

TRANSPORTE URBANO NO INTERIOR PAULISTA: o crescimento das cidades e suas políticas de transporte

**URBAN TRANSPORT IN THE INTERIOR OF SÃO PAULO:
the growth of cities and their transport policies**

Victor Callil¹

victor.callil@unesp.br

Eduardo Romero de Oliveira²

eduardo.romero@unesp.br

Resumo: O trabalho tem como objetivo central compreender a relação entre a infraestrutura de transporte e o crescimento urbano nas cidades médias do interior paulista, ao longo de diferentes momentos históricos, buscando analisar a evolução das políticas de mobilidade, cotejar achados históricos com a produção legislativa para identificar transformações na burocracia estatal, averiguar como a política de transporte respondeu à dinâmica econômica e clarear os parâmetros utilizados na regulamentação dos fluxos urbanos. A metodologia utilizada consistiu na análise de fontes documentais, incluindo trabalhos sobre a história econômica dos municípios e, crucialmente, a coleta e classificação de 1.440 leis municipais sobre transporte de 10 cidades selecionadas do interior paulista. Os principais resultados demonstram que o desenvolvimento urbano dessas cidades esteve intrinsecamente ligado à sua função econômica, evoluindo de "Bocas de Sertão" para "Pontas de Trilho" e, posteriormente, reconfigurando suas centralidades com a industrialização e a consolidação do modal rodoviário.

Palavras-chave: transporte urbano, mobilidade urbana, desenvolvimento urbano, economia urbana, cidades pequenas e médias

Abstract: The main objective of this study is to understand the relationship between transportation infrastructure and urban growth in medium-sized cities in the interior of São Paulo State across different historical periods. It seeks to analyze the evolution of mobility policies, compare historical findings with legislative production to identify transformations in the state bureaucracy, examine how transportation policy responded to economic dynamics, and clarify the parameters used in regulating urban flows. The methodology consisted of analyzing documentary sources, including works on the economic history of the municipalities and, crucially, the collection and classification of 1,440 municipal transportation laws from 10 selected cities in the interior of São Paulo. The main results show that the urban development of

¹ Doutorando em História pela Universidade Estadual Paulista (UNESP), mestre em Sociologia pela Universidade de São Paulo (USP), graduado em Turismo pela Universidade Estadual Paulista (UNESP).

² Doutor em Filosofia e mestre em História pela Universidade de São Paulo (USP). Graduado em História pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Livre-docente em Patrimônio Cultural na Universidade Estadual Paulista (Unesp).

these cities was intrinsically linked to their economic function, evolving from "Bocas de Sertão" ("Backcountry Gateways") to "Pontas de Trilho" ("Railway Terminals") and later reconfiguring their centralities with industrialization and the consolidation of the road transport mode.

Keywords: urban transportation, urban mobility, urban development, urban economy, small towns and medium sized cities

1. Introdução

Este trabalho analisa a relação entre infraestrutura de transporte e crescimento urbano em cidades médias do interior paulista. As cidades médias desempenham um papel fundamental na rede urbana brasileira, atuando como intermediárias entre grandes centros metropolitanos e áreas menos urbanizadas. Historicamente, muitas dessas cidades foram classificadas como "Bocas de Sertão", um termo usado para descrever núcleos urbanos surgidos no período colonial, afastados da orla litorânea, mas estrategicamente localizados em rotas de passagem e comércio. Com o avanço das ferrovias entre os séculos XIX e XX, diversas dessas cidades evoluíram para "Pontas de Trilho", passando a desempenhar papel central no escoamento da produção e no crescimento econômico. Esse processo de modernização não apenas reconfigurou a estrutura urbana, mas também alterou a dinâmica de centralidade, influenciada por fatores como a industrialização, a construção de rodovias e a expansão do comércio e dos serviços. Assim, o desenvolvimento urbano dessas cidades está diretamente ligado à sua função econômica em diferentes momentos históricos, refletindo a relação entre infraestrutura e crescimento urbano (Maia et al, 2017).

Para compreender como esta relação se deu nestas cidades, este trabalho se vale da análise de fontes documentais. Entre elas, destacam-se documentos e trabalhos que versam sobre a história econômica dos municípios que fazem parte desta investigação, buscando a identificação de, dentro de seu escopo, de políticas de mobilidade urbana que tenham sido desenhadas ao longo do tempo e suas razões. Além disso, busca-se cotejar os achados históricos dos municípios com a criação de leis de suas câmaras de vereadores, no intuito de identificar momentos precisos, no tempo, de transformação da burocracia estatal, tendo em vista os acontecimentos econômicos.

Para englobar uma visão mais ampla da produção de políticas públicas de transporte nas cidades médias, foram selecionados 10 municípios do interior paulista. Estas cidades estão no entorno de linhas férreas importantes do desenvolvimento econômico do estado entre a segunda metade do século XIX³ e a primeira metade do século XX. São elas: Araraquara, Bauru, Botucatu, Campinas, Jundiaí, Mairinque, Ourinhos, Ribeirão Preto, Rio Claro e Sorocaba.

A análise se deu a partir da coleta de leis produzidas sobre o tema nas respectivas cidades. Para tanto, selecionou-se um conjunto de palavras-chaves para identificar as leis de interesse, quais sejam: “circulação”, “deslocamento”, “transporte” e “viagem”. As leis, então foram analisadas, podendo ser classificadas em 10 categorias diferentes:

- Organização
- Benefícios
- Finanças
- Transporte de passageiros
- Transporte de cargas
- Planejamento
- Burocracia
- Questões trabalhistas
- Fiscalização
- Órgãos do estado

Ao todo, foram coletadas 1.440 leis. Uma lei pode ser classificada com mais de uma categoria. Com isso, acreditamos que, se de um lado, por meio dos materiais bibliográficos analisados, podemos entender como se deu a dinâmica do crescimento econômico dessas cidades, por outro, é possível entender como a política de transporte urbano respondeu a esta situação.

³ As cidades ficam no entorno das seguintes linhas: Companhia Paulista de Estradas de Ferro (Paulista), Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), Estrada de Ferro Mogiana (Mogiana) e Noroeste do Brasil (NOB).

Assim, este artigo tem como objetivo central compreender a relação entre a infraestrutura de transporte e o crescimento urbano nas cidades médias do interior paulista, ao longo de diferentes momentos históricos. Para tanto, busca-se: (i) Analisar o contexto econômico ao longo do século XX em 10 municípios selecionados. Isso permite entender a origem temporal e motivacional da governança dessas cidades sobre o deslocamento de seus cidadãos. (II) Cotejar os achados históricos dos municípios com a produção legislativa de suas câmaras de vereadores, a fim de identificar momentos de transformação da burocracia estatal em resposta aos acontecimentos econômicos. (III) Entender como a política de transporte urbano respondeu à dinâmica de crescimento econômico dessas cidades. (IV) Apreender como os fluxos urbanos foram regulados por meio da análise das legislações municipais, buscando clarear quais parâmetros foram utilizados para formatar o transporte de bens e pessoas.

2. O desenvolvimento urbano no interior paulista

O processo de urbanização das cidades médias no interior paulista pode ser compreendido através de sua evolução histórica, transformações econômicas, desenvolvimento de infraestrutura, dinâmica populacional e os desafios contemporâneos relacionados ao planejamento urbano e à gestão. Essas cidades desempenham um papel crucial na rede urbana brasileira, especialmente no estado de São Paulo, atuando como polos regionais e centros intermediários que articulam áreas

No interior paulista, o processo de urbanização está intimamente ligado à expansão de atividades econômicas e ao desenvolvimento de infraestruturas de transporte. Cidades como Bauru e Ribeirão Preto tiveram seu crescimento inicial fortemente influenciado pela expansão da cafeicultura e pela chegada das ferrovias no final do século XIX e início do século XX. As ferrovias foram determinantes na configuração desses centros, facilitando o escoamento da produção agrícola (principalmente café) e o transporte de mercadorias, consolidando o comércio local. Bauru, por exemplo, se tornou um dos maiores entroncamentos ferroviários do país, o que impulsionou seu crescimento populacional e econômico. Ribeirão Preto também se

beneficiou da ferrovia, que ajudou a consolidar sua estrutura mercantil. Sorocaba, por outro lado, teve um início de desenvolvimento ligado ao tropeirismo e à produção de ferro ainda no final do século XVI. Posteriormente, no século XIX, a indústria algodoeira e a Estrada de Ferro Sorocabana impulsionaram seu crescimento, tornando-a conhecida como a "Manchester Paulista" pela instalação de indústrias têxteis (Ghirardello, 2020; Marques, 2021; Zimmermann, 1992).

A crise da cafeicultura na década de 1930 impôs a necessidade de diversificação econômica no estado de São Paulo. No interior paulista, isso se traduziu no crescimento de novos cultivos como cana-de-açúcar, algodão e outras culturas agrícolas, bem como na expansão da pecuária. Essa diversificação agrícola impulsionou o desenvolvimento da agroindústria, com unidades de beneficiamento e transformação de produtos agrícolas se instalando em cidades como Ribeirão Preto e Bauru. Ribeirão Preto, em particular, consolidou-se como um importante centro comercial e de serviços para sua região, atendendo à demanda gerada pela próspera atividade agropecuária do entorno, firmando-se como o principal polo de convergência econômica regional. Bauru também viu seu comércio e serviços se fortalecerem após a crise do café. Sorocaba, embora com menor crescimento industrial relativo em comparação com outras regiões do estado após a crise do café, viu a ascensão de outros setores como o extrativo mineral e metalúrgico. Nesse período, o crescimento inicia-se também o crescimento da indústria na cidade de Campinas em resposta à crise cafeeira (Pellicciotta, 1997; Ghirardello, 2020; Toledo, 2009; Pires, 2004; Sonoda, 2007)

O período entre os anos 1950 e 1970 foi marcado por um avanço econômico e educacional em algumas dessas cidades, refletindo o desenvolvimento nacional. Houve uma expansão significativa do comércio, dos serviços e das instituições financeiras, com cidades como Ribeirão Preto se destacando regional e até nacionalmente nesse período. A chegada de universidades e instituições de ensino superior em cidades como Bauru e Ribeirão Preto na década de 1960 também contribuiu para sua dinâmica urbana, atraindo estudantes e impulsionando o desenvolvimento nas áreas de saúde, pesquisa e educação. Embora a indústria não tenha tido o mesmo protagonismo do setor terciário em cidades como Ribeirão Preto, outras, como Sorocaba, continuaram a diversificar sua

base industrial, com a produção de bens intermediários, de capital e de consumo duráveis. A infraestrutura rodoviária começou a ganhar mais importância, como visto pela discussão sobre a necessidade de rodoviárias em Bauru. Esse período também consolida a implantação da indústria pesada em Campinas e sua integração com capitais industriais e agrícolas e fazem da cidade um polo regional de serviços e indústria (Pellicciotta, 1997; Ghirardello, 2020; Pires, 2004; Marques, 2021, Zimmermann, 1992).

Nos anos 1970 e 1980, impulsionadas pelas políticas do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), as cidades médias ganharam um papel importante nas estratégias de desenvolvimento urbano-regional, visando a desconcentração produtiva e a articulação regional. O fenômeno da "desconcentração concentrada" se acentuou no interior paulista, onde cidades médias dotadas de infraestrutura se tornaram beneficiadas pelo deslocamento industrial da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Programas como o Proálcool impulsionaram o desenvolvimento da agroindústria, especialmente a de cana-de-açúcar, em regiões como a de Ribeirão Preto, que se tornou a maior produtora do país. Sorocaba e sua região também receberam investimentos industriais provenientes da metrópole e do exterior, atraídos por incentivos e infraestrutura. Nesse período, a população urbana dessas cidades cresceu significativamente, superando as taxas das grandes aglomerações e absorvendo migrantes rurais (Corrêa, 2006; Pires, 2004; Santos, 2013)

As décadas de 1980 e 1990 foram marcadas por crises econômicas e uma reestruturação no comércio e na indústria. A decadência do sistema ferroviário e o crescimento do transporte rodoviário materializam a transferência da centralidade comercial e de serviços para áreas mais acessíveis pelas rodovias, como avenidas de entrada e locais próximos a shoppings centers, afetando os antigos centros urbanos. Muitas indústrias tradicionais enfrentaram dificuldades, foram vendidas ou fecharam. No entanto, algumas cidades conseguiram atrair novas empresas ou reestruturar sua base industrial, como visto em Bauru com a consolidação de Distritos Industriais. O conceito de "cidades médias" começou a ser visto como insuficiente para capturar a complexidade e o papel regional dinâmico dessas cidades, sendo proposto o termo "Cidades de Comando Regional" para refletir suas capacidades produtivas,

funcionalidades diversas e inserção nos circuitos de investimento. Nesse contexto, as cidades passaram a ser vistas como entidades competitivas, buscando atrair investimentos por meio de estratégias de "empresariamento" da gestão urbana (Ghirardello, 2020; Toledo, 2009; Santos 2013).

A partir dos anos 2000, com a aprovação do Estatuto da Cidade (EC) em 2001, um novo marco regulatório buscou ampliar os poderes dos municípios na regulação urbana e promover a gestão democrática e a função social da cidade. Cidades médias do interior paulista, como Piracicaba, Bauru e Rio Claro, revisaram seus Planos Diretores (PDs) para incorporar os instrumentos do EC. No entanto, a efetiva implementação desses instrumentos (como ZEIS, Outorga Onerosa, IPTU Progressivo) tem enfrentado obstáculos políticos, institucionais e econômicos. Interesses do mercado imobiliário e a atração de investimentos industriais, muitas vezes, prevalecem sobre as diretrizes do planejamento. A expansão do perímetro urbano, a persistência de vazios urbanos especulativos e a segregação socioespacial continuam sendo desafios significativos, refletindo a dificuldade de subordinar a lógica urbana à sua função social. Apesar da incorporação formal dos instrumentos do EC nos Planos Diretores, muitos ainda não foram regulamentados ou plenamente aplicados, evidenciando um hiato entre a norma e a realidade da dinâmica urbana. A gestão democrática e participativa, embora prevista, varia em sua efetividade entre os municípios (Goulart, 2013).

Assim, é possível dizer que a dinâmica de urbanização no interior paulista reflete, portanto, um processo complexo e multifacetado, marcado pela interação entre forças econômicas globais e nacionais, políticas governamentais (de desenvolvimento regional e urbano, bem como fiscais), o papel dos agentes locais (públicos e privados) e a evolução histórica de cada centro urbano, tendo como base desse processo, alterações econômicas que orientaram o desenvolvimento urbano dessas regiões. A agroindústria, a indústria, o setor de serviços e tecnologia são importantes para compreender os eixos orientadores da economia urbana destes territórios, bem como seu diálogo com o entorno (Toledo, 2009; Galzerani, 2003).

3. A reestruturação da ferrovia e consolidação dos modais rodoviários

A constituição dos fluxos urbanos intra e intermunicipais é um processo que se consolida ao longo de um determinado período da urbanização brasileira. Como vimos anteriormente, a vida urbana nas cidades do interior paulista foi se constituindo a partir do desenvolvimento econômico pautado em atividades rurais, industriais e de serviços. É importante lembrar que, em um determinado período inicial desse processo, as ferrovias ocupavam um papel central para a constituição urbana desses territórios uma vez que era o meio pelo qual a produção (seja rural, seja industrial) escoava para outras cidades ou mesmo para o porto de Santos.

A construção da malha ferroviária brasileira foi impulsionada pelo governo para o escoamento, em especial do café, a partir da metade do século XIX. O incentivo estatal garantia boas taxas de juros e incentivos fiscais para que empresas construissem novos ramais em território nacional. Entretanto, apesar de a malha ferroviária brasileira contabilizar cerca de 28 mil km de vias férreas em 1920, não foi possível a consolidação de uma rede de integração nacional por trilhos. A eclosão da Primeira Guerra Mundial, a crise de 1929 e o surgimento do transporte rodoviário levaram à estagnação dos investimentos na expansão da rede ferroviária (Paula, 2000; Lanna, 2005).

Nunes aponta que “os aumentos dos custos operacionais (insumos e material rodante) se tornaram relativamente altos durante a primeira guerra mundial. E tais custos se combinaram ainda com um agravante fator que foi a redução da receita obtida com os respectivos fretes das modalidades de transportes de mercadorias (principal fonte das receitas das ferrovias) e de passageiros” (Nunes, 2016, p. 232). Ao final da primeira guerra mundial, diversas empresas ferroviárias tornavam-se estruturalmente incapazes de atingir seu ponto de equilíbrio; o que contribuía para distanciar os investidores privados deste mercado, restando àquelas o amparo estatal. Além disso, não tinham que pagar custos dos encargos trabalhistas que também se tornaram crescentes a partir de então dos anos 1930, além do aumento de 500% no número de trabalhadores (de 30 mil em 1906, para 150 mil em 1940) (Idem, p. 211). Tudo isso, ocorreu ainda num momento de baixa concorrência, quando as ferrovias não

enfrentavam ainda a concorrência rodoviária, que será crescente após a década de 1920.

É possível, então, observar um processo de transformação do transporte ferroviário. Paula (2000) ressalta uma política anti ferrovias a partir da década de 1950, identificada, principalmente, com decréscimo do valor investido pelo BNDE para o desenvolvimento do setor do país. Associado a isso, um argumento de “antieconomicidade” dos ramais, que se baseiam em critérios exclusivamente contábeis de carga transportada, desconsiderando eventuais impactos sociais e custos-benefícios mais amplos associados ao transporte ferroviário. O argumento é parcialmente contestado em estudos econômicos, pois a ferrovia, assim como a cabotagem, já tinha perdido precedência (física e financeira) nas décadas imediatamente anteriores, sem expansão e manutenção desde os anos 1930 (Galvão, 1996, 204-206). O argumento “antieconômico” foi evocado na reorganização promovida pela RFFSA, para exclusão de ramais em meados dos anos 1960 e reaparece na discussão do PNV, de 1973, sobre quais ferrovias foram incluídas no Plano Nacional de Viação.

Por sua vez, o transporte de passageiros, que proporcionalmente faz uso muito mais intensivo de mão de obra na ferrovia, haviam sido reduzidos entre 1955 e 1995: de 47% para cerca de 3% no Brasil. Se em 1975 os transportes de passageiros representavam algo em torno de 14% do total de Unidades de Tráfegos; em 1995 representava 2,5% (da RFFSA + FEPASA). Em contrapartida, a participação do transporte de carga (TKU) que já havia aumentado em cerca de 10% entre 1955 e 1965. Em 1970, a participação do transporte de carga (TKU) passa a representar mais do que o dobro em relação a de passageiro. Em 1980, o transporte de cargas havia representava mais de 93% de toda a produção da RFFSA e FEPASA (Nunes, 2016, p. 57).

O advento dos modos de transporte rodoviários, promovidos através de diversos incentivos do governo federal, com destaque para o Plano de Metas (1957 - 1961) do governo Juscelino Kubitschek, fortaleceu a indústria automobilística no país. Isso inclui não apenas o aumento da produção de automóveis, mas também veículos de transporte de carga como caminhões, caminhonetes, utilitários e etc. Entre 1957 e 1961,

o setor de transportes recebeu quase 30% de todo o valor investido em infraestrutura no país (Rabelo, 2003).

Tabela 01 - Metas da produção de veículos ano a ano.

Tipo de veículo	1957	1958	1959	1960
Caminhões	18.800	32.000	55.000	80.000
Jipes	9.300	14.000	18.000	25.000
Utilitários	2.600	13.000	17.000	25.000
Automóveis	-	8.000	20.000	40.000
Total produzido	30.700	67.000	110.000	170.000

Fonte: FARO e SILVA, 1991.

As metas relativas aos transportes englobavam o reaparelhamento das ferrovias, com aquisição de 11.000 vagões, 900 carros de passageiros, 420 locomotivas modernas e 850 mil toneladas de trilhos novos. A construção de 2.100 km de novas ferrovias e 280 km de variantes, assim como alargamento de 320 km para bitola de 1,60 m. A pavimentação asfáltica de 5.000 km de rodovia, aumentando assim para 5. 920 km, em 1960, a rede asfaltada federal, que era de 900 km em 1956 e a construção de 12.000 km de novas rodovias (Rabelo, 2003).

Por um lado, os objetivos estabelecidos para o setor ferroviário não foram nem de perto atingidos nesse período. Por outro, metas relacionadas ao desenvolvimento rodoviário foram superadas. Alguns exemplos são a construção de 15 mil km de estradas (superando em 25% a meta estabelecida inicialmente). Além disso, a produção de 200 mil veículos (quando a meta inicial era de 170 mil) (Faro e Silva, 1991; Rabelo, 2003).

Assim, a permeabilidade do veículo automotor associado à expansão de estradas pelo país fortaleceu e consolidou o surgimento e/ou crescimento de diversos novos municípios no país. Um exemplo disso é que entre 1956 e 1965 foram criados 205 novos municípios no Estado de São Paulo havia 369 municípios. Ou seja, um aumento de mais de 50% em cerca de uma década.

Ao mesmo tempo, a partir de 1973, com o Plano Nacional de Viação (PNV), priorizou-se a constituição de sistemas de transportes com foco na integração nacional e regional e que “atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo

aspecto econômico-social-político-militar” (BRASIL, 1973, art. 2). Por um lado, que facilitasse o escoamento de produção agrícola e industrial com infraestrutura de transporte consistente. Por outro lado, promoveu a construção de vias metropolitanas (como a Ponte Rio-Niterói) e criou um Sistema Nacional dos Transportes Urbanos dedicado às políticas nacionais de transporte e desenvolvimento urbano - posteriormente criou a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos e empresas regionais ou metropolitanas (BRASIL, 1975). Até mesmo o adensamento de malhas rodoviárias vicinais atendia a dupla finalidade de conexão econômica: “coletoras de produção agrícola”, alimentavam os troncos principais dos sistemas de transporte; pelo acesso a mercados regionais, acelerou o crescimento de cidades médias e grandes, especialmente aquelas localizadas em entroncamentos rodoviários estratégicos. Ao mesmo tempo que a RFFSA promovia investimentos de transportes nas áreas metropolitanas do Grande Rio (de Janeiro) ou Porto Alegre, também se intensificaram nos corredores de transporte para portos do sudeste - por exemplo, substituindo o antigo sistema de subida da Serra do Mar (Conjuntura Económica, 1973, p. 128).

Nesse contexto, a atividade industrial evolui durante o século XX como “arquipélago de ilhas, ou regiões, mantendo entre si escassos elos econômicos”, com concentração industriais em determinadas regiões e distanciamento das demais. O PNV contribuiu, então, para a formação de redes de cidades interligadas, com fluxos de pessoas, mercadorias e serviços, promovendo o desenvolvimento de polos regionais e a descentralização econômica (Tavares, 2020).

Os números apontam que houve, como sustenta Nunes (2007), uma reestruturação das ferrovias. A RFFSA “transportou um total de 28 milhões de toneladas úteis – tarefa realizada por quase 159 mil ferroviários. Já em 1990, ultrapassou a marca das 75 milhões de toneladas transportadas, apesar de ser operada, à época, por 49 mil empregados. Na Fepasa, em 1971, foram transportados 12 milhões de toneladas de cargas, utilizando-se 36 mil funcionários; em 1990, a ferrovia, operada por 18 mil ferroviários, transportou 18 milhões de toneladas” (Nunes, 2007, p. 110). Atente-se que a diminuição de trabalhadores é compreensível num contexto de investimentos e direcionamento para a modalidade de transporte de carga de longa distância – que

demandava menos trabalhadores. Isto é, houve um aumento do volume de carga transportada por via ferroviária – resultante do aumento total de carga transportada no período (mercadorias e grãos) e a reorientação da política de transporte a partir de 1973.

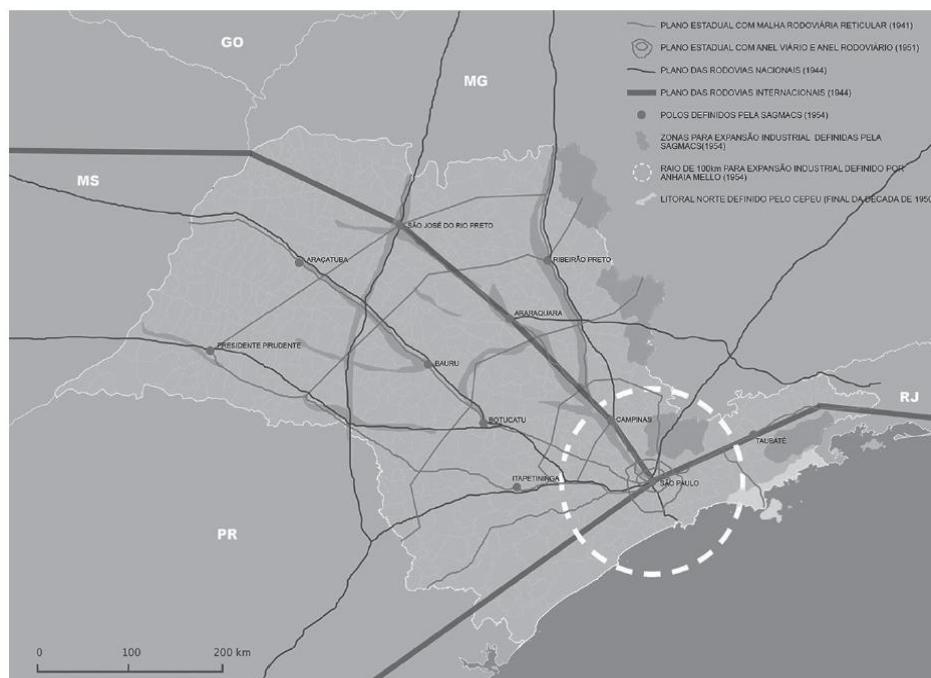
4. A constituição de políticas de transporte no interior paulista

Tendo em vista o crescimento econômico das cidades interioranas paulistas, a formação dos fluxos inter e intra municipais, bem como as políticas de incentivo ao crescimento urbano brasileiro ao longo do século XX, foi necessário que as cidades médias passassem a lidar com a questão do transporte de forma mais estruturada. Ou seja, não apenas administrar o ir e vir das pessoas dentro do seu perímetro ou para fora dele, mas também projetar, planejar, prever e organizar todo um sistema de mobilidade sobre o qual esses deslocamentos, tanto de cargas, como de pessoas, pudesse assentar.

Tavares (2018) aponta que o marco paulista para a transformação urbana no estado é o Plano de Viação do Estado de São Paulo, que adotou as linhas radiais como seus principais elementos estruturadores. Somado a isso, a dinâmica de construção de rodovias promovida pelo governo federal a partir das décadas de 1950/1960 (Plano de Metas) marcou o início de alguns processos extremamente significativos na urbanização dessas cidades. Se na primeira metade do século XX a agroindústria era determinante para a urbanização das cidades ao redor da ferrovia, na segunda metade do século, a perenidade rodoviária a partir da construção das estradas, permitiu que outras atividades industriais passassem a ocupar as cidades do interior, aproveitando suas vantagens competitivas (proximidade com a estrada, baixo custo da terra). Vale reforçar que os investimentos (universidades, benefícios fiscais, etc.) nas cidades do interior favoreceram o surgimento de economias de aglomeração nesses espaços. A pluralidade da atividade industrial reforça, então, o crescimento urbano. Como aponta Tavares (2018) “a indústria paulista acentuou as bases urbanas e fez deslanchar um processo inevitável e irreversível de aumento da população nas cidades e de formação de polos atrativos de serviços e atividades diversificadas, que, por sua vez, atraíram mais indústrias” (Pg. 347).

Assim, é importante frisar que o crescimento urbano no interior paulista não é um movimento natural de redução da atividade agrícola associada ao aumento da indústria, mas fruto de ações de planejamento do governo do estado para o desenvolvimento regional, da ampliação produtiva do interior do estado e de alterações econômicas no contexto ferroviário, frente às opções que se apresentavam.

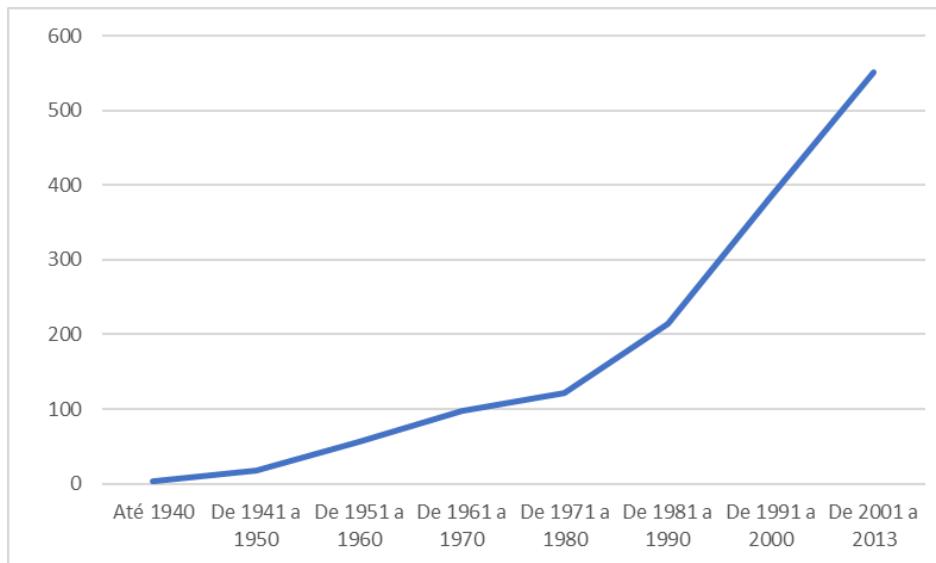
Figura 01: Planos de expansão rodoviária e industrial da SAGMACS nas décadas de 1940 e 1950.



Fonte: Tavares, 2018.

É nesse contexto de crescimento populacional nas cidades do interior paulista que começa a ser produzida a legislação para organização e ordenamento do trânsito. Seja a circulação dentro do município ou intermunicipal. Assim, é a partir da década de 1940 que os municípios começam a produzir material legislativo sobre o deslocamento humano ou de cargas, com visível aumento na produção de leis a partir da década de 1980.

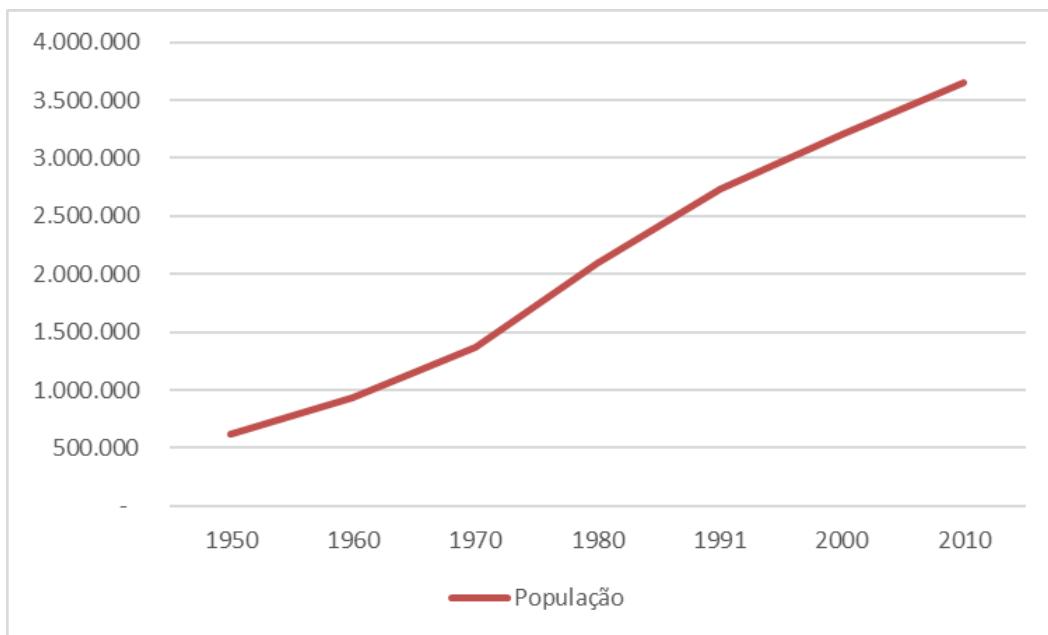
Gráfico 01: Número de leis produzidas por década nas cidades que fazem parte do recorte do estudo.



Fonte: Elaboração própria a partir das câmaras municipais dos 10 municípios.

É importante ressaltar que a produção legislativa acompanhou um aumento populacional bastante significativo nessas cidades. Se na década de 1950 elas somavam pouco mais de 620 mil habitantes, chegam a 1970 com mais de 1,3 milhão, chegando quase a triplicar até 2010. A demanda por regulamentação, planejamento e ordenamento recai sobre todos os serviços urbanos, inclusive o transporte.

Gráfico 02: População dos municípios segundo o Censo demográfico 1950 a 2010.



Fonte: Censos Demográficos IGBE 1950 a 2010.

A temporalidade da produção das leis é um indicativo dos problemas que precisavam ser enfrentados pelos gestores públicos naquele momento. Como dito anteriormente, a maioria delas começam a ser discutidas e aprovadas a partir da década de 1940, com relevante aumento a partir da década de 1980. Mas no que elas consistem? Entender o tema de discussão das leis é um caminho para podermos compreender o que os gestores públicos desses municípios reconheciam como desafios de transporte, seja de pessoas, seja de cargas.

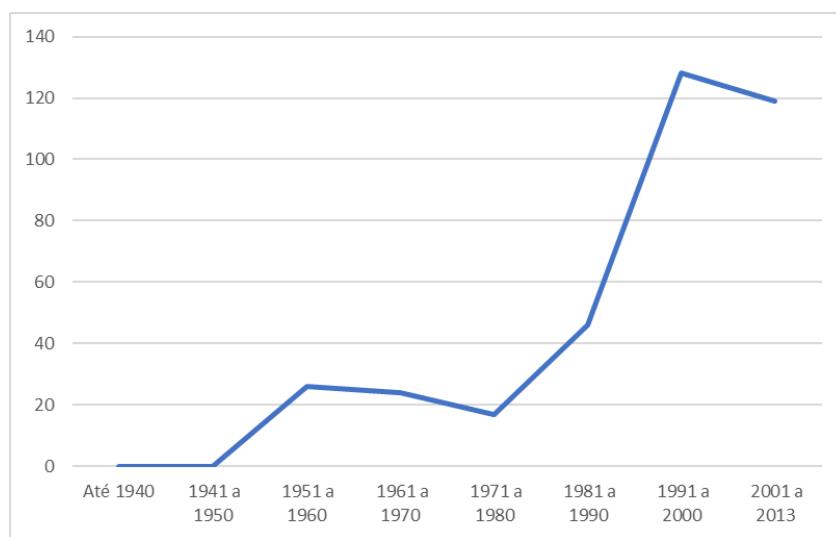
Leis sobre o transporte de passageiros

Do banco de dados analisado, 360 leis considerando os 10 municípios, versam sobre transporte de passageiros no período analisado. Na década de 1950, as leis focavam na organização inicial dos serviços de transporte coletivo, principalmente por bondes e, posteriormente, ônibus. As regulamentações iniciais incluíam a proibição de fumar em veículos, a transferência de exploração de serviços, e a abertura de concorrências públicas para a operação de linhas. Houve também iniciativas para o

custeio do transporte de alunos e a aquisição municipal de veículos, indicando um papel crescente do poder público.

Nas décadas de 1960 e 1970, a legislação continuou a abordar as concorrências para serviços de transporte e a fixação de tabelas de preços. Um tema recorrente foi o transporte de estudantes, com verbas e convênios para atender a essa demanda. Começaram a surgir normas mais detalhadas sobre a identificação dos veículos e rotas, como a obrigatoriedade de afixar itinerários. Além disso, houve um início de regulamentação para serviços de táxi, incluindo controle de passageiros e áreas de atuação. Ao final dos anos 70, houve a menção à instituição de ciclovias, apontando para uma diversificação incipiente das preocupações com a mobilidade.

Gráfico 03: Número de leis sobre transporte de passageiros produzidas por década nas cidades que fazem parte do recorte do estudo.



Fonte: Elaboração própria a partir das câmaras municipais dos 10 municípios.

A partir das décadas de 1980 e 1990, observou-se uma mudança significativa no foco da legislação, com ênfase crescente nas políticas sociais e na acessibilidade. Leis foram criadas para isentar o pagamento de tarifas para idosos, desempregados, deficientes físicos, gestantes e até mesmo categorias como policiais mirins e atiradores do Tiro de Guerra. Houve também a implementação de conceitos como o "Passe Integração" e "Vale-Transporte", e a preocupação com a qualidade do serviço, incluindo a obrigatoriedade de dispositivos de segurança, sanitários em pontos finais, e o registro

de ocorrências nos veículos. Temas como transporte clandestino e regras de segurança para veículos também ganharam destaque.

Já nos anos 2000 e início dos 2010, a evolução das leis demonstrou uma busca por modernização, segurança e atendimento a necessidades específicas. Foram instituídas medidas como a distribuição de cartilhas de primeiros socorros, a instalação de câmeras de vídeo em ônibus, e a obrigatoriedade de afixação de números de telefone de ouvidoria e disque-denúncia. A acessibilidade continuou sendo uma pauta importante, com leis sobre desembarque facilitado para deficientes, gestantes e obesos, e a criação de serviços especializados como o mototáxi. Além disso, surgiram iniciativas de mobilidade urbana integrada, como o Plano de Mobilidade Urbana com corredores de transporte público coletivo, viadutos e ciclovias, bem como campanhas de conscientização para mobilidade sustentável e segurança.

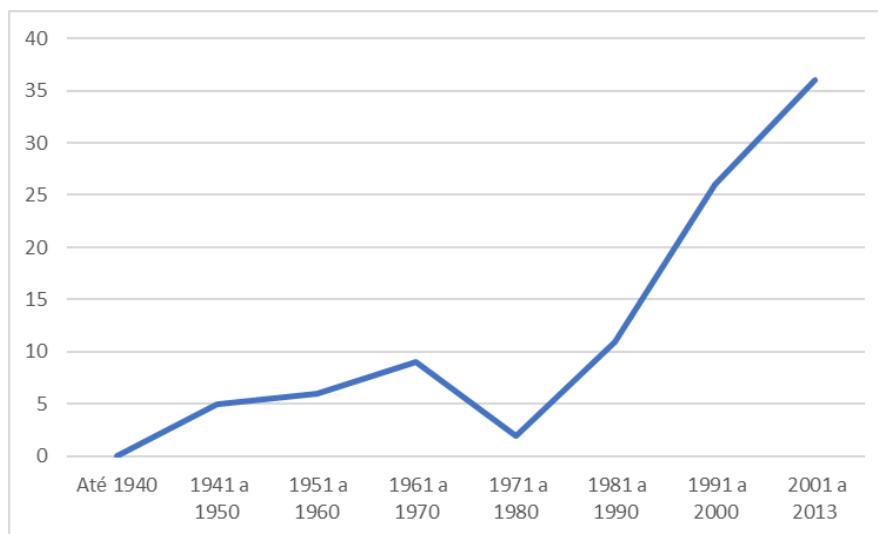
Leis sobre o transporte de cargas

A coleta de dados contabilizou 95 leis. A análise revela uma evolução significativa na regulamentação do transporte de bens e resíduos ao longo de sete décadas, refletindo as crescentes complexidades urbanas e ambientais. Na década de 1940, as leis se concentravam principalmente na fiscalização do comércio e transporte de produtos alimentícios como leite, carne e seus derivados, além de regulamentações para matadouros e mercados municipais. Isso indica uma preocupação inicial com a higiene e organização do fluxo de alimentos e animais dentro das cidades.

A partir das décadas de 1950 e 1960, o escopo da legislação se expandiu para incluir o transporte de resíduos e entulhos. Foram aprovadas leis para o transporte de lixo, o custeio do transporte de bovinos e suínos para matadouros, e, notavelmente, a imposição de taxas e regulamentações para a remoção de entulhos. A preocupação com o controle do que era transportado nas vias públicas se aprofundou, com a exigência de dispositivos que impedissem o escoamento de carga (terra, areia, entulho) em Jundiaí e a regulamentação do transporte de carne e vísceras em Campinas. A década de 1970, embora com menos leis específicas de transporte listadas nos trechos, foca em impostos

sobre circulação de mercadorias (ICM), mostrando a relevância econômica da movimentação de cargas.

Gráfico 04: Número de leis sobre transporte de cargas produzidas por década nas cidades que fazem parte do recorte do estudo.



Fonte: Elaboração própria a partir das câmaras municipais dos 10 municípios.

As décadas de 1980 e 1990 marcam um período de maior sofisticação na gestão de resíduos e na segurança do transporte de cargas. Houve um intenso desenvolvimento de legislações para a coleta, transporte e destinação final de diversos tipos de resíduos sólidos, incluindo lixo comum, resíduos não abrangidos pela coleta regular, lixo hospitalar contaminado e restos de açougue. A segurança ganha destaque com a proibição de transporte de resíduos de animais em veículos abertos e a vedação de transporte de carga perigosa em determinados horários e locais. Também surgem regras para o uso de caçambas e contêineres para entulhos, controle da circulação de veículos de carga em áreas urbanas, e regulamentação do transporte e comercialização de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP). Este período também viu o surgimento de apoio institucional a empresas de transporte de cargas, com a concessão de uso de espaços e declaração de utilidade pública.

Finalmente, nas décadas de 2000 e início de 2010, a legislação se tornou mais granular, com foco em sustentabilidade, novas modalidades de transporte e detalhamento da segurança. Destaque para a regulamentação do transporte de pequenas cargas por motocicletas (motofrete), incluindo suas regras de segurança. As preocupações ambientais se aprofundaram com programas de reciclagem de entulhos da construção civil, coleta e armazenamento de pneus inservíveis, e a institucionalização da coleta seletiva solidária. Normas para o transporte de produtos perecíveis, água mineral/natural, cães e gatos, e produtos químicos demonstram uma especialização crescente. A legislação também aborda o transporte de valores, o controle de chorume em veículos de coleta de resíduos, e o uso de embalagens para mercadorias, como as sacolinhas e caixas de papelão. Houve também a reiteração de programas de regulamentação do transporte de carroças e proteção animal, evidenciando uma continuidade de temas e adaptação às necessidades contemporâneas.

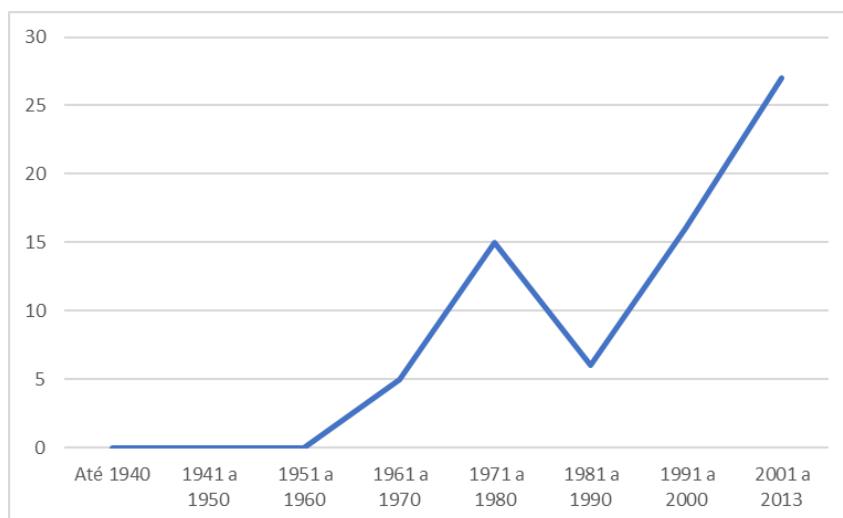
Leis sobre Planejamento do sistema de transporte

A análise das 65 leis que versam sobre este tema revela uma progressão no foco e na abrangência das legislações municipais relacionadas ao planejamento e ao transporte. Na década de 1960, as cidades se concentraram em estabelecer as bases da organização urbana. Sorocaba aprovou seu Código de Arruamento e Loteamento e o Código de Zoneamento em 1966 e 1968, respectivamente. Além disso, houve o início da autorização para construção de infraestruturas de transporte, como a Estação Rodoviária de Sorocaba em 1968. Ribeirão Preto, por sua vez, já demonstrava uma preocupação com o planejamento financeiro de longo prazo, aprovando orçamentos plurianuais de investimento para triênios consecutivos a partir de 1969.

Nas décadas de 1970 e início dos anos 1980, o conceito de planejamento urbano amadureceu com a instituição dos Planos Diretores de Desenvolvimento Integrado. Sorocaba foi pioneira ao instituir seu Plano Diretor em 1971 para ordenar e disciplinar seu desenvolvimento físico, econômico, social e administrativo. Campinas, no mesmo ano, aprovou seu Plano de Transportes. Ribeirão Preto continuou com a prática de orçamentos plurianuais de investimento e também instituiu seu Plano Diretor de

Desenvolvimento Integrado em 1976, com foco na organização territorial, loteamentos e arruamentos. O transporte de passageiros foi uma preocupação notável, com autorizações para convênios para implantação de terminais rodoviários em Rio Claro e Jundiaí em 1978, e até mesmo a autorização para um sistema elétrico para ônibus em Rio Claro em 1981.

Gráfico 05: Número de leis sobre planejamento de transporte produzidas por década nas cidades que fazem parte do recorte do estudo



Fonte: Elaboração própria a partir das câmaras municipais dos 10 municípios.

As décadas de 1980 e 1990 consolidaram a institucionalização do planejamento urbano e a gestão do transporte coletivo. Sorocaba alterou as atribuições da sua Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social (URBES) em 1989, estabelecendo normas para a organização e prestação do serviço público de transporte coletivo. Jundiaí integrou a Secretaria de Transportes na análise de projetos de edificação de grande porte em 1989. Ribeirão Preto seguiu com a instituição de Planos Plurianuais, adicionando obras em programas como Transporte Urbano a partir de 1991. Campinas, em 1994, estabeleceu diretrizes para o planejamento, gestão, operação e financiamento do Sistema de Transportes Coletivos Urbanos (SISTUC), criando também o Fundo Municipal de Transportes. Preocupações com a infraestrutura e a qualidade de vida emergiram, como a obrigação de sanitários públicos nos pontos finais de ônibus em

Campinas e convênios para eliminação de passagens de nível ferroviárias em Ribeirão Preto.

Nos anos 2000 e início dos 2010, o foco se expandiu para a mobilidade sustentável, acessibilidade e projetos de infraestrutura de grande escala. Sorocaba instituiu campanhas como "Na Cidade Sem Meu Carro" em 2004 e seu novo Plano Diretor de Desenvolvimento Físico Territorial. A preocupação com a acessibilidade nos terminais de ônibus, com lavatórios e bebedouros adaptados para crianças e pessoas com deficiência física, foi legislada em Jundiaí em 2007. A sustentabilidade ambiental foi abordada em Sorocaba com a avaliação da emissão de gases de escapamentos de veículos em 2009 e a instituição das Diretrizes da Política de Mobilidade e Acessibilidade Urbana Sustentável. Em Ribeirão Preto, em 2013, uma lei significativa autorizou um convênio milionário para a execução de um Plano de Mobilidade Urbana abrangente, incluindo viadutos, túneis, corredores para transporte público coletivo, e ciclovias, demonstrando um planejamento integrado e de grande porte para o futuro da mobilidade.

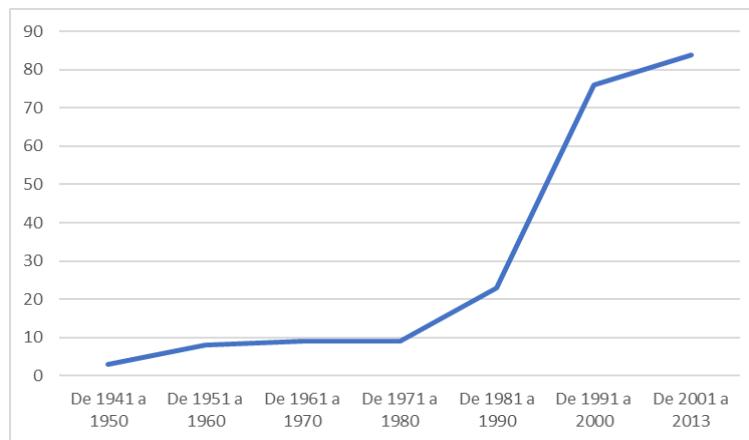
Leis sobre a criação de órgãos, a organização e a fiscalização do transporte

A análise das 212 analisadas com estes temas apresentam a evolução das regulamentações municipais, com um foco progressivo na organização administrativa, fiscalização e gestão do transporte ao longo das décadas. Inicialmente, na década de 1940 e início dos anos 1950, as leis abordavam temas rudimentares de controle urbano, como a fiscalização do comércio de alimentos (leite, carne e derivados), a regulamentação de matadouros e as primeiras regras de trânsito. Já em meados dos anos 1950, o tema do transporte coletivo começa a surgir com a reorganização de órgãos públicos e a introdução de normas de segurança e higiene nos ônibus, como a obrigatoriedade de tubos de escapamento e a proibição de fumar em veículos. Houve também a criação de diretorias de fiscalização geral e conselhos municipais de abastecimento.

A partir da década de 1960, as leis se tornaram mais específicas para o setor de transporte. A segurança veicular foi aprimorada com a exigência de extintores de incêndio nos ônibus. Surgiu a preocupação com o transporte de entulhos, com a cobrança de taxas específicas para sua remoção, e com a organização do fluxo de veículos, incluindo normas para o guinchamento. Além disso, a identificação dos veículos de transporte coletivo começou a ser padronizada com a obrigatoriedade de afixar o itinerário nas frentes dos ônibus.

Nas décadas de 1970 e 1980, houve uma consolidação da estrutura organizacional do transporte urbano. Cidades como Bauru e Ribeirão Preto criaram suas empresas municipais de transportes urbanos (EMTURB, TRANSERP), centralizando a gestão dos serviços. A fiscalização se intensificou com a obrigatoriedade de afixar tabelas de preços em táxis, horários de linhas nos pontos e a divulgação de telefones para reclamações de usuários nos ônibus. Um marco importante foi o início da preocupação com a acessibilidade, com leis exigindo a construção de rampas e acomodações especiais para deficientes físicos nos ônibus. Conselhos de Transporte Público começaram a ser instituídos para assessoramento na gestão do transporte.

Gráfico 06: Número de leis sobre a criação de órgãos, a organização e a fiscalização do transporte produzidas por década nas cidades que fazem parte do recorte do estudo.



Fonte: Elaboração própria a partir das câmaras municipais dos 10 municípios.

A década de 1990 marcou um período de maior sofisticação e detalhamento na regulamentação do transporte. A segurança e a qualidade do serviço tornaram-se

prioridades, com a obrigatoriedade de uso de tacógrafos e instalação de cofres de segurança nos veículos coletivos, além da exigência de sanitários em pontos terminais e livros de registro de ocorrências. A acessibilidade foi ampliada, garantindo assentos reservados para gestantes, mulheres com bebês, idosos e pessoas com deficiência, e a implantação de equipamentos adaptados nos veículos. O combate ao transporte clandestino de passageiros também se tornou um tema recorrente em diversas cidades. Conselhos de Usuários de Transporte de Passageiros foram criados, reforçando a participação social na fiscalização do serviço.

Nos anos 2000 e início dos 2010, a legislação avançou para temas de transparência, segurança do usuário e mobilidade sustentável. Tornou-se obrigatório o envio de planilhas de custo do transporte coletivo às câmaras municipais e a publicação de informações sobre multas aplicadas às empresas. A segurança foi reforçada com a exigência de luzes internas acesas à noite, a distribuição de cartilhas de primeiros socorros, a afixação de números de disque-denúncia e ouvidoria, e a instalação de câmeras de vídeo nos ônibus. A acessibilidade continuou em pauta, com leis sobre o embarque facilitado de obesos e gestantes pela porta traseira, e a divulgação da gratuidade/desconto para idosos em viagens.

A promoção da conscientização e educação no trânsito e transporte ganhou destaque, com campanhas como "Não Jogue Lixo pela Janela", "Um Dia Sem Meu Carro", "Paz no Trânsito", "Operação Criança Segura" (sobre "cadeirinhas") e "Ciclista Legal". Além disso, houve o investimento em tecnologia de monitoramento urbano com a instalação de câmeras em pontos estratégicos. A criação de espaços com painéis de oferta de empregos nos terminais de transporte coletivo também surgiu como uma iniciativa de utilidade pública. Finalmente, temas como a proibição de ruídos sonoros de veículos e a obrigatoriedade de embalagens gratuitas para transporte de mercadorias demonstram a amplitude das preocupações legislativas.

Leis sobre burocracia, finanças, benefícios e questões trabalhistas

A análise das 725 leis sobre estes temas constrói uma evolução multifacetada das preocupações legislativas destes municípios, abrangendo desde a regulamentação

básica de serviços até complexos planos de mobilidade urbana e questões sociais e trabalhistas ao longo das décadas.

Nas décadas iniciais, até 1940 e de 1941 a 1950, o foco principal estava na estruturação administrativa e fiscalização inicial dos serviços urbanos. Leis em Bauru e Ribeirão Preto concentraram-se na autorização e regulamentação de concessões para o transporte de passageiros por "auto-bonds", "jardineiras" e, posteriormente, ônibus, bem como na gestão de orçamentos e impostos municipais sobre veículos e atividades comerciais. Sorocaba, neste período, também se dedicou à reorganização do quadro de funcionários municipais e à majoração de vencimentos, além de criar seu código tributário.

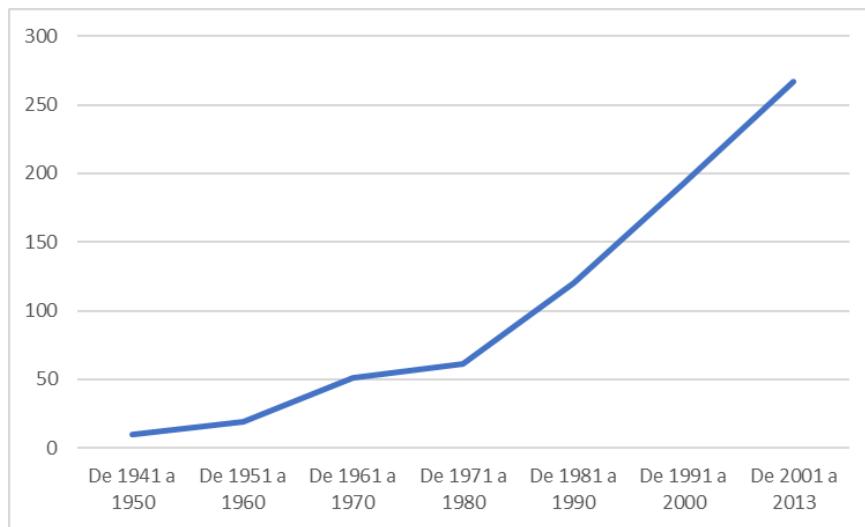
A década de 1951 a 1960 viu a formalização dos serviços municipais e o início do apoio a necessidades específicas. Cidades como Sorocaba e Ribeirão Preto reorganizaram seus órgãos públicos e serviços, e o custeio de transporte para alunos que moravam fora do perímetro urbano começou a ser concedido em Bauru. Surgiram também os primeiros créditos especiais para aquisição de veículos modernos e até mesmo para o transporte de bandas regimentais, demonstrando uma diversificação das aplicações dos recursos públicos em mobilidade e eventos.

No período de 1961 a 1970, a atenção se voltou para a reorganização dos serviços municipais e a infraestrutura de transporte. Ribeirão Preto e Sorocaba passaram por reestruturações administrativas, e houve um aumento nas leis autorizando a aquisição de ônibus para transporte de estudantes e crianças. Um marco importante foi a autorização para a construção e exploração da Estação Rodoviária de Sorocaba, e Ribeirão Preto começou a aprovar Orçamentos Plurianuais de Investimentos, sinalizando um planejamento de longo prazo. Convênios para serviços de incêndio e salvamento também foram firmados com o estado.

As décadas de 1971 a 1980 foram cruciais para a instituição de empresas municipais de transporte e a implantação de terminais rodoviários. Bauru criou sua EMTURB, e Ribeirão Preto instituiu a TRANSERP, ambas empresas dedicadas à gestão do transporte urbano. Várias cidades, incluindo Ourinhos, Araraquara, Rio Claro e Jundiaí, celebraram convênios com a Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes para a

implantação de terminais rodoviários de passageiros, refletindo uma coordenação estadual para infraestrutura de transporte. Ribeirão Preto também focou na obtenção de empréstimos para habitação e saneamento, demonstrando uma visão mais integrada do desenvolvimento urbano.

Gráfico 07: Número de leis sobre burocracia, finanças, benefícios e questões trabalhistas relacionadas ao transporte produzidas por década nas cidades que fazem parte do recorte do estudo.



Fonte: Elaboração própria a partir das câmaras municipais dos 10 municípios.

De 1981 a 1990, o tema da acessibilidade e dos benefícios sociais no transporte coletivo ganhou força. Ribeirão Preto inovou ao dispor sobre acomodações especiais para deficientes físicos em ônibus e instituir a gratuidade para maiores de 65 anos, o "Passe Desemprego" e a "Tarifa do Trabalhador". A obrigatoriedade de uso de tacógrafos em veículos de transporte coletivo em Campinas e a exigência de cópias da folha de pagamento das operadoras de transporte em Jundiaí apontaram para um maior controle e fiscalização da qualidade e das condições trabalhistas. A implementação do Vale-Transporte para servidores municipais também se tornou comum.

A década de 1991 a 2000 aprofundou as questões de inclusão social, qualidade do serviço e fiscalização. A gratuidade no transporte coletivo foi estendida a diversas categorias, incluindo pessoas com deficiência, menores de idade, usuários do SUS ("Passe Saúde"), policiais civis e militares, e carteiros. Leis exigindo assentos reservados

para gestantes, idosos e pessoas com deficiência se tornaram mais específicas. Ribeirão Preto tornou obrigatória a manutenção de "Livro de Registro de Ocorrência" em cada veículo de transporte coletivo, e Campinas instituiu o Sistema Municipal de Passes e Vale-Transporte. A preocupação com a infraestrutura levou a convênios para eliminação de passagens de nível ferroviárias em Ribeirão Preto.

No período de 2001 a 2005, a gestão do transporte coletivo se modernizou com foco em tecnologia e inclusão. Ribeirão Preto autorizou a TRANSERP a subsidiar o transporte de cadeirantes e obrigou o uso de crachás por motoristas. Campinas proibiu as catracas eletrônicas que eliminavam o posto de cobrador, e Araraquara autorizou parcerias para a instalação de coberturas e bancos em pontos de ônibus. A criação de programas de transporte escolar gratuito em Campinas e Botucatu, muitas vezes com convênios estaduais, demonstra a continuidade do apoio à educação.

Entre 2006 e 2008, a segurança e o monitoramento urbano ganharam destaque, junto com a expansão de benefícios sociais. Ribeirão Preto autorizou a implantação de um sistema de monitoramento urbano "Olho de Águia" com câmeras em pontos estratégicos e passou a conceder auxílio transporte para mães com recém-nascidos internados e passes para mulheres mastectomizadas. A acessibilidade foi aprimorada com a autorização de paradas de ônibus fora dos pontos de origem para atender deficientes físicos, idosos e gestantes em Ribeirão Preto, e a desobrigação de gestantes e obesos passarem pela catraca em Sorocaba.

No final da década de 2000 (2009 a 2010), houve uma crescente preocupação com a sustentabilidade e a educação no trânsito. Sorocaba começou a autorizar a avaliação da emissão de gases de escapamentos de veículos e convênios com a CETESB. A obrigatoriedade de identificação dos veículos de transporte público com o brasão e nome do município foi imposta em Ribeirão Preto. Além disso, a lei sobre a desobrigatoriedade da passagem de pessoas com mobilidade reduzida pelas catracas foi reforçada em Bauru.

Finalmente, o início dos anos 2010 (2011 a 2013) é marcado por projetos ambiciosos de mobilidade urbana e maior transparência. Ribeirão Preto autorizou um convênio milionário para um Plano de Mobilidade Urbana abrangente, incluindo

viadutos, túneis, corredores de transporte público e ciclovias, sob o PAC 2. Sorocaba legislou sobre a transparência pública na majoração de tarifas de água e transporte urbano e a obrigatoriedade de afixação de cartazes sobre gratuidade/desconto para idosos em viagens interestaduais nas rodoviárias. A isenção de tarifa para pessoas com câncer e deficientes mentais também foi introduzida em Rio Claro.

5. Considerações finais

O estudo da dinâmica de urbanização e da evolução das políticas de mobilidade e transporte em cidades médias do interior paulista revela um processo complexo e multifacetado, intrinsecamente ligado à sua função econômica em diferentes momentos históricos e à relação entre infraestrutura e crescimento urbano. Historicamente, muitas dessas cidades surgiram no período colonial como "Bocas de Sertão", núcleos urbanos estratégicos em rotas comerciais afastadas da orla litorânea. Com o advento das ferrovias entre os séculos XIX e XX, elas evoluíram para "Pontas de Trilho", desempenhando um papel central no escoamento da produção e no crescimento econômico, impulsionado pela industrialização, construção de rodovias e expansão do comércio e serviços.

Do ponto de vista econômico, a circulação de pessoas e bens é essencial para o funcionamento da economia, e a ineficiência dos fluxos acarreta custos econômicos significativos, como a perda de produtividade. Nesse contexto de crescimento populacional e econômico, as cidades do interior paulista precisaram desenvolver uma estrutura mais formal para lidar com o transporte e a mobilidade de seus cidadãos e bens. A produção legislativa acompanhou um aumento populacional bastante significativo nessas cidades, que quase triplicou entre 1970 e 2010. Embora algumas leis iniciais datem da década de 1940, houve um aumento visível na produção legislativa a partir da década de 1980, refletindo os problemas e desafios que os gestores públicos

precisavam enfrentar, bem como um contexto político (pós-ditadura militar) e burocrático⁴ favorável à produção de leis.

A análise detalhada da legislação municipal das cidades do interior paulista revela como a governança local respondeu de forma adaptativa e crescente às transformações econômicas e às demandas geradas pelo aumento populacional. A compreensão de como as políticas de transporte se desenvolveram em resposta ao crescimento econômico e urbano é fundamental para entender não apenas o passado, mas também os desafios persistentes e as oportunidades futuras para a mobilidade e o planejamento urbano no interior paulista.

Este trabalho buscou consolidar um processo narrativo para compreender a dinâmica urbana das cidades médias do interior paulista dentro de um contexto mais amplo de industrialização e diversificação produtiva no estado de São Paulo. Ao detalhar como a legislação municipal sobre transporte evoluiu, o estudo revela que a governança local respondeu de forma adaptativa e crescente às transformações econômicas (como a crise da cafeicultura e a transição da centralidade ferroviária para a rodoviária) e às demandas geradas pelo aumento populacional. A reestruturação da ferrovia e a consolidação dos modais rodoviários, impulsionadas por incentivos governamentais como o Plano de Metas e o Plano Nacional de Viação, tiveram um impacto direto na configuração urbana e na necessidade de novas regulamentações municipais.

6. Referências

AUTOR DESCONHECIDO. **Transportes em 1973:** expansão recorde às vésperas da integração viária continental. Revista Conjuntura Econômica, v. 28, n. 2, p. 124–129, 3 fev. 1974.

BRASIL. **Plano Nacional de Viação e dá outras providências.** 1973. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5917impressao.htm.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Construindo o conceito de cidade média.** In: SPOSITO, M. E. B. Cidades médias: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33.

⁴ A Constituição Federal de 1988 define em seu artigo 30, parágrafo V que compete aos municípios “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.”

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

COSTA, Eduarda Marques da. **Cidades médias:** contributos para a sua definição. Revista Finisterra, Lisboa: Universidade de Lisboa, v.37, n.74, p.101-128, 2002.

DAMIANI, Amélia Luisa. **Cidades médias e pequenas no processo de globalização.** Apontamentos bibliográficos. Editora: América Latina: cidade, campo e turismo. Amalia Inés Geraiges de Lemos, Mónica Arroyo, María Laura Silveira. CLACSO, Conselho Latinoamericano de Ciências Sociais, São Paulo. Dezembro, 2006.

PELLICCIOTTA, Mirza. **Subsídios para o Estudo da Evolução Urbana de Campinas.** Revista do ICH, Campinas, v. 1, n. 1, p. 96-124, out. 1997.

FARO, Clovis de. SILVA, Salomão L. Quadros da. **A década de 50 e o Programa de Metas.** In: GOMES, Ângela de Castro (Org.). O Brasil de JK. Rio de Janeiro: FGV, 1991.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. **Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica.** Planejamento e Políticas Públicas, n. 13, 1996. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/137>. Acesso em: 22 jul. 2025.

GALZERANI, Maria Carolina. **A invenção da “Manchester Paulista”:** embates culturais em Sorocaba (1903-1914). Dissertação de Mestrado - Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação. 2003.

GHIRARDELLO, Nilson. **Bauru em temas urbanos.** 1 ed. – Tupã: ANAP, 2020.

GOULART, Jefferson; TERCI, Eliana T.; OTERO, Estevam V. **A dinâmica urbana de cidades médias do interior paulista sob o Estatuto da Cidade.** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, vol. 15, núm. 1, maio, 2013, pp. 183-200.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Ferrovias no Brasil 1870-1920.** História Econômica & História de Empresas, v. VIII, n. 1, p. 7-40, 2005.

MARQUES, Leandro Maia. **O crescimento industrial de Ribeirão Preto de 1911 a 1930.** XIV CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA & 15ª CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS VARGINHA, 15 A 17 DE NOVEMBRO DE 2021.

NUNES, Ivanil. **Expansão e crise das ferrovias brasileiras nas primeiras décadas do século XX.** América Latina en la historia económica, v. 23, n. 3, p. 204–235, dez. 2016. DOI 10.18232/alhe.v23i3.723.

NUNES, Ivanil. **Estatização, desestatização e reestatização no setor ferroviário argentino e brasileiro.** Revista Uruguaya de Historia Económica, v. 7, n. 9, p. 49–72, 2016.

PAULA, Dilma Andrade. **As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais.** Paraná: Unioeste, 2000. Disponível em: < <https://bit.ly/2NN5tt3> >.

PIRES, Julio. **O Desenvolvimento Econômico de Ribeirão Preto: 1930-2000.** In: Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto: Um espelho de 100 anos. Ribeirão Preto: Gráfica São Francisco, p.211-222, 2004.

SANTOS, Adriano. **O moinho satânico do agronegócio canavieiro no Brasil:** dependência e superexploração do trabalho na região de Ribeirão Preto-SP. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, 2013.

SONODA, Erica. **Evolução econômica e mudanças na estrutura produtiva da região administrativa de Sorocaba (1980-2005).** Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia. Campinas, SP : [s.n.], 2007.

TAVARES, Jeferson Cristiano. **Infraestrutura na construção do território nacional, décadas de 1930 a 1970:** arquitetura, urbanismo e as redes. Oculum Ensaios, v. 17, p. 1–19, 15 maio 2020. <https://doi.org/10.24220/2318-0919v17e2020a4319>.

TOLEDO, Eli Fernando. **Industrialização de Bauru: A Atividade Industrial e o Espaço Geográfico, das origens à situação atual.** Dissertação de Mestrado - Instituto de Geociências e Ciências Exatas da Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2009.

ZIMMERMANN, Gustavo. **A Região Administrativa de Sorocaba.** In: Coleção São Paulo no limiar do século XXI, Cenários da Urbanização Paulista: Regiões Administrativas, Governo do estado de SP. São Paulo: SPG/FSEADE, vol.8, 1992.