grande propulsor da logística pelos seus grandes feitos de guerra e conquista de terras e povos que obteve com sua estratégia.

**1. PANORAMA DA LOGÍSTICA**

O panorama da logística segue a partir da abordagem de Supply Chain Management, que descrevem a logística como uma importante ferramenta para suportar as vantagens mercadológicas, decorrentes da agilidade e flexibilidade demandadas pelas pressões ambientais, partindo desse princípio, obsevou a necessidade de conhecer os seus conceitos básicos.

Para entendermos o que é Supply Chain Management – SCM, ou Administração da Cadeia de Suprimentos, apesar de um termo ainda confuso para a maioria das pessoas ou empresas, inclusive na sua tradução para o português, existem várias concepções do que seja SCM. Porém, para demonstrar algumas das concepções usuais, buscamos alguns autores para falarmos sobre o assunto e descrever sobre seu conceito.

**1.1 CONCEITO DE LOGÍSTICA**

Segundo Isaac (2001), presidente da Modus Logística Aplicada, Supply Chain não é um sinônimo de logística. “*O Supply Chain pode ser definido como uma postura organizacional, quando as empresas se organizam em cadeia”*. A logística, na verdade é a ferramenta que dá suporte ao Supply Chain.

Desse modo, conforme Wood & Zuffo (1998), SCM é uma metodologia baseada na visão sistêmica da empresa e no conceito de cadeia de valores. Contudo, compreender melhor porque SCM é mais que logística, é necessário vislumbrar alguns conceitos de logística, uma vez que, embora a logística tenha sido utilizada desde os primórdios da civilização, o seu conceito é moderno e não é específico para as atividades públicas ou privadas, mas aplicável a qualquer atividade de que utilize seus conceitos básicos como Ballou (1993) e Chistopher (1997) descrevem:

*A logística empresarial trata de todas as atividades de movimentação e armazenagem, que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável. (BALLOU, 1993 p.24)*

*A Logística é o processo de gerenciar estrategicamente a aquisição, movimentação e armazenagem de materiais, peças e produtos acabados (e os fluxos de informações correlatas) através da organização e seus canais de* ***marketing*** *de modo a poder maximizar as lucratividades presente e futura através do atendimento dos pedidos a baixo custo. (ALVES, 2002.p.155 apud* CHRISTOPHER).

Contudo, entendemos que o conceito logística esta relacionado à estratégia, armazenamento, organizações de produto, bem como a sua movimentação e custo razoável para o cliente.

**1.2 DEFINIÇÃO DE LOGÍSTICA**

De acordo com o Dicionário Aurélio, o termo logístico vem do francês “Logistique” e tem como uma de suas definições “a parte da arte da guerra que trata do planejamento e da realização de projeto de desenvolvimento, obtenção, armazenamento, transporte, distribuição, reparação, manutenção e evacuação de material para fins operativos ou administrativos.” (FERREIRA, 1986).

Ainda se referindo à definição do Council of Logistic Management descreve:

Logística é aquela parte do processo da cadeia de abastecimento que planeja, implementa e controla o fluxo e estocagem eficiente e eficaz de produtos, serviços e informações relacionadas desde o ponto de origem ao ponto de consumo, a fim de atender as necessidades dos clientes (MOURA et al, 2004, p.8).

Além do termo logístico, os autores desta área do conhecimento utilizam outras designações, por exemplo, logística interna, logística de marketing, logística comercial, distribuição física ou outras. Por outro lado, e não obstante os estudos recentes, designadamente a partir de meados do século XX, há um grande leque de formas de encarar a logística. “Técnica”, “arte”, “ciência”, “filosofia”, “atividade”, “sistema” e “processo”, são alguns dos termos utilizados em livros da especialidade ou áreas afins para caracterizar a logística.

As definições de autores e entidades consagradas, que apresentaremos em seguida, são o testemunho de algumas das mais conhecidas correntes do pensamento logístico.

Para Magee (1977), a logística é “a arte de administrar o fluxo de materiais e produtos, da fonte ao consumidor. O sistema logístico inclui o fluxo total de materiais, desde a aquisição da matéria-prima até à entrega dos produtos acabados aos consumidores finais, apesar de, tradicionalmente, as empresas isoladas controlarem, diretamente, somente uma parte do sistema total de distribuição física do seu produto.”.

Segundo a *Association Françoise dês Logisticiens d’Enterprises* a definição de logística é subscrita por Tixier.

A logística é o conjunto de atividades que tem por fim a colocação, com um custo mínimo, duma quantidades de produto no local e no momento em que existe procura. A logística abarca, pois, todas as operações que condicionam o movimento dos produtos, tais como: localização das fábricas e entrepostos, abastecimentos, gestão física de produtos em curso de fabrica, embalagem, formação e gestão de stocks, manutenção e preparação de encomendas, transportes e circuitos de entregas. (*ASSOCIATION FRANÇOISE DÊS LOGISTICIENS D’ENTERPRISES* 2006.p.31).

Para Ballou (2006), a logística “trata de todas as atividades de movimentação e armazenagem, que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento, com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável”.

Carvalho, porém, define logística:

O processo estratégico (porque acrescenta valor, permite a diferenciação, cria vantagem competitiva, aumenta a produtividade e renda a organização de planejamento, implementação e controle dos fluxos de materiais/produtos, serviços e informação relacionada, desde o ponto de origem ao ponto de consumo, de acordo com as necessidades dos elementos a serem servidos pelo sistema logístico em causa). (CARVALHO. 2002.p.32)

Sequeira, considerado um dos pioneiros da logística em Portugal e primeiro presidente da Associação Portuguesa de Logística (APLOG), distingue as seguintes áreas: a Micrologística, a Mesológistica e a Macrologística como descrito a seguir:

Micrologística: domínio dos modelos operacionais específicos de cada atividade ou empresa, englobando três subsistemas:

(I) Logística dos aprovisionamentos, abastecimentos ou compras;

(II) Logística da produção, fabricação ou logística interna;

III) Logística da distribuição física.

A Mesologística ou logística das regiões corresponde a um domínio intermédio entre as perspectivas macro e micro, focando-se em questões locais ou regionais, como uma área metropolitana, um conselho ou uma região.

A Macrologística está associada às questões macroeconômicas, na óptica global de país ou mesmo num âmbito mais alargado (por ex., União Europeia), envolvendo as infraestruturas (sistemas de transportes, plataformas logísticas, etc.) e a sua articulação com o ordenamento do território. (SIQUEIRA. 2006.p.32)

Na literatura especializada também é utilizado o conceito de Logística em especial no âmbito dos transportes de mercadorias em zonas urbanas, dados os custos envolvidos e as particularidades das operações de recolha e entrega nessas áreas. O CLM (atual CSCMP) complementa a definição de Gestão Logística, estabelecendo as suas fronteiras e relações nos seguintes termos:

**QUADRO 1 - ATIVIDADES LOGÍSTICAS**

198

5 (a)

... Logística é o proc

1992 (a)

abados e informação relacionada, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, em conformidade com os requisitos dos clientes.

... Logística é a parte do processo da **Cadeia de Abastecimentos** que planeia, implementa e controla o eficiente fluxo e armazenagem de produtos, **serviços** e informação relacionada, desde o ponto de origem até ao ponto de consumo, em ordem de satisfazer os requisitos dos clientes.

1998 (b)

2002 (c)

... Logística é fazer parte do processo da Cadeia de Abastecimento que planeia, implementa e controla o eficiente e eficaz fluxo de directo e **inverso**, e a armazenagem de produtos, serviços e informação relacionada, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, em ordem a satisfazer os requisitos dos clientes.

2003 (d)

... **Gestão Lógica** é a parte da Gestão da Cadeia de Abastecimento que planeia, implementa e controla o eficiente e eficaz fluxo directo e inverso, e a armazenagem de produtos, serviços e informação relacionada, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, em ordem a satisfazer os requisitos dos clientes.

|  |
| --- |
| “As atividades da Gestão Logística incluem, tipicamente, a gestão dos transportes de entrada e de saída, gestão de frotas, armazenagem, manuseamento de matérias, atendimento de pedidos (*ordem fulfiliment*), desenho da rede logística, gestão de inventário, planejamento da oferta e da procura e gestão dos fornecedores de serviços logísticos. Com graus variáveis, a função logística também inclui o *sourcing* e o *procurement*, planejamento e programação de produção, embalagem, montagem e serviço ao cliente. Está envolvida em todos os níveis de planejamento e execução – estratégico operacional e tático. A Gestão Logística é uma função integradora que coordena e aperfeiçoa todas as atividades logísticas, integrando também as atividades logísticas e outras funções, incluindo o marketing, as vendas, a produção, as finanças e as tecnologias da informação”. |

**FONTE*:*** Benjamin Moura (Logística: Conceitos e Tendências).

**QUADRO 2 - ALGUMAS ESPECIFICIDADES DOS MODOS DE TRANSPORTE**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Modos de transporte** | | |
| Fatores | Rodoviário | Ferroviário |
| Custo | Médio | Médio/Baixo |
| Cobertura de mercado | Porta-Porta | Terminal-a-Terminal |
| Velocidade | Média | Média |
| Frequência | Muito boa | Regular |
| Rede | Extensa | Limitada |
| Flexibilidade | Muito boa | Limitada |
| Distância | Média/Baixa | Alta/Média |

**FONTE**: Benjamin Moura (Logística: Conceitos e Tendências) p.28

**1.3** **HISTÓRIA E EVOLUÇÃO DA LOGÍSTICA**

Historicamente, existem duas vertentes que buscam explicar as origens e a evolução da logística. Segundo Detoni (2003), A primeira vertente está ligada à história, encontrada em Sun-Tzu no seu livro: **A arte da guerra.** Onde há osensinamentos explícitos, analíticos e sistemáticos de alguns conceitos sobre administração da logística.

Ainda quanto a sua origem, o conceito de logística esteve essencialmente ligado às operações militares. Ao decidir avançar suas tropas, seguindo uma determinada estratégia militar, os generais precisavam ter, sob suas ordens, uma equipe que providenciasse o deslocamento, na hora certa, de munição, víveres, equipamentos e socorro médico para o campo de batalha (NOVAES, 2007).

Acredita-se que a administração da logística é tão antiga quanto o próprio homem, e alguns achados arqueológicos justificam essas afirmativas. Basta visualizar as pirâmides do Egito para se imaginar a complexidade do **Sistema Logístico** necessário para se atingir o objetivo de construir uma obra daquela magnitude e tão perfeita.

Porém, qualquer que seja a abordagem que se queira fazer da evolução histórica da logística, uma coisa resulta de concreto: a Logística sempre existiu, evoluiu e atualmente se relaciona com o desenho e operação de um sistema capaz de prover e gerir fluxos de materiais e informações em uma operação, um projeto, um programa, uma organização ou qualquer processo de negócio que tenha uma missão clara a ser cumprida, não restam dúvidas de que o conceito de logística surgiu e se desenvolveu sistematicamente na área militar:

(...) Assim como a batalha chegou a ser algo mais que um combate repentino de curta duração, foi necessário organizar e preparar os meios para combater. Foi necessário preparar lugares ocultos, armadilhas, meios de comunicação e prover alimentos aos combatentes que estavam impedidos de caçar por motivos militares, por um período mais longo que o usual. Esta etapa no desenvolvimento da guerra marca o começo da Logística. (THORPE, 1917.p.20)

Ainda em relação ao desenvolvimento da logística na área militar, Clausewitz divide a arte da guerra em duas vertentes, a Tática e a Estratégia que não se refere explicitamente à logística, mas faz referência a ela quando afirma:

(...) Em nossos dias (século XIX) existe na guerra um grande número de atividades que lhe servem de sustentação: ainda que sejam diferentes da própria guerra. Todas tratam da manutenção das forças armadas e deve ser considerada exclusivamente como uma preparação da guerra, muito próximas das ações, mas que devem ser excluídas da arte guerra que se circunscreve a sua condução. (CLAUSEWITZ 2010.p. 20)

A primeira vez que se utiliza a palavra Logística na história da guerra foi no tratado do Barão de Jomini, intitulado **Precis Del L’Art de Le Guerre** [[1]](#footnote-1) de 1836, no qual este general suíço a serviço de Napoleão Bonaparte, se refere a Logística como sendo a ação responsável pela preparação e sustentação das campanhas militares.

Além disso, ao definir que essa atividade era de responsabilidade do Major General Dês Logis, deixa claro que, etimologicamente, a palavra logística deriva da palavra francesa **Loger[[2]](#footnote-2)** que significa habitar, alojar.

No que se refere à logística resaltamos a logística pura, ou teórica, que está relacionada com a essência da logística e se encontra no âmbito das instituições de ensino, que se preocupam com sua investigação científica, seus métodos de pesquisa, suas quase leis e suas teorias, princípios e valores, ou seja, a logística pura é o requisito *sine qua non* da chamada Logística de Classe Mundial, alcançada pelas empresas globais de maior sucesso mercadológico.

Também observamos a logística aplicada, ou prática, é a que permite operacionalizar os processos logísticos, através de um Sistema de Logística, a partir da fundamentação teórica oferecida pela logística pura. A logística aplicada possibilita a solução de problemas concretos que se apresentam no ciclo logístico.

Embora a logística sempre tenha existido, sua evolução aconteceu de forma lenta até os anos 1940, pois a necessidade da movimentação de produtos, pela própria dispersão geográfica das populações, suas necessidades e pela variedade de produtos, era pequena ou quase inexistente.

Na década de 1970, durante a crise do petróleo, os custos de transporte, carregamento de inventário e os custos financeiros relativos à manutenção dos estoques aumentaram de modo significativo, quando a importância da logística aumentou de maneira consistente aos olhos dos gestores. Em muitas empresas, a logística era considerada, por exemplo, o setor responsável pela expedição de produtos ou que contratava os serviços das transportadoras, mas isso mudou muito, pois a área foi impulsionada por uma série de eventos ocorridos nas últimas décadas (PIRES, 2004).

Assim, toda a evolução da logística é confundida como transporte e armazenamento de produtos como afirma Novaes (2007), “no início era confundida com o transporte e armazenagem de produtos”, mas hoje a logística é o ponto nevrálgico da cadeia produtiva integrada, procurando atuar de acordo com o moderno conceito de SCM – Supply Chain Management (Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos), como já descrito no panorama logístico.

* 1. **HISTÓRIA DE ALEXANDRE “O GRANDE”**

Ao descrever a história e evolução da logística é preciso associar a logística à poderosa figura de Alexandre III, mais conhecido como Alexandre o Grande, pelos seus grandes feitos de guerra e conquista de terras e povos que obteve com sua logística de estratégia no qual descreverá a seguir.

Segundo Barsa (1998), Alexandre III pertence ao reduzido grupo de homens que definiram o curso da história humana. Seu gênio militar se impôs sobre o império persa e assentou as bases da frutífera civilização helenística. Alexandre nasceu em 356 a.C. no palácio de Pella, Macedônia.

Filho do rei Filipe II, cedo se destacou como um rapaz inteligente e intrépido. Quando o príncipe tinha 13 anos, seu pai incumbiu um dos homens mais sábios de sua época, Aristóteles, de educá-lo. Alexandre aprendeu as mais variadas disciplinas: retórica, política, ciências físicas e naturais, medicina e geografia, ao mesmo tempo em que se interessava pela história grega e pela obra de autores como Eurípides e Píndaro. Também se distinguiu nas artes marciais e na doma de cavalos, de tal forma que em poucas horas dominou o Bucéfalo, que viria a ser sua inseparável montaria.

Em relação a sua história Barsa (1998.p.233) afirma:

Na arte da guerra recebeu lições do pai, militar experiente e corajoso, que lhe transmitiu conhecimentos de estratégia e lhe inculcou dotes de comando. O enérgico e bravo jovem teve oportunidade de demonstrar seu valor aos 18 anos, quando, no comando de um esquadrão de cavalaria, venceu o batalhão sagrado de Tebas na batalha de Queronéia (338 a.c.).

Logo após o assassinato de seu pai em 336 a.C, Observamos a logística aparecer no contexto da guerra, pois Alexandre organiza seu exercito dividindo em infantaria como relatado a seguir:

Alexandre subiu ao trono da Macedônia e se dispôs a iniciar a expansão territorial do reino. Para tão árdua empreitada contou com poderoso e organizado exército, dividido em infantaria, cuja principal arma era a zarissa (lança de grande comprimento) e cavalaria, que constituía a base do ataque. (BARSA, 1998.p.233)

A partir desse momento Imediatamente depois de subir ao trono, Alexandre enfrentou uma sublevação de várias cidades gregas e as incursões realizadas no norte de seu reino pelos trácios e ilírios, aos quais logo dominou. Em contrapartida, na Grécia, a cidade de Tebas opôs grande resistência, o que o obrigou a um violento ataque no qual morreram milhares de tebanos. Logo após ter Pacificado a Grécia, o jovem rei elaborou seu mais ambicioso projeto que é:

A conquista do império persa, a mais assombrosa campanha da antiguidade. Em 334 cruzou o Helesponto, e já na Ásia avançou até o rio Granico, onde enfrentou os persas pela primeira vez e alcançou importante vitória. Em Sardes, de posse de seu tesouro, Alexandre constrói um templo a Zeus, no antigo palácio real do rei Creso. Zeus, o Deus padroeiro da Macedônia, encontra-se no reverso de quase toda cunhagem de prata, entronizado, segundo a famosa estátua de Fídias em Olímpia. O verso traz Hércules com seu capuz de máscara de leão. À medida que as fontes de fabricação marchavam para leste, o Zeus, esculpido por operários não gregos, trona-se crescentemente vago e o Hércules cada vez mais parecido com Alexandre. (BARSA, 1998.p.234)

Prosseguiu triunfante em sua jornada, arrebatando cidades aos persas, até chegar a Górdia, onde cortou com a espada o "nó górdio", o que, segundo a lenda, lhe assegurava o domínio da Ásia. Ante o irresistível avanço de Alexandre, o rei dos persas, Dario III, foi ao seu encontro. Na batalha de Isso (333) consumou-se a derrota dos persas e começou o ocaso do grande império. Em seguida, o rei macedônio empreendeu a conquista da Síria (332) e entrou no Egito. O sonho de Alexandre, de unir a cultura oriental à ocidental, começou a concretizar-se.

O rei da Macedônia iniciou um processo pessoal de orientalização ao tomar contato com a civilização egípcia. Respeitou os antigos cultos aos deuses egípcios e até se apresentou no santuário do oásis de Siwa, onde foi reconhecido como filho de Amon e sucessor dos faraós.

Em 332 fundou Alexandria, cidade que viria a converter-se num dos grandes focos culturais da antiguidade. Depois de submeter a Mesopotâmia, Alexandre enfrentou novamente Dario na batalha de Gaugamela (331), cujo resultado determinou a queda definitiva da Pérsia em poder dos macedônios. Morto Dario (330), Alexandre o Grande foi proclamado rei da Ásia e sucessor da dinastia persa. Seu processo de orientalização se acentuou com o uso do selo de Dario, da tiara persa e do cerimonial teocrático da corte oriental.

No ano 328, contraiu matrimônio com Roxana, filha do sátrapa da Bactriana, com quem teve um filho de nome Alexandre IV. A tendência à fusão das duas culturas gerou desconfianças entre seus oficiais macedônios e gregos, que temiam um excessivo afastamento dos ideais helênicos por parte de seu monarca. Nada impediu Alexandre de continuar seu projeto imperialista em direção ao Oriente.

Em 327 dirigiu suas tropas para a longínqua Índia, país mítico para os gregos, no qual fundou colônias militares e cidades, entre as quais Nicéia e Bucéfala, esta erigida em memória de seu cavalo, às margens do rio Hidaspe. Ao chegar ao rio Bias, suas tropas, cansadas de tão dura empreitada, se negaram a continuar. Alexandre decidiu regressar à Pérsia, viagem penosa, no qual foi ferido mortalmente e acometido de febres desconhecidas, que nenhum de seus médicos soube curar.

Alexandre o Grande morreu na Babilônia, a 13 de junho de 323 a.C, com a idade de 33 anos. O império que com tanto esforço edificou, e que produziu a harmoniosa união do Oriente e do Ocidente, começou a desmoronar, já que só um homem com suas qualidades poderia governar território tão amplo e complexo, mescla de povos e culturas muito diferentes. Depois de sua morte prematura, a influência da civilização grega no Oriente e a orientalização do mundo grego alcançaram sua mais alta expressão no que se conhece sob o nome de Helenismo, fenômeno cultural, político e religioso que se prolongou até os tempos de Roma.

Contudo, a história de Alexandre o Grande, faz a menção do que foi descrito na história e evolução da logística, pois sem estas estratégias e planejamento provavelmente Alexandre não conseguiria realizar todos os seus feitos e triunfar sobre todos os povos que combateu ao longo de sua história de conquistas.

**CAPÍTULO II**

Neste capítulo iremos descrever sobre a cronologia dos transportes de São Paulo que se inicia desde 1865 até os dias atuais, logo após descreveremos a geografia dos transportes, passando pelo transporte modal rodoviário ferroviário e intermodal, até chegarmos à história do táxi.

**2. CRONOLÓGIA DOS TRANSPORTES COLETIVOS DE SÃO PAULO**

A história dos Transportes de São Paulo (SPtrans) começa com o registro a partir de 1985 da Secretária do transporte de São Paulo.

A história dos transportes coletivos em São Paulo tem registro a partir de 1865. Naquela época eram poucos os bairros e a concentração populacional estava nas ruas Direita, do Rosário e São Bento, local onde residiam as famílias de posse. Os bairros como Brás, Santo Amaro e Penha estavam começando e para chegar até eles era preciso alugar um carro de boi. Não existia tabela ou cálculo para estabelecer os preços das viagens. Mas em agosto daquele ano, um italiano, Donato Severino, publicou em jornal uma tabela de preços para carros de aluguel, estabelecendo valor por hora ou para locais conhecidos. Começava então o transporte público tabelado. (MUSEU DOS TRANSPORTES PÚBLICO GAETANO FEROLLA. 2014)

Essa história do transporte público será descrita com o passado, presente e futuro, encontrado nos registros do museu do transporte público Gaetano Ferolla, situado na Av. Cruzeiro do Sul, 780 - Canindé – SP próximo à estação Armênia do Metrô.

**2.1 PASSADO DOS TRANSPORTES COLETIVOS**

Antes de 1865 não havia transporte coletivo público, apenas. carroças puxados por cavalos e seus condutores, foi uma forma que se encontrou para atender as pessoas que precisavam se deslocar a uma distancia maior. A partir deste momento surge o transporte público como a cronologia que segue:

Figura 1 - Primeiro meio de transporte.

* 1865 - Regulamentação dos Serviços de Tílburis.
* 1871 - Fundação da Companhia de São Paulo.
* 1872 - Início da operação dos bondes com tração animal.
* 1880 - Foi construída a linha de bondes com início na Rua da Liberdade, ligando a Capital à Vila de Santo Amaro.

Fonte: Museu dos Transportes

Com o passar do tempo o serviço de transporte ganhou notoriedade e passou a ser considerado cada vez mais necessário. Em 1889, foi fundada a Companhia Viação Paulista. A ligação com os bairros novos, a disponibilidade de carros nas estações de trem e o serviço especial para teatro, festas e eventos, preenchiam as necessidades da população.

Fonte: Museu dos Transportes

Figura 2 - O Progresso

A ampliação dos serviços exigiu outras providencias e em 1893, foi regulamentada a emissão de passes pelo poder público, unificando os passes utilizados pela Companhia Carris e Viação Paulista.

* 1896 - Antônio Guacho, vindo do Canadá e o Comendador Antônio Augusto de Souza iniciaram entendimentos para formar uma empresa para a exploração de serviço de transporte por eletricidade.
* 1897 - A Câmara Municipal liberou a concessão de operação dos serviços por 40 anos. Pelo acordo, Antônio Guacho e o Comendador deveriam construir em dois anos a ligação Centro da cidade/bairro da Penha. Guacho retornou ao Canadá e conseguiu investidores para o projeto.

Figura 3: Primeiro ônibus com tração mecânica

Fonte: Museu dos Transportes

* 1899 - Os investidores fundaram, no Canadá, a The São Paulo Railway, Light & Power Company Ltda. No mesmo ano a empresa conseguiu autorização para atuar no Brasil.

A cidade ganhou a primeira linha de bonde elétrico em 1890. Ela partia do Largo São Bento, seguia pelas ruas Líbero Badaró e São João em direção à Barra Funda, operada pela Companhia Carris de Ferro de São Paulo, inaugurada pela Light. Depois, em leilão, as empresas Carris e Viação Paulista passaram para a Light. A capital ganhou destaque de centro urbano e em 1926, 50 ônibus Yellow Coach importados da Europa operavam as linhas circulares até 1932. A Light apresentou um plano de integração dos transportes incluindo um sistema metroviário, mas a Prefeitura não aceitou e a concessão terminou em 1941.

Figura 4 - Primeiro Bonde Elétrico

Fonte: Museu dos Transportes

**2.1.1 Nova fase do Transporte**

Com a nova fase do transporte, no ano de 1939, foi criado a CETS Comissão de Estudos de Transportes para administrar o novo serviço.

Figura 5-Inauguração da CETS

* 1939 - O Prefeito Prestes Maia criou a CETS Comissão de Estudos de Transportes Coletivos do Município de São Paulo, com o objetivo de elaborar um programa para a administração municipal assumir o controle dos transportes públicos.
* 1941 Governo federal prorroga compulsoriamente a concessão da Light para gerir os transportes públicos.

Fonte: Museu dos Transportes

* 1946 - O Prefeito Abrahão Ribeiro, por meio do Decreto Lei no. 365 de 10 de Outubro determinou a constituição de uma empresa para prestar serviço de transportes coletivos por 30 anos - Companhia Municipal de Transportes Coletivos.

São Paulo cresceu em importância e interesse comercial e em 1947, os bondes ainda eram responsáveis pelo transporte de 65% da população; os outros 35% ficam para os ônibus. A CMTC recebeu o patrimônio da Light relativo ao transporte coletivo e assumiu a frota de todas as 37 empresas particulares existentes e suas 90 linhas municipais de ônibus. Mas muitos carros não tinham condições de circular e a situação se complicou ainda mais quando, um mês depois, a Companhia aumentou o valor das tarifas. A população se revoltou, alguns bondes e ônibus foram quebrados e a sigla CMTC era conhecida como "Custam Mais Trinta Centavos". Durante anos, várias tentativas foram implantadas para sanar as falhas, mas muitas não deram o resultado esperado.

Figura 6 - Bonde CMTC

Fonte: Museu dos Transportes

**2.1.2 Inovações Tecnológicas**

No ano de 1949, a Empresa CMTC, comprou Trólebus que vieram dos Estados Unidos e da Inglaterra, pois os ônibus que tinham estavam sem condições de circular.

* 1949 - A CMTC implantou o sistema Trólebus, com 30 veículos importados dos EUA e Inglaterra. Teve início a reforma dos carros da antiga Light.
* 1950 - Chegaram 200 ônibus Twin Coach, hidramáticos. Foram necessários dois anos de estudos técnicos para a adaptação destes veículos às condições de tráfego da cidade.
* 1954 - Noventa por cento da frota é operada pela CMTC. Nos anos 50, o complexo industrial da empresa realizava reforma e encarroçamento de ônibus e bondes.

A CMTC ganhou destaque e foi conhecida como uma das maiores empresas de ônibus municipais do mundo. Para suprir a falta de tecnologia no setor, a empresa utilizava suas oficinas, com o objetivo de em 75 dias, construir um bonde fechado. As peças eram todas nacionais e o custo três vezes inferior ao importado. Em 1958 a CMTC autoriza o serviço da Companhia particular de ônibus, e em conjunto com a Villares e Massari, fabricou os primeiros Trólebus brasileiros.

O sistema de bondes não atendia mais as necessidades dos paulistanos, então foram desativadas em 1968. No início da década seguinte foi criada a Secretaria Municipal de Transportes.

**2.1.3 Serviços Operacionais**

Com o crescimento da população, também houve a necessidade de aumentar os meios de transportes, para atender a essa nova demanda.

* 1975 - O metrô começou a operar na cidade.
* 1977 - Por meio de Decreto Municipal a Capital foi dividida em 23 áreas atendidas por empresas contratadas pela CMTC que operava as linhas circulares e intersetoriais.
* 1980 - Foram construídos os terminais da Penha e Vila Prudente, dando início ao sistema de transferência com Trólebus pela CMTC.
* 1983 - Começou a integração ônibus - ferrovia, entre os ônibus da CMTC e os trens metropolitanos da Fepasa.
* 1984 - Entrou em funcionamento a primeira linha operada a Gás Metano (linha CEASA-Lapa).

Figura 8 - Ônibus Metropolitano

****

Fonte: Museu Metropolitano

Para preservar a história do transporte Coletivo e construir o passado com documentos, peças, bondes e ônibus, em Março de 1985, a CMTC inaugurou o primeiro Museu dos Transportes Públicos de São Paulo. O projeto foi idealizado pelo funcionário Gaetano Ferolla, que durante anos guardou em sua sala, nas oficinas da empresa, parte do acervo exposto. Muitas peças e veículos foram restaurados sob orientação do Sr. Ferolla, que desde a fundação gerenciou o Museu. Tanta dedicação foi reconhecida em Setembro de 1991, quando, um ano depois de sua morte, o local mudou de nome e passou a ser: Museu dos Transportes Públicos Gaetano Ferolla.

## Figura 9 - Sr Gaetano Ferolla,

## Funcionário do Museu

Fonte: Museu dos Transportes

**2.1.4 Novos Rumos**

A Empresa CMTC, além comprar novos ônibus, também investiu em seus profissionais, para que os mesmos fossem mais qualificados para atender a população.

* 1989 - A Prefeitura iniciou os estudos do Projeto de Municipalização dos transportes coletivos.
* 1990 - A CMTC começou os testes com as primeiras empresas municipalizadas.
* 1991 - Em 25 de julho foi assinada a Lei nº 11.037 que oficializa a Municipalização dos transportes coletivos por ônibus. Foi aberta uma licitação para 42 lotes operacionais.



Figura 11 - Ônibus com elevador

Figura 10 - Ônibus a gás natural

Fonte: Museu dos Transportes

Fonte: Museu dos Transportes

Além de provocar fortes alterações no transporte coletivo oferecido à população, a CMTC deu um salto na qualificação de seus profissionais. A empresa construiu o Centro de Treinamento e Desenvolvimento em Transportes do Município de São Paulo. No dia do aniversário da cidade 25 de janeiro de 1992, a população ganhou mil novos ônibus e a frota chegou a 9.100 veículos. E mais, meses depois, o sistema tinha 9.874 veículos e desses 2.881 eram da CMTC. Começou a circular onze linhas de ônibus para pessoas portadoras de necessidades especiais com frota de 21 veículos e em agosto entrou em operação o primeiro posto de abastecimento a gás natural exclusivo para ônibus. Eram 70 veículos a gás natural em cinco linhas.

**2.1.5 Gestão de Sistemas**

A Empresa CMTC, foi privatizada, dando origem a SPTrans, empresa responsável pelos transportes públicos e os meios de transportes particulares como: táxi, transporte escolar e etc.

* 1993 - Início da Privatização da CMTC. Transferência de garagens e da frota.
* 1994 - O sistema passou para 47 empresas privadas.
* A SPTrans foi criada em 8 de março de 1995, em substituição à antiga CMTC. A empresa assumiu o planejamento e a programação de linhas e frota, fiscalização, arrecadação, contratação e remuneração das empresas operadoras. Respondeu, também, pela vistoria e fiscalização da frota de táxi, transporte escolar, carga e frete e moto-frete do município, além de atuar no desenvolvimento tecnológico com estudos e pesquisas sobre novas modalidades de transporte, adaptação de combustíveis não poluentes e outros mecanismos para melhorar a qualidade de vida dos usuários.

**2.1.6 Desenvolvimento de Projetos**

Figura 12 - Ônibus Urbano

****

* A empresa iniciou o Programa de Implantação de Corredores e Terminais de Integração, com o objetivo de reverter o processo de decadência do sistema paulistano, que apresentava queda na velocidade comercial dos ônibus urbanos nas vias públicas. Foram inaugurados os terminais João Dias, Viação Norte, Cachoeirinha, Penha, Tiradentes, Capelinha, Princesa Isabel e reformados os terminais Pq. D. Pedro II e Bandeira. Para facilitar os deslocamentos da população para todas as regiões com o pagamento de uma única tarifa foi criado o Serviço Circular Central, ligação entre os três terminais no centro da cidade.

Fonte: Museu dos Transportes

* 1999 - Aprovada a lei para regulamentação de 4.042 lotações. O processo de regulamentação não foi concluído e com a migração dos significativos do mercado. As faltas de investimentos e de qualidade comprometeram ainda mais o transporte legalizado. As obras do VLP foram paralisadas e a velocidade comercial dos ônibus era cada vez menor.
* 1996 - O Serviço ATENDE, transporte especial e gratuito para pessoas portadoras de deficiência física com alto grau de dependência foi instituído pelo Decreto Municipal 36.071.

Figura 13 - Transporte Especial

* 1997 - Inícios da construção da primeira linha do VLP- Veículo Leve sobre Pneus, com trajeto de 8,5 km para ligar o Sacomã ao Centro. Começou a implantação da Cobrança Automática de Tarifa e foram instaladas catracas eletrônicas em parte da frota da zona Sul. Os passageiros utilizavam bilhetes para pagamento da tarifa.

Fonte: Museu dos Transportes

* 1999 - Aprovada a lei para regulamentação de 4.042 lotações.

O processo de regulamentação não foi concluído e com a migração dos usuários para o serviço clandestino, as empresas de ônibus perderam parte significativa do mercado. As faltas de investimentos e de qualidade comprometeram ainda mais o transporte legalizado. As obras do VLP foram paralisadas e a velocidade comercial dos ônibus era cada vez menor.

**2.1.7 Reconstrução do Sistema**

Com o avanço tecnológico, o sistema de transportes teve que ser reconstruído para acompanhar o desenvolvimento.

* 2001 - prioridade para o transporte coletivo. Para tanto, aproximou os trabalhos desenvolvidos pela SPTrans e CET - Companhia de Engenharia de Tráfego e, o primeiro resultado foi a implantação da Operação Via Livre. O serviço ATENDE teve novo regulamento e aumentou de forma significativa o número de usuários. O projeto de Bilhetagem Eletrônica ganhou força com o Bilhete único/ Cartão do Idoso Especial.
* Ainda em 2001 teve início o processo de renovação da frota municipal. O Projeto do VLP - Veículo Leve sobre Pneus passou por revisão e o novo estudo foi encaminhado ao BNDES. A Câmara Municipal aprovou, por unanimidade, o Projeto de Lei para implantação do Novo Sistema de Transporte Coletivo em São Paulo.
* 2002 - Aprovado o financiamento para implantação dos corredores Pirituba, São João e Guarapiranga, e das primeira e segunda etapas da Linha 1 do VLP. Foram beneficiados também os programas de Bilhetagem Eletrônica, modernização da rede de trólebus e desenvolvimento tecnológico.

Figura 14 - Sistema de Integração



**Fonte**: Museu dos Transportes

* 2003 - A proposta no novo sistema de transporte estabeleceu a operação em redes: local, estrutural e central, contemplando em um mesmo sistema operadores do serviço de lotação, modalidade bairro a bairro e empresas de ônibus. Para participar do processo de licitação os condutores de lotações formaram cooperativas de transporte e saíram da clandestinidade. A cidade foi dividida em oito áreas e cada uma delas ganhou uma cor, para identificar a frota, terminais e estações de transferência, abrigos e pontos de parada.

Em 17 de maio teve início a implantação da 1ª etapa do Novo Sistema de transporte do município. O Sistema Interligado chegou com uma proposta diferenciada de atendimento e para tornar o transporte cada vez mais cidadão, a SMT e SPTrans desenvolveram o Programa Permanente de Requalificação Profissional para Operadores. A primeira fase do programa foi dirigida aos condutores das cooperativas.

* 2003 - A cidade ganha cinco Terminais de Ônibus: Parelheiros, Jardim Ângela, Lapa, Pirituba e Amaral Gurgel. Entrou em operação, também, o Corredor Pirituba/Lapa/Centro.
* 2004 - A Prefeitura de São Paulo promoveu o lançamento oficial do Bilhete Único. Um cartão de plástico no tamanho de um cartão de crédito, denominado "cartão inteligente”. Ele é dotado de chip processador e memória que recebe, armazena e transmite informações, com precisão e agilidade. O Bilhete Único permite ao passageiro utilizar quantas conduções sejam necessárias para cumprir seu trajeto, dentro de um período de até duas horas, com o pagamento de apenas uma tarifa.

Nesse mesmo ano foram inaugurados outros quatro Terminais de Ônibus: Varginha, Jardim Britânia, Guarapiranga e Grajaú, e mais sete corredores. São eles: Inajar de Souza, Rio Bonito, Rebouças/Consolação, Guarapiranga, Santo Amaro, Ibirapuera, Nove de julho.

* 2005 - as estações da Linha - 2 do Metrô (Paulista) e Linha - C da CPTM (Osasco/Jurubatuba). Em oito de março a São Paulo Transporte completa dez anos. Para marcar a data é lançado um selo comemorativo. As administrações municipal e estadual intensificam estudos para viabilizar a integração tarifária entre as modalidades de transporte sobre pneus e trilhos. Em dezembro o Bilhete Único é aceito.
* 2006 - 10 de setembro, inauguração do Terminal São Miguel 16 de setembro, concluída a integração total do Bilhete Único no sistema metro ferroviário. 11 de outubro, a cidade de São Paulo recebe seu 24º Terminal de Ônibus - Sapopemba/Teotônio Vilela.

**2.1.8 Cartão de Integração**

O bilhete único, criado para fazer integração entre ônibus pagando apenas uma tarifa no período de 2 horas.

ÔNIBUS, METRÔ E/OU CPTM, apenas nas Estações onde há integração física Terminal Sapopemba/Teotônio Vilela. Conforto e segurança para o transporte público da cidade de São Paulo. Trecho elevado. Por R$ 3,00 o usuário tem direito a até quatro acessos no período de 2 horas, sendo uma viagem no trem ou no Metrô e três nos ônibus. O maior eixo com prioridade para o transporte coletivo do Brasil. A nova linha atingirá as áreas mais distantes do extremo leste da cidade e reduzirá em mais de uma hora o tempo de viagem entre o Parque Dom Pedro ll e a Cidade Tiradentes. Serão quatro Terminais e três Estações de Transferência interligando linhas do Metrô e de trens da CPTM.

Fonte: Museu dos Transportes

Figura 15 - Bilhete Único

* 2010 - Combustíveis renováveis – testes com combustíveis e tecnologia verde nos ônibus da capital paulista Biodiesel de cana de açúcar. Teste de ônibus híbridos – a tecnologia compõe dois motores, um a diesel e o outro elétrico.
* 2011 – Lançamentos do programa Eco frota – 1.200 ônibus passam a circular com 20% de biodiesel, o chamado B20, mistura de 20% de biodiesel ao combustível utilizado pelo sistema de transporte público de São Paulo.
* 2012 – Entrega de ônibus movidos a etanol e novos trólebus.
* 2013 – A prefeitura lança o programa “Dá licença para o ônibus” que implantou 300 km de faixas exclusivas de ônibus.
* 2014- Bilhete único mensal, novos terminais de ônibus.

Todas as informações apresentadas nesta cronologia encontra-se no Museu de Transportes Público Gaetano Ferolla, na Av. Cruzeiro do Sul, 780 Canindé - São Paulo – SP, próximo à Estação Armênia do Metrô. Funcionamento: de terça a domingo, das 9h às 17h. Entrada franca.

**2.2 A GEOGRAFIA DO TRANSPORTE MODAL**

Antes de descrever sobre o transporte modal, faremos um breve percurso na geografia do transporte. O termo “transporte” no (século XVIII) é derivado do verbo “transportar” (século XV) e quer dizer levar de um lugar para o outro. Para Siqueira (2011), *“transporte significa ato, efeito ou operação de transportar de um lugar de oferta para a outro de demanda”.* Para a geografia o que importa são as interações espaciais entre os grupos humanos, através do movimento de mercadorias, de pessoas assim como de informações e, por conseguinte, para que isso ocorra à ação de transportar.

Para entendermos a importância da Geografia dos transportes, precisamos voltar à década de 1950 quando houve a ampliação das trocas econômicas após a II Grande Guerra e há complexidade da circulação nos espaços urbanos e intraurbano. Desta maneira, as redes de transportes superaram os espaços regionais e aos poucos se tornaram redes globais, com sua passagem para os circuitos espaciais de produção e distribuição.

Como Siqueira (2011. p.36) descreve:

A “Geografia dos Transportes” não abandonou sua relação com os demais ramos da Geografia e, em especial com a “Geografia Humana” (de onde surgiu). Com o passar do tempo, a relação entre a “Geografia dos Transportes” e a “Geografia Econômica” manteve o papel de valorização dos transportes na formação e evolução dos padrões e ocupação dos territórios.

O objetivo da “Geografia dos Transportes” é estudar os sistemas de transportes e seus impactos espaciais, ou seja, as interconexões entre diferentes meios de vias de transportes (intermodalidade) e, por conseguinte, o movimento e seus modelos espaciais, a estrutura da rede e as dinâmicas espaciais que estas proporcionam. O conhecimento dos sistemas de transportes faz frente, por conseguinte, ás necessidades de deslocamentos, de intercâmbio das relações dos homens.

**2.3 TRANSPORTE MODAL RODOVIÁRIO**

Apesar de prevalecer sobre os demais e de apresentar uma série de características positivas (tais como flexibilidade, disponibilidade e velocidade), o modal rodoviário é condicionado, também, por um conjunto de limitações.

Transporte rodoviário é o realizado sobre rodas nas vias de rodagem pavimentadas ou não para transporte de mercadorias e pessoas, sendo na maioria das vezes realizados por veículos automotores (ônibus, caminhões, veículos de passeio, etc.). Como possui, na maioria dos casos, preço de frete superior ao hidroviário e ferroviário, é adequado para o transporte de mercadorias de alto valor ou perecíveis, produtos acabados ou semiacabados.

É o principal meio de transporte realizado no Brasil. Contudo, devido as suas desvantagens em relação a outros modais, houve uma mudança com o passar dos anos de pensamentos e ações que devem influenciar a sua participação na matriz modal. Essa redução propiciará aos outros modais a contribuir de forma mais eficiente para o transporte de passageiros e de cargas no Brasil.

**Características do transporte rodoviário de carga no Brasil:**

* Possui a maior representatividade entre os modais existentes;
* Adequado para curtas e médias distâncias;
* Baixo custo inicial de implantação;
* Alto custo de manutenção;
* Muito poluente com forte impacto ambiental;
* Segurança no transporte comprometida devido à existência de roubos de cargas;
* Serviço de entrega porta a porta;
* Maior flexibilidade com grande extensão da malha;
* Transporte com velocidade moderada;
* Os custos se tornam altos para grandes distâncias;
* Tempo de entrega confiável;
* Baixa capacidade de carga com limitação de volume e peso; Integra todos os estados brasileiros.

**2.4 TRANSPORTE MODAL FERROVIÁRIO**

Transporte ferroviário é o realizado sobre linhas férreas para transportar pessoas e mercadorias. As mercadorias transportadas neste modal são de baixo valor agregado e em grandes quantidades como: minério, produtos agrícolas, fertilizantes, carvão, derivados de petróleo, etc.

Uma característica importante da linha férrea é a bitola que tem como definição a distância entre os trilhos de uma ferrovia. No Brasil, existem três tipos de bitola: larga (1,60m), métrica (1,00m) e a mista. Destaca-se que grande parte da malha ferroviária do Brasil está concentrada nas regiões sul e sudeste com predominância para o transporte de cargas.

**Características do transporte ferroviário de carga no Brasil**:

* Grande capacidade de carga;
* Adequado para grandes distâncias;
* Elevada eficiência energética;
* Alto custo de implantação;
* Baixo custo de transporte;
* Baixo custo de manutenção;
* Possui maior segurança em relação ao modal rodoviário, visto que ocorrem poucos acidentes, furtos e roubos;
* Transporte lento devido às suas operações de carga e descarga;
* Baixa flexibilidade com pequena extensão da malha;
* Baixa integração entre os estados;
* Pouco poluente.

**2.5 TRANSPORTE INTERMODAL**

Transporte intermodal é aquele em que uma carga utiliza mais de um modal de transporte para ser enviada de sua origem até o seu destino. Isto ocorre em virtude da impossibilidade de [determinada](http://www.cursosnocd.com.br/) carga ser transportada por todo o trajeto com.apenas. um.dos.modais.existentes. Ele pode ser realizado internamente, dentro de um país, ou entre países diferentes, sendo.um.transporte.internacional.

A sua característica principal é de total independência entre os modais de transporte, bem como dos documentos de transporte que representam a carga. Isto significa que cada trajeto é realizado por um tipo de transporte, onde cada transportador emite o seu próprio documento de embarque.

A responsabilidade do transportador inicia-se no momento em que recebe a carga para transporte e termina na sua entrega. Neste sentido, ao ser utilizado mais de um modal para que a mercadoria chegue até o seu destino, o embarcador ou embarcadores contratam obrigatória e individualmente cada trecho do transporte, com cada transportador, [pagando](http://www.cursosnocd.com.br/) a cada um o frete correspondente a cada documento de embarque emitido. Cada transportador assumirá a responsabilidade pelo seu trecho de transporte, entre os pontos mencionados também pode ser denominado transporte segmentado.

**2.6 TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (TÁXI)**

Os táxis são prestadores de serviços de transporte individual que cobram tarifa (calculada pelo taxímetro), de acordo com a distância percorrida e tempo gasto no trajeto.

Na Cidade de São Paulo os taxis comuns são de cor branca, placa de fundo vermelho Geralmente usa letreiro luminoso na parte superior do veículo e possuem taxímetro. A tarifa varia de acordo com o tipo de veículo, o horário da corrida e serviços adicionais. Para entendermos sobre o transporte público individual (táxi), descreveremos a historia do táxi.

**2.7 HISTÓRIA DO TÁXI**

O livro dos transportes de Paolillo e Rejowski. (2002), traz a história do táxi, que relata que na virada do século, quando São Paulo beirava os 240 mil habitantes, a “Casa Rodovalho”, fundada em 1898, além do monopólio dos serviços funerários, possuía carros e autos de aluguel. Sua garagem localizava-se na Rua Mooca.

Em 1901 veio a São Paulo o francês Charles Burgeois, trazendo consigo dois automóveis, com os quais iniciou serviços de aluguel. Montou também uma pequena oficina, mas o que rendia mesmo eram os automóveis. O público gostou pela rapidez e conforto que ofereciam e os ganhos auferidos permitiram lhe abrir, em 191, a “Cia. Auto Taxímetro Paulista”. Situava se em espaçosas garagens na Rua Conselheiro Nébias onde abrigava 62 autotaxímetro, além de automóveis de luxo como Berliets, Renaults e Panards. Em livro inglês escrito em 1913 constava que “poucas empresas congêneres”, mesmo em cidades europeias, poderiam apresentar um conjunto de automóveis superior ao que esta companhia tem exibido ao público várias vezes em São Paulo.

Enquanto o serviço de ônibus começou com cada proprietário no volante de seu auto-ônibus, formando-se empresas somente depois de 1930 sob orientação do prefeito Anhaia Melo, os táxis começaram por grandes empresas.

Em 1913, situava-se na Rua Rego Freitas a “Companhia Nacional de Autotransporte”, com 20 “landaulets”, quatro caminhões e seis ônibus automóveis SPA, que devem ser considerados os primeiros ônibus motorizados de São Paulo. Outra empresa, situada na Rua Florêncio de Abreu, era a “Cia. de Automóvel Garagem Reunida”, que tinha como vice-presidente o famoso Engenheiro Superintendente da Light, Prof. Edgar de Souza.

A autorização para autos de aluguel veio, com a Lei 927 de 1906, a partir da qual o Prefeito Antonio Prado designou os pontos de estacionamento como: Sé, São Bento, Arouche, Guaianazes, Paissandu, República, e proximidades das estradas de ferro, desde que não houvesse “embaraço para o trânsito público”.

Em 1908 0 Ato 290 proibiu o “estacionamento de veículos para carga e descarga” no centro, visto que já havia mostras da cidade não suportar o trânsito de automóveis, carros, tílburis, bondes etc. Os “grandes” reclamaram: “Não se pode mais ir ao centro, fazer compras, passear!” e o Ato 294 revogou o anterior. Já naquela época o transporte coletivo não conseguia se impor a mentalidade da burguesia. Neste mesmo ano, São Paulo teve a primazia no uso de uma inovação: o taxímetro.

Em 1912, o prefeito Raymundo Duprat determinou que, no centro da cidade, os veículos trafegassem na mesma direção que os bondes. “O Estado de São Paulo” escrevia: “fácil é imaginar quão precária se tornará a situação em São Paulo, sob o ponto de vista da higiene e das imprescindíveis necessidades de conforto e alegre passatempo de seus habitantes, se em tempo não forem criados novos parques para receber as grandes ondas de povos, centros comercias, as fábricas, as usinas de trabalho de toda a espécie despejarão aos borbotões a procura de descanso e ar puro, à sombra das árvores ou sobre o tapete dos relvados”. São Paulo já se ressentia do derramamento de graxa na via pública e do congestionamento de trânsito.

São Paulo possuía em 1901, quatro automóveis, sendo dois de aluguel. Esse número se elevou, em 1909, para 128 automóveis particulares, 16 de aluguel e um de carga. Em 1920, São Paulo, já com quase 600 mil habitantes, tinha uma frota de 2.554 automóveis particulares e 857 táxis. Houve grande aumento desses números em 1928, quando 12.192 automóveis percorriam as ruas da capital, entre táxis e carros particulares. Neste tempo, os táxis representavam 1/3 do número do total de veículos.

Data do tempo da 2ª Guerra Mundial o serviço de “lotação”, que surgiu como solução provisória pela falta de meios de transportes. Após a crise do petróleo, em 1973, a ascensão do preço dos combustíveis veio reduzindo gradativamente o número de táxis em São Paulo.

Em 1970 circulavam 23 mil táxis pela Região Metropolitana, onde viviam 8,1 milhões de habitantes. Em 1976, o número chegou a 40 mil e, em 1982, quando a população se elevou a nove milhões de pessoas, com dois milhões de automóveis circulando, a quantidade de táxis reduziu-se a 31 mil.

A demanda por táxis e lotações da RMSP, em 1982, era 450 mil passageiros por dia. Nesta mesma época, 5,6 milhões de pessoas faziam uso do transporte particular, 3,6 milhões das quais conduzindo o veículo e dois milhões viajando como passageiros. Na capital, a demanda pelo carro particular era 4,4 milhões de pessoa.

**CAPÍTULO III**

No terceiro capítulo descreveremos a história da empresa Guarucoop, missão, visão, prêmio e certificados e uma entrevista com Gerente de Marketing Edival Silva, idealizador do projeto de trabalho da Guarucoop para atender o público que desembarcou no Aeroporto Internacional de Guarulhos nos dias de jogos da Copa do Mundo 2014.

**3. HISTÓRIA DA EMPRESA DE TAXI GUARUCOOP**

Fundada em 1985, mesmo ano de inauguração do Aeroporto Internacional de Guarulhos, a Cooperativa Mista de Trabalho dos Motoristas Autônomos de Táxis do Município de Guarulhos (Guarucoop), presta serviços especiais de táxi para usuários do aeroporto. Empresa reconhecida nacionalmente, a Guarucoop se orgulha de sua tradição e de seu alto padrão de qualidade em atendimento, virtudes que se destacam neste competitivo ramo do mercado. Durante todos esses anos de experiência, a Guarucoop vem trabalhando constantemente no aprimoramento de seus profissionais, oferecendo um serviço que se tornou referência entre seus clientes e parceiros.

Figura 16 - Taxistas da Guarucoop

Fonte: Guarucoop

A empresa Guarucoop está comemorando 25 anos de atuação, sua trajetória passa por transformações em torno do Aeroporto Internacional de Guarulhos. Na sua inauguração do Aeroporto Internacional de Guarulhos a Prefeitura tratava de criar concessões para taxistas interessados em trabalhar em Cumbica, pois o serviço de taxi é essencial para o funcionamento de qualquer aeroporto, assim para entrar na fila de táxis especiais do aeroporto o motorista deveria ter um carro sofisticado: Opala; Del Rey ou Santana quatro portas, com o ano de fabricação posterior a 1982. E era obrigatória a troca de veiculo a cada três anos, os carros deveriam ter a bandeira de Guarulhos da cor azul e branca com letreiro vermelho, exigia-se ar condicionado e rádio de comunicação.

Figura 17 - Opala: um clássico

Fonte: Guarucoop

Os táxis comuns tinham duas portas, eram brancos, modelos Passat, Gol ou Voyage com trocas iguais a dos especiais. No início, a tarifa dos especiais era de 50% mais alta que a dos táxis comuns; depois a diferença foi reduzida para 20%. Devido à exigência dos carros e a discrepância de valores os taxistas do taxi comum se sentiam prejudicados e não conseguiam atender todas as exigências estipuladas.

Empresas de taxis de são Paulo se candidataram a uma vaga no Aeroporto, mas por pressão dos taxistas de Guarulhos o prefeito em gestão Oswaldo de Carlos, dando a preferência para os profissionais da cidade, muitos taxistas Guarulhense se candidataram as 210 vagas oferecida pela prefeitura. Dessas, 160 vagas eram para categoria especial e 50 para carros comuns, mas destas vagas não conseguiram ser preenchidas até a data da inauguração, desta maneira alguns taxi de São Paulo acabaram assumindo a vaga.

Com o passar dos meses os taxistas se sentiam prejudicado com as irregularidades do setor, então se pensou criar uma Cooperativa Mista do Trabalho dos Motoristas Autônomos do Táxi de Guarulhos Ltda., a Guarucoop seria fundada no dia 5 de agosto de 1985, sala de Convenções da Prefeitura de Guarulhos. A Assembleia escolheu para o Conselho de Administração os seguintes cooperados: diretor-presidente, Assis de Nóbrega Câmera; secretário geral, Nélson da Cunha Caldeira; tesoureiro, Kiyoshi Hobo; conselheiro-assessor, José Aparecido Pinheiro.

A gestão de Celeste um dos presidentes durou pouco: ele renunciou em março de 1986, mas seus sucessores também não conseguiram se firmar. Primeiro foi eleito José Pinheiro Leite, o “Pinheirinho”, que terminou renunciando por conta da não aprovação de suas contas; Celeste voltou, a crise continuava. Em 1987, cinquenta taxistas decidiram deixar a Guarucoop e criar sua própria cooperativa, a Co-op-cap. Argumentavam que a Cooperativa defendia seus próprios interesses dos taxistas especiais. Com a saída dos taxis comuns, a Guarucoop, correu o risco até de desaparecer.

Em 1989, sob acusações de tentar impor seus pontos de vista autoritário, Oswaldo Celeste foi excluído da Guarucoop, Dimas Grumenvald Figueira, uma das lideranças que lutavam pelo afastamento de Celestes, assumiu a presidência provisória. Uma nova diretoria tendo a frente Jordino de Paula Bueno foi eleito para o período 1989/1993. Dois anos uma nova Assembleia decidiu reduzir o mandato do diretor para dois anos. No ano de 1990 o presidente da Co-op-cap, José Luis Toledo pediu mais taxis comum para o atual prefeito Pascoal Thomeu, no qual aceitou mais 100 carros, a Guarucoop ficou então com 503 carros e a outra cooperativa ficou com 150.

Internamente a sucessão de diretorias acontecia de forma mais tranquila. Com a alteração do art. 38 do Estatuto, que reduziu para dois anos o mandato da diretoria, Jordino de Paula Bueno foi sucedido em 1991 por Lourival Pedro de Macedo, o “Figueiredo”.

Figueiredo exerceu dois mandatos e foi sucedido por Edmilson, o “Americano”. Sua principal proposta era disciplinar o atendimento e modernizar os serviços prestados pela cooperativa. Americano como é conhecido organizar o conflito interno gerado pelos taxistas, como unificou fila e trazendo benefícios que atenderam as expectativas de todos que trabalham na Guarucoop, até os dias atuais.

**3.1 A CORAGEM DE ENFRENTAR DESAFIOS**

Há 18 anos à frente da Guarucoop, Edmilson Sarlo, o Americano, é dono de uma trajetória singular, sempre na defesa dos interesses dos taxistas.

Vereador eleito por quatro vezes consecutivas na cidade de Guarulhos e atual presidente da Abracomtaxi (Associação Brasileira das Cooperativas e Associações de Táxi do Brasil), Edmilson Sarlo, o Americano, foi um dos principais articuladores da Medida Provisória 615, que, ao alterar a Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012, entre outras coisas, faz do táxi um serviço de utilidade pública, garante a transferência do alvará e a sua hereditariedade. Dono de uma verdadeira paixão pelo táxi.

Figura 18 - Edmilson “Americano”

Fonte: Guarucoop

**Missão / Visão**

* Atender e satisfazer integralmente as necessidades e anseios dos passageiros, oferecendo a eles segurança, conforto e bem-estar.
* Proporcionar ao cooperado satisfação, realização pessoal e profissional.
* Atender ao público com excelência, proporcionando integração social.
* Prestar serviços especiais de táxis com responsabilidade, qualidade, respeito e profissionalismo.

** Prêmios e Certificados**

* 2008 - Em pesquisa on-line realizada pela revista “Com Classe”, a Guarucoop ficou em primeiro lugar como a cooperativa de táxis mais lembrada do país.
* 2008 – A Guarucoop foi eleita pela Ordem dos Parlamentares do Brasil a melhor cooperativa de táxi do país, conquistando o prêmio Top Of Quality.
* Em 2005, o Instituto Brasileiro de Pesquisa de Opinião Pública conferiu à Guarucoop os seguintes prêmios:
* Top Empresarial Internacional
* Top of Mind

**Conveniada**

Conveniada com as principais empresas e cooperativas de táxi brasileiras, a Guarucoop atua nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Salvador, Porto Alegre.

**Frotas**

Com uma frota de mais de 600 táxis, a Guarucoop possui carros novos e seminovos, todos os tops de linha das maiores montadoras.

É um serviço especial e diferenciado de táxi, com toda a frota equipada com ar-condicionado frio e quente, quatro portas e amplo bagageiro, proporcionando ao passageiro conforto e comodidade durante o trajeto.

Alguns veículos da frota são equipados também com GPS, para auxiliar o motorista na localização precisa de ruas e destinos.

Para a segurança dos passageiros e a agilidade no atendimento, todos os motoristas possuem rádio comunicador e celular nos veículos.

**CONCLUSÃO**

A Copa, não foi tudo aquilo esperado, a demanda de passageiros nos terminais do aeroporto foi à mesma ou até menor que em dias de grande movimento nos terminais, assim como em hotéis que tiveram uma perspectiva muito grande e muitas pessoas que vieram para o evento da Copa, acamparam em locais públicos autorizados pela prefeitura, assim tirando todas as expectativas de grande demanda, o mesmo aconteceu com os aeroportos, pois as pessoas não viajaram conforme o esperado, mesmo porque a maioria dos turistas veio de países próximos ao Brasil, o mesmo aconteceu com táxi, com transporte público, e com trânsito que todos acreditavam que se tornaria um caos ainda maior do que costuma ser normalmente.

Utilizando a metodologia de pesquisa bibliográfica e de campo, responderemos as perguntas: As empresas de transporte modal rodoviário, especificamente Guarucoop, está se preparando para a Copa do Mundo? A empresa Guarucoop se preparou para a Copa.

Deixará legado? Sim.

Satisfazendo a hipótese, utilizamos a metodologia de pesquisa de campo e bibliográfica, se a empresa Guarucoop de transporte modal rodoviário, se preparar para a Copa, deixará uma estrutura para a posteridade. Sim deixou legados e estruturas para posteridade.

Contudo, a Cooperativa Mista de Trabalho dos Motoristas Autônomos de Táxis Guarucoop, é uma empresa bem estruturada e capaz de enfrentar desafios, que eventualmente poderá acontecer, pois o presidente Edmilson Sarlo, o “Americano”, é um gestor altamente capacitado para tomada de decisões precisas e atender com satisfação integral as necessidades e anseios dos passageiros, oferecendo a eles segurança, conforto e rapidez no serviço que só a Guarucoop pode oferecer.

**BIBLIOGRAFIAS**

**ALVES,** L*.* ***Vencendo na Economia Digital****.* São Paulo. Makron Books. 2002.

**BALLOU,** R. H. ***Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos/Logística Empresarial*.** Tradução Rubenich, R. 5 ed., Porto Alegre: Bookman, 2006.

**\_\_\_\_\_\_**, Ronald H. ***Logística Empresarial***: ***Transportes, Administração de Materiais***, Distribuição Física. Ed. Atlas: São Paulo, 1993, p.23.

**BARSA, *Enciclopédia*** – São Paulo: Enciclopédia Britânica do Brasil Publicações**,** 1998.

**CARVALHO**, J. C. (2002). **Logística**, Edições Sílabo.

**CHRISTOPHER**, Martin, ***Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos***. Pioneira: São Paulo, 1999. 240 p.

**DETONI**, M.M.M.L. ***A Evolução da Indústria de Prestação de Serviços Logísticos no Brasil: Uma Análise de Mercado***, 2003,191f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

**FERREIRA**, A. B. H.; ***Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa***, 2ª ed., Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

**MAGEE**, John F. **Logística industrial**: análise e administração dos sistemas de suprimentos e distribuição. São Paulo: Pioneira, 1977.

**MAIA**, Paulo Leandro. **O abc da Metodologia:** métodos e técnicas para elaborar

trabalhos científicos (ABNT). 2 ed Revisada e ampliada, ed. Leud, São Paulo, 2008.

**MENDONÇA, C.C. e KEEDI, Samir. Transportes e Seguros no Comércio Exterior.** São Paulo: Aduaneiras, 1997.

**MOURA**. C.Benjamim, **Logística: conceitos e tendências,** Portugal: centro atlântico, 2006.

**MOURA**, R. A. et al. ***Atualidades na Logística***. Volume 2. São Paulo: IMAM, 2004.

**NOVAES**, Antônio Galvão. ***Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação****.* 3. ed. rev. atual. E ampl. Rio de Janeiro (RJ): Elsevier, 2007. 400p.

**PIRES,** Silvio. R.I. ***Gestão da Cadeia de Suprimentos: Conceitos, Estratégias, Práticas e Casos***. São Paulo: Atlas, 2004. 317p.

**PAOLILLO**. M. André. **REJOWSKI**. Miriam São Paulo ***Transporte***. Editora ALE PH 2002

**RAZZOLINI** F.Edelvino, **Logística: evolução na administração – desempenho e flexibilidade** / Edelvino Razzolini Filho / Curitiba: Juruá, 2006.

**SIQUEIRA**, M. Rogério. ***Circulação, Transporte e Logísticas Diferentes Perspectivas*/** .São Paulo: outras Expressões, 2011.

**MUSEU**, Transporte Públicos: ***Histórias do transporte público de São Paulo***.

Disponível em: <http://www.historianet.com.br/> (acesso em: 13/Maio/2014)

Disponível em: <http://www2.transportes.gov.br/bit/02-rodo/rodo.html> acesso em: 03 de Maio de 2014.

Disponível em: <http://www2.transportes.gov.br/bit/03-ferro/ferro.html> acesso em: 03 de Maio de 2014.

Disponível em: <http://www.historianet.com.br/> acesso em: 13 de Maio de 2014.

**ANEXOS**

**ANEXO A: ENTREVISTA COM ASSESSOR PRESIDENCIAL EDVAL SILVA, QUE ESTÁ NA COOPERATIVA A MAIS DE 17ANOS.**

**1) Se a empresa Guarucoop de Transporte Modal Rodoviário está se preparando para a Copa, deixará uma estrutura para a posteridade?**

**R:** De acordo com o assessor presidencial da empresa Guarucoop, a empresa vem se empenhando num papel de atender não só a Copa, mas sim um modo geral principalmente em horários de grande movimento no Aeroporto, pouco mais de quartoze anos ela oferece para os motoristas e funcionários curso de idiomas, e cerca de quatro anos ela elaborou um serviço acrescentando em sua frota cento e oitenta táxis agregados, que são táxis de pontos comuns que em determinado período atendem ao serviço no aeroporto referente à grande movimentação nos horários de pico, e em dois anos houve transferência de oitenta táxis para o aeroporto. Ela se organizou no período de Copa fazendo uma escala com os táxis agregados, para dar apoio não só nos horários de grande movimento nos terminais, mas também nos horários de jogos do Brasil, a demanda nesses horários para o táxi era um pouco maior devido ao período de jogo. Ela deixará uma estrutura para a posteridade para os taxistas agregados, pois os agregados permaneceram durante o período de Copa e continuarão no serviço da Guarucoop, e houve também um investimento maior na escola de idiomas para suprir as necessidades nesse período e que continuara.

**2) Existe Guarucoop além de São Paulo?**

**R:** Não, o que existe são convênios de cooperativas de táxis em outros estados, onde os funcionários de empresas conveniadas com a Guarucoop podem utilizar o serviço de táxi e pagar por ele pela Guarucoop.

**3) Qual a frota atual da Guarucoop?**

**R:** Sua frota atual é de trezentos e trinta e três táxis e aproximadamente hoje existem cerca de cento e trinta agregados.

**4) Qual a visão que o Presidente da Guarucoop, o Edmilson Americano teve para melhorar a qualidade no serviço de táxi?**

**R:** Ele era taxista e acompanhava de perto todo o trabalho e desempenho que a Guarucoop desenvolvia, e tinha uma visão bem ampla das dificuldades que enfrentavam, sendo assim logo que se candidatou a presidente da Guarucoop influenciado pelos colegas taxistas, ele mudou todos os procedimentos no serviço de táxi, tirando a definição de táxis comuns e táxis especiais, a frota se unificou e se organizou muito mais. Hoje o Americano já tem oito mandatos e oitenta por cento de apoio de todos os taxistas, mais do que olhar pra frente ele olhou pra trás, ao unir os táxis eles se tornarão mais fortes, a tarifa passou a ser do táxi comum com o serviço do táxi especial, essa unificação por si trouxe muitos benefícios aos motoristas.

**5) Qual legado a Copa deixou?**

**R:** Nenhum, pois a estimativa foi muito grande e não trouxe melhorias ao transporte modal rodoviário, as pessoas chegavam aos poucos, muitas vieram para o Brasil de carro, no Estado de São Paulo teve apenas cinco ou seis jogos, o movimento não foi o esperado.

**6) A meta estabelecida durante a Copa foi concretizada?**

**R:** Sim, a Guarucoop conseguiu atender as demandas de passageiros nos horários de grande movimento, com organização e planejamento.

**7) A Copa trouxe expectativas para a Guarucoop?**

**R:** Não, a Copa não trouxe expectativa, foi muito tranquilo, e não foi o que se esperava, achávamos que seria um movimento fora do normal, que traria muitos problemas, mas tudo foi organizado e estabelecido conforme o planejado.

1. Arte Precisa da Guerra. [↑](#footnote-ref-1)
2. Habitar, alojar, casa. [↑](#footnote-ref-2)