

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CAMPUS DE SOROCABA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E BIOLÓGICAS (CCHB)
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA, TURISMO E HUMANIDADES (DGTH)
CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

EDLEY PENA BELIZÁRIO

**BRT SOROCABA EIXO NORTE-SUL: ALTERAÇÕES NO TRAJETO DA LINHA
DE ÔNIBUS LARANJEIRAS/CASA BRANCA E SUAS IMPLICAÇÕES AOS
USUÁRIOS**

Sorocaba

2025

EDLEY PENA BELIZÁRIO

**BRT SOROCABA EIXO NORTE-SUL: ALTERAÇÕES NO TRAJETO DA LINHA
DE ÔNIBUS LARANJEIRAS/CASA BRANCA E SUAS IMPLICAÇÕES AOS
USUÁRIOS**

Trabalho de Conclusão de Curso,
apresentado como requisito parcial para
obtenção do título de Licenciado em
Geografia pela Universidade Federal de
São Carlos.

Orientação: Professora Dra. Neusa de
Fátima Mariano.

Sorocaba

2025

Belizário, Edley Pena

BRT Sorocaba eixo norte-sul: alterações no trajeto da linha de ônibus Laranjeiras/Casa Branca e suas implicações aos usuários / Edley Pena Belizário -- 2025. 69f.

TCC (Graduação) - Universidade Federal de São Carlos, campus Sorocaba, Sorocaba

Orientador (a): Neusa de Fátima Mariano

Banca Examinadora: Gilmar dos Santos Soares, Vi Santos Almeida

Bibliografia

1. Transporte público. 2. Mobilidade urbana. 3. Ônibus.
I. Belizário, Edley Pena. II. Título.

Ficha catalográfica desenvolvida pela Secretaria Geral de Informática (SIn)

DADOS FORNECIDOS PELO AUTOR

Bibliotecário responsável: Maria Aparecida de Lourdes Mariano - CRB/8 6979

FOLHA DE APROVAÇÃO

EDLEY PENA BELIZÁRIO

BRT SOROCABA EIXO NORTE-SUL: ALTERAÇÕES NO TRAJETO DA LINHA DE ÔNIBUS LARANJEIRAS/CASA BRANCA E SUAS IMPLICAÇÕES AOS USUÁRIOS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Licenciatura em Geografia para obtenção do título de Licenciado em Geografia pela Universidade Federal de São Carlos. Sorocaba, 24 de julho de 2025.

Orientador(a)

Profª. Dra. Neusa de Fátima Mariano-
UFSCar – Universidade Federal de São Carlos – Campus Sorocaba

Examinador(a)

Prof. Dr. Gilmar dos Santos Soares
SENAC - SP

Examinador(a)

Profª. Ma. Vi Santos Almeida
UFSCar – Universidade Federal de São Carlos – Campus Sorocaba

Dedico este trabalho à minha avó, por seu apoio incondicional e amoroso, sem ela, nada do que se sucedeu seria possível. Dedico à minha amiga Rafaela, que me manteve firme em todos os processos. À minha adorada mãe, que infelizmente não está entre nós, mas que foi essencial para a construção de toda minha graduação. Sinto muito a sua falta!

AGRADECIMENTO

Deixo meus agradecimentos especiais à minha orientadora e professora Neusa, por me ajudar com tanta paciência e temperança no processo de formação e elaboração deste trabalho. Sou grato também, aos meus queridos amigos Ana Laura, Lucas Lepre, Rafaela, Tatiane, Talita, Mayre, Bruna, Jéssica, Rosilene e Lucas Costa. Vocês sempre estiveram comigo me apoiando em todas as jornadas da construção deste trabalho e do próprio curso.

Agradeço também à minha fabulosa família! Ederson, Roselaine, Luiz Otávio, Nathália e, principalmente, minha avó Teresa. Creio que vocês foram fantásticos e fico muito feliz por estarem comigo em todos os períodos na universidade.

Quero deixar ainda, meus imensos agradecimentos à minha querida mãe, que não está mais junto conosco, mas estará sempre no meu coração, na minha formação.

*They say, "You're a little much for me
You're a liability
You're a little much for me"
So they pull back, make other plans
I understand, I'm a liability
Get you wild, make you leave
I'm a little much for everyone*

*They're gonna watch me disappear into
the sun
You're all gonna watch me disappear into
the sun*

Lorde

RESUMO

BELIZÁRIO, Edley Pena. **BRT Sorocaba Eixo Norte-Sul**: alterações no trajeto da linha de ônibus Laranjeiras/Casa Branca e suas implicações aos usuários. 2025. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura plena em Geografia) – Universidade Federal de São Carlos, *campus* Sorocaba, Sorocaba, 2025.

Este trabalho se caracteriza por analisar o recorte das implicações aos usuários do transporte coletivo da cidade de Sorocaba – SP, especificamente do bairro Parque das Laranjeiras após a implantação do Sistema Bus Rapid Transit (BRT) no município. Para a realização da pesquisa, foi levado em consideração, uma análise que contextualiza a história do transporte público em Sorocaba e as modificações que vieram com o BRT Sorocaba, principalmente do Corredor Itavuvu, entregue em agosto de 2020. O sistema, promovido em campanhas políticas como a solução para agilidade, conforto e sustentabilidade da mobilidade urbana, reorganizou diversas linhas de ônibus, incluindo a divisão da linha 42 Laranjeiras, em dois itinerários distintos (130 São Camilo e 131 Casa Branca), alterando significativamente o cotidiano dos moradores do Parque das Laranjeiras. Para chegar nas considerações desejadas, a pesquisa combina análise documental, pesquisa de campo, aplicação de um questionário qualitativo-quantitativo e a formulação de uma análise sobre os resultados obtidos, levando em conta a Geografia Urbana e seus preceitos para compreender a estrutura urbana e os seus desafios em meio ao cotidiano.

Palavras-chave: ônibus; transporte público; BRT; bairro Parque das Laranjeiras; infraestrutura urbana.

ABSTRACT

BELIZÁRIO, Edley Pena. **Sorocaba BRT North-South axis**: changes in the route of the Laranjeiras/Casa Branca bus line and their implications for users. 2025. Capstone project (Geography full degree) – Federal University of São Carlos, *campus* Sorocaba, Sorocaba, 2025.

This work aims to analyze the implications for public transportation users in the city of Sorocaba, São Paulo, specifically in the Parque das Laranjeiras neighborhood, following the implementation of the Bus Rapid Transit (BRT) system in the municipality. This research considered an analysis that contextualized the history of public transportation in Sorocaba and the changes brought about by the Sorocaba BRT, particularly the Itavuvu Corridor, which was completed in August 2020. The system, promoted in political campaigns as a solution for agility, comfort, and sustainability in urban mobility, reorganized several bus routes, including the division of line 42 Laranjeiras into two distinct routes (130 São Camilo and 131 Casa Branca), significantly altering the daily lives of Parque das Laranjeiras residents. To reach the desired considerations, the combination of documentary analysis, field research, application of a qualitative-quantitative questionnaire and the formulation of an analysis on the results obtained, taking into account Urban Geography and its precepts to understand the urban structure and its challenges in everyday life.

Keywords: bus; public transport; BRT; Parque das Laranjeiras neighborhood; urban infrastructure.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Ônibus número 1370 da linha 42 Laranjeiras no final dos anos 90, administrado pela Transportes Coletivos de Sorocaba (TCS).....	19
Figura 2 - Ônibus número 1196 da linha 42 Laranjeiras, sufixo São Camilo, no começo dos anos 2000, administrado pela Transportes Coletivos de Sorocaba.....	20
Figura 3 - Porta automática de embarque e desembarque, na estação São Camilo.....	22
Figura 4 - Estrutura da Estação Jardim Atílio Silvano “Ricardo Caldini” sentido bairro.....	24
Figura 5 - Televisor dos anúncios da estação São Camilo.....	27
Figura 6 - Ônibus articulado de número 3240 da linha T240 Terminal Ipiranga até o Terminal Santo Antônio via General Carneiro.....	30
Figura 7 - Ônibus número 1051 da linha 42 Laranjeiras, sufixo São Camilo, administrado pela Consor em 2019, no Terminal Santo Antônio.....	38
Figura 8 - Parte frontal do carro de número 3209 da linha T140 estacionado no ponto M, localizado no Terminal Santo Antônio.....	50
Figura 9 - Ponto Final da linha 131 Casa Branca.....	51
Figura 10 - Parada de ônibus localizada na Avenida Washington Luiz, 441 - Jardim Faculdade, próximo ao Sesc Sorocaba.....	52
Figura 11 - Ponto M, localizado dentro da Plataforma P4 no Terminal Santo Antônio.....	53
Figura 12 - Visão do interior da Estação Francisco Canindé Dias de Moraes “Los Angeles”.....	55
Figura 13 - Parte lateral direita do carro superarticulado de número 3209 da linha T140 estacionado no ponto M, localizado no Terminal Santo Antônio.....	57
Figura 14 - Estação de Conexão Itavuvu e Estação Fábio Américo Leme dos Santos “Itavuvu”.....	58

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização do município de Sorocaba no estado de São Paulo.....	14
Mapa 2 - Percurso da linha A131 Casa Branca, sentido Ponto Final até a Estação de Conexão Itavuvu.....	35
Mapa 3 - Percurso da linha A131 Casa Branca, sentido Estação de Conexão Itavuvu até o Ponto Final da linha.....	35
Mapa 4 - Percurso da linha A130 São Camilo, sentido Ponto Final até a Estação de Conexão Itavuvu.....	36
Mapa 5 - Percurso da linha A130 São Camilo, sentido Estação de Conexão Itavuvu até o Ponto Final da linha.....	37

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Percentual das idades dos usuários do transporte público.....	40
Gráfico 2 - Uso do transporte coletivo dentro do município de Sorocaba.....	41
Gráfico 3 - O participante reside no bairro Parque das Laranjeiras?.....	41
Gráfico 4 - O BRT Sorocaba atende as expectativas?.....	42
Gráfico 5 - As Estações do BRT Sorocaba adequam-se às necessidades dos usuários?.....	42
Gráfico 6 - A Estação de Conexão Itavuvu atende as necessidades?.....	43
Gráfico 7 - Os horários dos ônibus são adequados?.....	44
Gráfico 8 - A mudança de itinerários das linhas atende às necessidades?.....	44
Gráfico 9 - A divisão da linha 42 Laranjeiras atende as necessidades?.....	45
Gráfico 10 - O conforto e a estrutura do BRT Sorocaba atende as necessidades dos Usuários?.....	46
Gráfico 11 - A estação de Conexão Itavuvu consegue proteger os usuários de eventos climáticos?.....	46

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Distância entre as estações do BRT Sorocaba Eixo Norte-Sul Itavuvu em metros	26
Tabela 2 - Quantidade de estações, de corredores exclusivos e da área total do Terminal Vitória Régia - BRT Sorocaba Eixo Norte-Sul Itavuvu.....	28
Tabela 3 - Tabela de horários de partida da linha de ônibus 131 Casa Branca.....	32
Tabela 4 - Tabela de horários de partida da linha de ônibus 130 São Camilo.....	33
Tabela 5 - Linhas responsáveis pelo transporte de passageiros da área de influência do Eixo Itavuvu.....	34

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTP Associação Nacional de Transportes Públicos

BRT Bus Rapid Transit

URBES Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social de Sorocaba

ECI Estação de Conexão Itavuvu

EI Estação Itavuvu

TSA Terminal Santo Antônio

TVR Terminal Vitória Régia

TCS Transportes Coletivos de Sorocaba

STU Sorocaba Transportes Urbanos

ConSOR Consórcio Sorocaba

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	13
1 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM SOROCABA.....	18
2 A IMPLEMENTAÇÃO DO BUS RAPID TRANSIT EM SOROCABA.....	21
2.1 O SURGIMENTO DO BRT SOROCABA.....	21
2.2 IMPLEMENTAÇÃO DO BRT SOROCABA EIXO ITAVUVU E SEUS ATRAVESSAMENTOS E CONTROVÉRSIAS.....	23
2.3 ALTERAÇÕES DO BRT SOROCABA NO COTIDIANO DOS USUÁRIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DO BAIRRO PARQUE DAS LARANJEIRAS.....	31
2.4 O ACESSO AO TRANSPORTE DE QUALIDADE.....	38
3 QUESTIONÁRIO APLICADO AOS USUÁRIOS DO BRT SOROCABA.....	40
3.1 RELATOS DOS ENTREVISTADOS.....	47
4 PERCURSO PELA LINHA DE ÔNIBUS 131 CASA BRANCA.....	50
4.1 ROTEIROS REALIZADOS ENTRE O PONTO FINAL DA LINHA E O TERMINAL SANTO ANTÔNIO.....	50
4.2 CONSTATAÇÕES SOBRE O ROTEIRO REALIZADO.....	54
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	59
REFERÊNCIAS.....	61
APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO APLICADO EM CAMPO.....	64

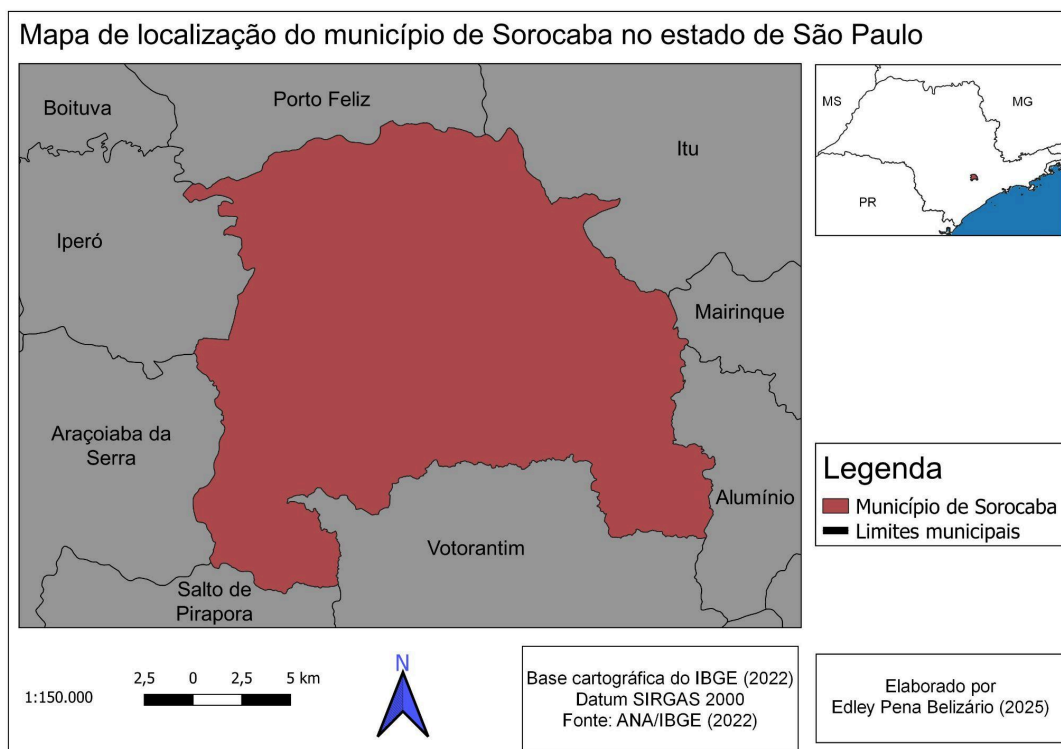
INTRODUÇÃO

O transporte público dentro das cidades brasileiras perpassou por muitas modificações após o início do século XX com a industrialização, a invenção dos primeiros meios de locomoção movidos a carvão, o bonde elétrico, a modalidade do trem e do metrô, os autocarros movidos à diesel e atualmente os veículos movidos a eletricidade e baterias. O aspecto social entretanto, como ponto a ser levado em conta, não é totalmente contemplado nas cidades, uma vez que a urbanização, com relação aos transportes, não consegue abranger de forma fluída o meio geográfico.

A limitação do fluxo de pessoas em determinadas regiões das cidades, principalmente a zona norte de Sorocaba, gera exclusão do conforto dos meios de transporte públicos ou particulares. Zanettini (p. 15, 2018) destaca que: “em algumas cidades, apenas com a reorganização do sistema de ônibus, com algumas prioridades referentes ao espaço público, é possível atingir patamares elevados de mobilidade. Mesmo assim, essa mobilidade nunca será completa”. Transformando o transporte público em um tema de extrema complexidade e urgência do cotidiano urbano.

Para compreender ainda mais a situação do transporte público, especificamente dos moradores do bairro Parque das Laranjeiras, na Zona Norte de Sorocaba, este trabalho utiliza conceitos fundamentais para o estudo da cidade pela visão da Geografia Urbana e analisa como funciona o fluxo dos moradores que decidem se locomover pela cidade e necessitam do BRT Sorocaba (Bus Rapid Transit Sorocaba, em português: Ônibus de Trânsito Rápido de Sorocaba) para a realização dos trajetos.

Mapa 1: Localização do município de Sorocaba no estado de São Paulo.



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

Sorocaba é um dos municípios com mais destaque do interior paulista e possui uma história rica e complexa no que se diz respeito ao desenvolvimento de seus sistemas de transporte urbano. Desde os primórdios do século XIX, quando a cidade dependia de tração animal, até a recente implementação do BRT em 2020, a mobilidade urbana em Sorocaba reflete as transformações econômicas, sociais e políticas que moldaram a região, seguindo o modelo de industrialização e produção de mobilidade urbana (Zanettini, 2018).

Portanto, este trabalho tem como objetivo traçar um panorama detalhado da evolução do transporte coletivo em Sorocaba, desde os primeiros meios de locomoção até a consolidação do BRT como principal sistema de transporte da cidade. Além disso, esta monografia também trabalha com outros autores como a urbanista Erminia Maricato que analisa a produção da desigualdade social da urbanização, que gera a segregação territorial e a construção do transporte público e seus usos (Maricato, 1996).

Durante o mês de abril de 2025, para entender além do que se tem produzido intelectualmente sobre o transporte público de Sorocaba e o uso dos moradores do

Parque das Laranjeiras, decidi buscar a percepção da população que faz o uso da linha 131, sobre todo o contexto e as características que eles observam e fazem acerca do uso regular desta e do transporte da cidade. Decidi em dias alternados, aplicar um questionário qualitativo-quantitativo, observando que os resultados obtidos demonstraram que as minhas primeiras hipóteses não estavam completamente verdadeiras ou falsas, porém, existem ideias conflitantes e não homogêneas com relação a vários tópicos perguntados através das questões elaboradas com o suporte de minha orientadora. Compreender a realidade do recorte espacial estudado e dos elementos que o conectam e atravessam era o foco central do questionário, que acabou rendendo outras hipóteses juntamente a base teórica analisada.

Para iniciar a elaboração do questionário, pensei na fala que me introduziria e me deixaria mais próximo ao público alvo. Uma das estratégias foi relatar que também era morador da Zona Norte do município e que a partir disso, sempre fiz o uso do transporte público para me locomover pela cidade. O que de fato, reflete a realidade por sempre utilizar, desde a implementação em agosto de 2020, o BRT Sorocaba, mas também antes, os ônibus da empresa Consórcio Sorocaba (Conсор), da Transportes Coletivos de Sorocaba (TCS) e noutrora, da Sorocaba Transportes Urbanos (STU).

Planejei um trajeto para abordar as pessoas, principalmente nas proximidades das paradas de ônibus. Sabia que os veículos do BRT Sorocaba poderiam passar em qualquer momento, no entanto, todas as pessoas que iniciaram conseguiram finalizar o questionário até a sua última pergunta correspondente. Eu iniciei o trajeto seguindo a pé a partir do cruzamento da Rua Vidal De Oliveira com a Rua Menaldo C. Silva Rodrigues, continuando pela Rua Babi Berlim, pela Rua Maria Moron Malzoni, seguindo a Avenida Itavuvu até a Estação de Conexão Itavuvu.

Para a concretização do questionário, eu abordava as pessoas seguindo o seguinte roteiro: “Você poderia responder algumas perguntas de um questionário da minha pesquisa de TCC sobre transporte público, especificamente o BRT Sorocaba (Bus Rapid Transit Sorocaba) e sua condição no bairro Parque das Laranjeiras?”. Para além da mensagem inicial, eu sempre ressaltava que nenhum dado pessoal do participante seria ou será divulgado ou exposto em qualquer meio de comunicação e que em qualquer momento. O participante também era informado que poderia desistir da pesquisa, além dela durar em torno de 8 minutos. Me deixei disponível a

qualquer dúvida a ser sanada através do email: edley@estudante.ufscar.br, do qual repeti por duas vezes para o participante anotar.

Após isso, eu apresentava a carteirinha com a minha identificação de aluno de graduação pela UFSCar e iniciava as perguntas que eram respondidas e direcionadas diretamente numa folha de papel impressa em folha A4 com um lápis e uma borracha, dessa forma, a pessoa poderia apagar, refazer, além da opção de reutilizar a folha para outros participantes. Depois da coleta das respostas, eu já capturava uma fotografia e em casa, inseria dentro da ferramenta do Formulários Google, que serviu de fonte para que as informações fossem tratadas, das quais, eu também reiterava para todos os participantes sobre o tratamento.

Pinheiro (p. 19, 2025) ressalta a importância dos estudos sobre o acesso das pessoas periféricas, como do bairro Parque das Laranjeiras, sobre as possibilidades da construção do espaço urbano:

O estudo geográfico, principalmente na área de Geografia Urbana, entender a dimensão desses conflitos territoriais e as desigualdades na esfera social e econômica que geram para as populações das áreas mais afastadas das centralidades, é compreender a dimensão do cotidiano de grande parte da população brasileira, seja sobre a falta de acesso à moradia, ao transporte, ao lazer, ao acesso à cidade ou até mesmo a fragmentação do espaço urbano e a restrição dos direitos de uso do espaços públicos, já escassos.

Para analisar a implementação do BRT Sorocaba e os impactos aos usuários, este trabalho tem como divisão em tópicos, a inclusão de capítulos que se dialogam, iniciando com o capítulo 1 “Contextualização histórica do transporte de passageiros em Sorocaba”, que irá introduzir a história do transporte coletivo no município. Logo após, se tem o capítulo 2 “A implementação do Bus Rapid Transit em Sorocaba” e os subcapítulos: 2.1 “O surgimento do BRT Sorocaba, 2.2 “Implementação do BRT Sorocaba Eixo Itavuvu e seus atravessamentos e controvérsias”, 2.3 “Alterações do BRT Sorocaba no cotidiano dos usuários de transporte público do bairro Parque das Laranjeiras”, que vão discutir a implementação do BRT e as alterações e implicações que foram ocasionadas a partir de reportagens, fotografias, textos e obras relacionadas.

A divisão continua com o subcapítulo 2.4 “O acesso ao transporte de qualidade”, que discute a partir dos preceitos de autores ligados à Geografia Urbana, os pontos de enfrentamento cotidiano que o usuário de transporte público, principalmente do Parque das Laranjeiras, passa para se locomover juntamente com a nova configuração do BRT Sorocaba, que mudou a forma de se fazer e de andar

pela cidade. Há também o capítulo 3, que trata sobre o “Questionário aplicado aos usuários do BRT Sorocaba” e o subcapítulo 3.1 “Relatos dos entrevistados”, dos quais, se adentram sobre a entrevista realizada na Estação de Conexão Itavuvu e pelas ruas do Parque das Laranjeiras que a linha 131 perpassa.

O último capítulo enumerado 4, “Percurso pela linha de ônibus 131 Casa Branca” e os subcapítulos 4.1 “Roteiros realizados entre o Ponto Final da linha e o Terminal Santo Antônio” e 4.2 “Constatações sobre o roteiro realizado” tratam sobre a visão para além do texto, da importância da vivência da mobilidade urbana, idealizado pelo sociólogo John Urry, que em sua obra discutida por Moraes (2016), ressalta a importância que para além da escrita, o olhar do turista ou de quem passa pela experiência de forma cotidiana ou não, deve pautar para a realização da análise, do percurso e do uso do transporte público.

1 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM SOROCABA

Ao longo dos anos, os transportes públicos sofreram notáveis mudanças, tanto na forma de resposta às novas necessidades de deslocamento, quanto à inovação e tecnologia de motorização e produção de transporte, como também na democratização de seu uso. As pessoas, mesmo no contexto periférico, têm acesso aos transportes coletivos movidos a motores, principalmente por conta do giro de capital e a necessidade de locomover a mão de obra que vende seu trabalho. Em relação ao século XVIII, observa-se que conseguimos mais que duplicar a distância dos cinco quilômetros alcançáveis em uma hora de deslocamento, quando foram introduzidas as carruagens no século XIX, passando para os atuais 40 quilômetros de média com a utilização de ônibus urbanos (Zanettini, 2018).

Nos centros das cidades mais populosas, a grande concentração urbana da população gerou maior necessidade aos modos de transporte motorizados e, conseqüentemente, a transportes públicos de mais qualidade, com maior número de deslocamentos. Zanettini (p. 18, 2018) analisa que “As cidades brasileiras com maior concentração urbana da população, houve maior acessibilidade a modos de transporte motorizados e piora na qualidade dos transportes públicos”.

Para compreender o desenvolvimento do transporte coletivo, especificamente da cidade de Sorocaba, é necessário relatar os momentos que atravessaram a história do transporte. Segundo Fontes (p. 11, 2022), “os primeiros meios de transporte na cidade eram troles, carros de praça, cabriolés, carroções, carroças, carro de bois e a ferrovia”. Entretanto, com o crescimento da cidade e o aumento de sua população, Sorocaba necessitava de novos meios de transportes, que se integravam com o crescimento do desenvolvimento industrial. Os bondes elétricos, em 1927, deixaram de ser usados para dar espaço aos primeiros ônibus na cidade, que eram abertos dos lados, justamente como os bondes, e eram chamados de “jardineiras” (Fontes, 2022).

Com o passar do tempo e a evolução dos veículos movidos à combustão, várias famílias da cidade iniciaram no empreendimento do transporte coletivo de Sorocaba, sendo a família Souza (responsável pela empresa Nossa Senhora da Ponte), Francatto (responsável pela empresa São João), além da empresa de ônibus Luiz Fioravante, os responsáveis.

Figura 1: Ônibus número 1370 da linha 42 Laranjeiras no final dos anos 90, administrado pela Transportes Coletivos de Sorocaba (TCS).



Fonte: Vinicius Gomes, 2020.

Após um período, em 1974, a Viação Manchester (VIMA) com as cores amarela e vermelha em seus veículos, começou a fazer o transporte coletivo por ônibus na cidade. Além disso, podemos destacar nesse período da década de 70, a criação da empresa que cuida atualmente dos transportes na cidade, a Urbes – Trânsito e Transportes, ou Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social de Sorocaba, que foi formulada pela Lei Municipal nº 1.946 de 22 de fevereiro de 1978 (Fontes, 2022).

Em 1988, o então prefeito do município Paulo Mendes, decretou o controle dos transportes pela Fioravante e pela TCS (Transportes Coletivos de Sorocaba), vencedoras da licitação. Em 1990, a Fioravante foi substituída pela STU (Sorocaba Transportes Urbanos), passando a trabalhar junto da TCS.

Figura 2: Ônibus número 1196 da linha 42 Laranjeiras, sufixo São Camilo, no começo dos anos 2000, administrado pela Transportes Coletivos de Sorocaba.



Fonte: Claudinei Mania, 2023.

A TCS teve sua concessão cassada depois de um incidente, e acabou sendo substituída por quatro empresas em caráter de urgência, até que em 2011, o Consórcio Sorocaba (Conсор), passou a ser responsável pelas linhas. A STU manteve seu contrato de transporte até 2021, porém com a abertura de uma nova licitação, não mostrou interesse em permanecer com o serviço. A empresa que ficou no lugar foi a City Transporte, uma das atuais concessionárias da cidade (Fontes, 2022). Juntamente da City Transportes, que veio alguns meses depois, e do Consórcio Sorocaba, o BRT Sorocaba começou a gestar algumas linhas do município a partir do dia 30 de agosto de 2020, alterando o cotidiano do usuário de transporte público.

2 A IMPLEMENTAÇÃO DO BUS RAPID TRANSIT EM SOROCABA

2.1 O SURGIMENTO DO BRT SOROCABA

Silva (2019) afirma que, para o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, ITDP de 2008, o Bus Rapid Transit é um sistema de transporte de ônibus considerado de alta qualidade que realiza mobilidade urbana rápida e eficiente através da provisão de infraestrutura segregada com prioridade de passagem, operação frequente. Além do mais, possui características como uma infraestrutura física que possui uma rede de corredores e linhas, com vias separadas ou faixas exclusivas, geralmente no canteiro central, com a existência de estações que permitem embarque e desembarque com integração entre as linhas troncais, que ligam terminais, e as alimentadoras que ligam bairros a determinados terminais.

Ademais, o sistema também se organiza através de operações com serviços rápidos e frequentes, inclusive nos embarques e desembarques, atendendo uma demanda de usuários ao longo de todo o corredor. Além da solicitação popular, o BRT necessita principalmente de licitação pública, com o gerenciamento que, em tese, deve ser eficiente (Silva, 2019).

Como parte da campanha eleitoral municipal, o então prefeito eleito em 2012, Antonio Carlos Pannuzio, prometeu em suas campanhas, a implementação do sistema BRT no município com os parâmetros encontrados em cidades como Goiânia e Curitiba. Com esse discurso, segundo Cavalcanti (p. 1, 2012), a cidade foi contemplada no Programa de Aceleração do Crescimento fase 2 - PAC 2.

O presidente da Urbes – Trânsito e Transportes, Renato Gianolla, apresentou ao Ministério das Cidades, o projeto de implementação do BRT (Bus Rapid Transit), na terça-feira (11), em Brasília. Os técnicos do governo elogiaram o plano da administração municipal que será chefiada pelo prefeito eleito Antonio Carlos Pannuzio, que também estava presente. No total, o projeto deve receber um investimento de R\$ 140 milhões por meio do PAC 2 do governo federal.

Para a realização da construção do sistema BRT na cidade, segundo Sorocaba (p.1, 2015), levou-se em consideração “melhorar o transporte coletivo, permitindo aos cidadãos se deslocarem com mais rapidez, conforto e segurança, a Prefeitura de Sorocaba vai implantar o sistema BRT – Ônibus Rápido”. Para a viabilização do projeto, o município obteve um financiamento de aproximadamente R\$ 133,9 milhões do Governo Federal, por meio do programa Pró-Transporte –

Mobilidade Médias Cidades, do Ministério das Cidades, obtidos por seleção do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2). A partir disso, ressalta-se que com os recursos, a prefeitura implantou as duas linhas do BRT – Ônibus Rápido, a Norte-Sul e a Leste-Oeste (Sorocaba, 2015).

A linha Norte-Sul foi dividida em eixos de corredores que percorrem as Avenidas Itavuvu e Ipanema (com desembarque pela esquerda dos coletivos, segundo a figura 3) e depois seguem as faixas pela direita das Ruas Comendador Oeterer e Hermelino Matarazzo até o Terminal Santo Antônio. A previsão foi que entre 150 mil e 180 mil usuários do transporte coletivo poderiam ser atendidos pelo sistema alimentador diariamente e o tempo de viagem teria uma redução da ordem de cerca de 20%.

Figura 3: Porta automática de embarque e desembarque, na estação São Camilo.



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

Para além disso, vale ressaltar que o BRT Sorocaba foi inicialmente um projeto que começou a ganhar notoriedade pela população sorocabana, principalmente durante a eleição municipal de 2012, da qual, o candidato que já

havia sido prefeito e que foi eleito no ano, Antonio Carlos Pannunzio, em sua promessa de campanha, apresentou o BRT à população, como um meio de locomoção mais rápida que atravessaria a cidade de Norte a Sul e de Leste a Oeste mais rapidamente, em corredores exclusivos que teriam mais conforto e mobilidade para os usuários de uma forma geral (Sorocaba, 2015).

2.2 IMPLEMENTAÇÃO DO BRT SOROCABA EIXO ITAVUVU E SEUS ATRAVESSAMENTOS E CONTROVÉRSIAS

Segundo o site oficial do BRT Sorocaba (2025), a construção do sistema BRT foi iniciada no mês de setembro de 2018, a partir do eixo Norte-Sul com a Av. Itavuvu. O Eixo Norte-Sul Itavuvu foi finalizado e entregue à população no dia 30 de agosto de 2020. A primeira fase se concretizou com a criação das seguintes estações localizadas na Avenida Itavuvu, com o nome de cidadãos eméritos homenageados em aspas e separadas por ponto e vírgula: UPH Zona Norte Itavuvu “Etelvina Vieira de Miranda”; Dr. Pitico “Elpídio Simoa da Silva”; Escola Estadual Lauro Sanches “Marcos Roberto Bonini”; Vila Carol “Arany Marchetti”; Jd. Paraná “Luiz Henrique Ortiz Gonzales”; Jd. Los Angeles “Francisco Canindé Dias de Moraes”; Jd. Maria Antonia Prado “Gildásio Pereira Novaes (também de Conexão); Jd. Atílio Silvano “Ricardo Caldini”; Itavuvu “Fabio Américo Leme dos Santos” (também de Conexão); Santa Cecília “Aparecida de Freitas Oliveira”; São Camilo “Rubens Pereira de Paula” e Paineiras “Antonio Everaldo dos Santos”, finalizando no Terminal Vitória Régia que também foi construído para abrigar a nova configuração do transporte (Santinon, 2022).

Figura 4: Estrutura da Estação Jardim Atílio Silvano “Ricardo Caldini”, sentido bairro.



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

As estações do BRT Sorocaba foram construídas seguindo alguns parâmetros divulgados pelo planejamento geral do município de Sorocaba através do estudo para a consolidação e implantação e operação do sistema BRT em Sorocaba:

As Estações BRT: equipamento urbano dedicado a servir os usuários das Linhas Eixo BRT no embarque, desembarque e circulação de acesso à via pública, compostas por: plataformas elevadas na altura do piso interno dos ônibus, cobertura, elementos de vedação, portas automáticas de abertura e fechamento quando da parada dos ônibus, sanitário para uso de pessoal a serviço, sala técnica, iluminação, mobiliário, painéis de comunicação e equipamentos. As Estações BRT serão fechadas (com pagamento antecipado). Estações de Integração BRT: equipamentos urbanos com uma estrutura física idêntica à das Estações BRT, mas, de maior porte, posicionadas no traçado dos Corredores BRT, nas quais ocorrerá a transferência dos usuários entre algumas Linhas Alimentadoras e as Linhas Eixo BRT, com operação equivalente à dos Terminais BRT, porém com uma estrutura mais singela. A plataforma das Linhas Eixo BRT será fechada e das Linhas Alimentadoras será aberta (Secretaria de Finanças, p. 134, 2015).

[...]

Terminais BRT: equipamentos urbanos dedicados à operação de Linhas Eixo BRT e de outras linhas do Sistema de Transporte Coletivo de Sorocaba, em especial das Linhas Alimentadoras, proporcionando condições adequadas para a transferência dos usuários entre as linhas (integração). A plataforma das Linhas Eixo BRT será fechada e das Linhas Alimentadoras será aberta (Secretaria de Finanças, p. 135, 2015).

Com relação às características das estações, segundo o guia de prestação de serviços técnicos realizado pela Secretaria de Finanças do município em 2015, a estação UPH Zona Norte Itavuvu é de configuração unidirecional com apenas um sentido (bairro), a estação Dr. Pitico é unidirecional com dois sentidos, ou seja, um braço de estação para cada lado (com direção ao bairro e ao centro). Em sequência, a estação Escola Estadual Lauro Sanches é unidirecional com dois sentidos, a estação Vila Carol é unidirecional com dois sentidos, a estação Jd. Paraná também é unidirecional com dois sentidos. Já a estação Jd. Los Angeles é bidirecional com os dois sentidos dentro da mesma estação.

A estação Jd. Maria Antonia Prado possui uma estação de conexão próxima que interliga o sistema BRT Sorocaba com linhas da empresas Consor (A59 Maria Eugênia e A76 São Guilherme) e City Sorocaba (302 Interbairros II), mas também se diferencia por ser uma estação unidirecional com dois sentidos, entretanto, cada um dos sentidos não estão ligados por uma passagem direta (como na figura 4) e são separados por um dos cruzamentos da Rua Atanázio Soares com a Avenida Itavuvu. A estação Jd. Atílio Silvano é unidirecional com dois sentidos, já a estação Itavuvu é bidirecional com ambos sentidos e possui uma estação de conexão ao lado, que liga linhas alimentadoras do próprio BRT Sorocaba (A120 Paineiras, A130 São Camilo e A131 Casa Branca) e da Consor (307 Interbairros VII). A estação Santa Cecília é unidirecional, a estação São Camilo é bidirecional e, por fim, a estação Paineiras é unidirecional. Além disso, as distâncias entre uma estação e outra varia entre cerca de 353 a 610 metros.

Tabela 1: Distância entre as estações do BRT Sorocaba Eixo Norte-Sul Itavuvu em metros.

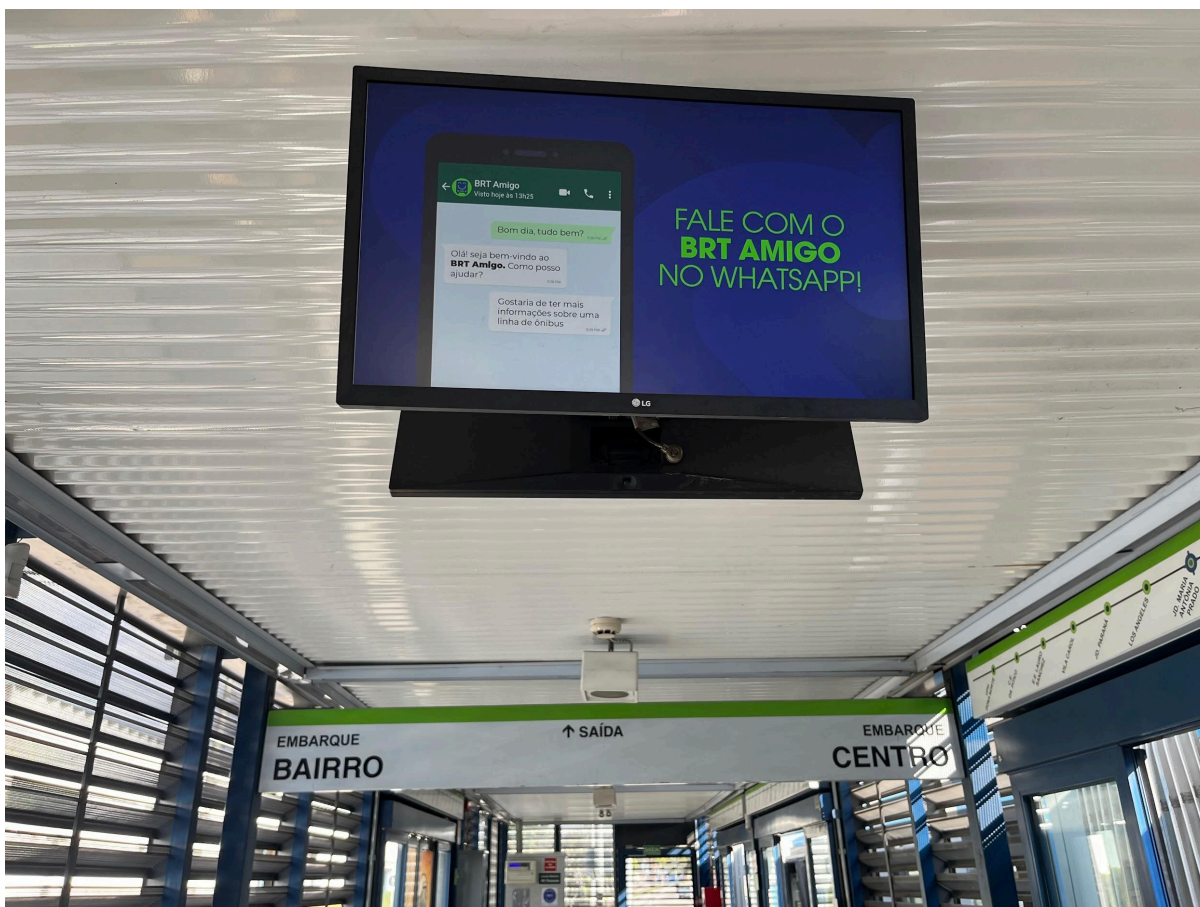
Localização das Estações BRT/Estações de Integração				
Corredor	Número	Estação	Tipo	Distância entre Estações (m)
BRT Itavuvu	1	Estação Paineiras	Unidirecional	-
	2	Estação São Camilo	Unidirecional	459.72
	3	Estação Santa Cecília	Bidirecional	610.80
	4	Estação Itavuvu	Estação de Integração	495.40
	5	Estação Laranjeiras	Bidirecional	423.24
	6	Estação Maria Eugênia	Estação de Integração	391.38
	7	Estação Shopping Plaza	Unidirecional	498.45
	8	Estação Assaí	Unidirecional	434.38
	9	Estação Vila Carol	Unidirecional	353.82
	10	Estação Lauro Sanches	Unidirecional	451.44
	11	Estação C. E. Dr. Pitico	Unidirecional	330.88
	12	Estação UPH Zona Norte	Unidirecional	411.86
BRT Ipanema	1	Estação Jardim Botucatu	Unidirecional	-
	2	Estação Jardim Betânia	Unidirecional	930.52

Fonte: Secretaria de Finanças, 2015.

As estações contam em seu interior, com 3 lixeiras para a coleta de resíduos, aparelhos televisivos para acompanhar o horário aproximado de chegada dos ônibus (em minutos), juntamente com a especificação de linhas e do sentido do trajeto. As estações unidirecionais possuem 3 bancos para as pessoas se sentarem e barras para as demais se apoiarem, além de 4 portas automáticas que se abrem de acordo com a quantidade de portas que o ônibus possui e quando o motorista se aproxima e deixa as portas dos veículos se abrirem.

Já as estações bidirecionais, por possuírem dois sentidos, acabam dispondo de 5 bancos para as pessoas se sentarem, além das barras e de 4 portas automáticas em cada uma das duas plataformas (totalizando 8 portas), com um par referente a cada sentido (BRT Sorocaba, 2025).

Figura 5: Televisor de anúncios da estação São Camilo.



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

A construção e pavimentação dos corredores exclusivos do BRT Sorocaba Eixo Norte-Sul, seguiram os seguintes critérios divulgados pela Secretaria de Finanças do Município de Sorocaba:

Os Corredores do BRT são estruturas físicas dedicadas e de forma exclusiva à circulação dos ônibus das Linhas eixo BRT e ao embarque e desembarque de passageiros, implantadas nas vias arteriais da cidade. Sua inserção é mais impactante, pois as vias exclusivas são situadas à esquerda da pista, na faixa de tráfego próxima ao canteiro central, no qual são situadas as estações, possibilitando a operação de embarque e desembarque pela porta esquerda. Haverá Pavimento Rígido em todo o Corredor. Os Corredores BRT são compostos pelos principais componentes abaixo relacionados: Via BRT: estrutura física implantada no eixo da via, junto ao canteiro central, composta por um piso de rolamento, dispositivos de drenagem e sinalização viária, dedicada à circulação exclusiva dos ônibus (p. 134, 2015).

Para além disso, a tabela 2 divulga a quantidade de quilômetros que foram construídos para o corredor exclusivo que atravessa a Avenida Itavuvu.

Tabela 2: Quantidade de estações, de corredores exclusivos e da área total do Terminal Vitória Régia - BRT Sorocaba Eixo Norte-Sul Itavuvu.

Unidade	Elemento	Quantidade
Corredor BRT Itavuvu	Via BRT	5,9 km bidirecionais
	Estações BRT	10
	Estações de Integração BRT	2
	Terminal BRT	1 com 5863,80 m ² de área construída dentro de uma área total de aproximadamente 9.000 m ²

Fonte: Secretaria de Finanças, 2015.

Segundo a Urbes e a Concessionária BRT Sorocaba, as linhas que saíram da Consor e passaram a ser administradas pela empresa BRT Sorocaba são referentes aos bairros Vitória Régia (58), Paineiras (46) e Laranjeiras (42) com destino ao Terminal Santo Antônio. Porém, destaca-se que essas três linhas (58, 46 e 42) não vão mais até o Terminal Santo Antônio. A linha 46 se transformou em 120 Paineiras, a linha 42 acabou se dividindo em duas linhas distintas que atendiam o bairro Parque das Laranjeiras com sufixos diferentes (São Camilo e Casa Branca) e atualmente corresponde aos números 130 São Camilo e 131 Casa Branca (essa, por sua vez, ficou a única a atender o Parque das Laranjeiras). Já a linha 58 Vitória Régia passa a ser representada pelo número 110.

Ressalta-se ainda, que as três linhas (120, 130 e 131) de segunda-feira à sexta-feira, exceto nos feriados, atende o TSA nos horários de picos diurnos e noturnos com prefixo E, que significa estrutural. Nos outros horários, as linhas vão do ponto final até a ECI e são representadas com o prefixo A (alimentadora, que apenas “alimenta” os terminais e não faz a ligação de um para o outro). A linha 58, representada atualmente pelo número 110, segue até o TSA nos dias e horários previstos com pico de pessoas (com prefixo E110), porém, nos outros horários, a linha sai do ponto final e atende até o Terminal Vitória Régia (com numeração A110).

As linhas de ônibus Itavuvu (A25), Aldeia dos Laranjais (A39), Santa Esmeralda (A39/1), Sorocaba Park/Santa Marina (A58/1) e Jardim Imperatriz/Alpes de Sorocaba (A58/2) continuando sendo atendidas pela Consor e se tornaram

alimentadoras, tendo como destino o Terminal Vitória Régia. Já as linhas Maria Eugênia (A59) e São Guilherme (A76) tem na estação de integração Maria Antônia Prado, situada na Avenida Itavuvu, o seu ponto de desembarque final (Martins, 2020).

Para fazer a ligação do Terminal Vitória Régia até o Terminal Santo Antônio, o sistema BRT Sorocaba disponibiliza a linha T140 TSA/TVR (troncal, que liga um terminal ao outro). Para a realização do trecho total entre o Eixo Norte-Sul, saindo do Terminal Vitória Régia em direção ao bairro Campolim, o BRT disponibiliza a linha D200 (TVR/Campolim que vai direto de uma região da cidade para outra).

No momento da implementação, eram 43 veículos, sendo 14 superarticulados e 29 padron (Apache Vip IV) em circulação. Atualmente são mais de 130 veículos, sendo 83 padron (59 veículos com carroceria Apache Vip IV, 14 veículos com carroceria Apache Vip V e 10 veículos com a carroceria Millennium V) que cabem até 91 passageiros, 20 superarticulados (Millennium BRT) que cabem até 176 passageiros e 32 articulados (9 Millennium 2018 articulados e 23 Millennium 2024 articulados) que cabem até 130 passageiros (BRT Sorocaba, 2025).

Figura 6: Ônibus articulado de número 3240 da linha T240 Terminal Ipiranga até o Terminal Santo Antônio via General Carneiro.



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

Diante de todas as mudanças, a tarifa continuou a mesma, com o valor da passagem social em R\$4,40, da passagem do estudante gratuita e aos domingos à um real. Por pelo menos um período de 1 hora, o passageiro ainda está liberado para realizar baldeações com uma única tarifa. O acesso ao sistema BRT Sorocaba é permitido via Cartão Cidadão Social que pode ser feito através dos atendimentos oficiais ou comprando o crédito avulso (Martins, 2020).

Ademais, toda essa infraestrutura gerou complicações como as duradouras interdições de faixas recorrentes, as obras em plena pandemia do Covid-19 e a reclamação dos comerciantes pairaram sobre o desenvolvimento do sistema. Araújo (2019), analisou que tanto na avenida Itavuvu, quanto na região Sul do município, grande parte das obras vinculadas ao BRT impactaram os comerciantes, motoristas, moradores e compradores que sentiram os efeitos e reclamaram de transtornos e prejuízos. Problemas com vagas, sujeiras, interrupções do fluxo de veículos,

interrupção dos serviços básicos como água e energia elétrica, também foram relatados.

Para além da polêmica sobre o orçamento investido, cerca de R\$ 384 milhões segundo o G1 (2020), um dos assuntos também polêmicos foram os cortes de mais de 130 árvores das avenidas Itavuvu, Ipanema e Armando Pannunzio. Segundo Martins (p. 1, 2021):

Somente para a implantação dos dois primeiros corredores do BRT (Itavuvu e Ipanema), que já estão em funcionamento, foram cortadas 134 árvores adultas. Já para as obras do corredor Oeste, que estão em andamento, a autorização da Prefeitura prevê o corte de até 261 árvores no trecho que inclui as avenidas General Carneiro e Armando Pannunzio.

[...]

A atual legislação municipal (Lei nº 10.060, de 3/5/2012) que dispõe sobre a política de meio ambiente de Sorocaba é genérica no que diz respeito à compensação ambiental. Embora seja regulamentada pelo decreto 20.366, de 28/12/2012, tanto a lei quanto o decreto focam mais na questão da proporcionalidade de compensação no caso do corte de árvores isoladas do que na melhor maneira de efetivamente compensar o meio ambiente.

Dessa forma, pode-se analisar de forma integrada o quanto um projeto de grande mudança na estrutura urbana, como o BRT Sorocaba, que tem como slogan “conforto”, “rapidez”, “segurança” e que promete gerar menos poluentes precisa ser trabalhado, estudado e amplamente divulgado.

2.3 ALTERAÇÕES DO BRT SOROCABA NO COTIDIANO DOS USUÁRIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DO BAIRRO PARQUE DAS LARANJEIRAS

Os moradores do bairro Parque das Laranjeiras e demais usuários que dependem do transporte coletivo para trafegar entre o bairro e o centro do município de Sorocaba, a partir do dia 30 de agosto de 2020 tiveram que recalculer e se atentar às novas mudanças na operação da linha. Isso porque, o trajeto que era feito pela linha 42 laranjeiras Casa Branca/São Camilo foi substituído. Anteriormente o bairro era atravessado por essa linha com dois itinerários diferentes, e agora, quem necessita se locomover, precisa utilizar a linha 131 Casa Branca. A justificativa era de melhora, entretanto, houve a diminuição de uma linha que abastecia o bairro Parque das Laranjeiras, o que se contrapôs à proposta inicial de agilidade. Foi criada ainda, a linha A130 São Camilo para suprir as necessidades dos moradores do jardim São Camilo.

Por conta da escassez de informações da URBES com relação aos horários anteriores aos que estão em vigência, tanto no App, quanto no site e no telefone 118, não se consegue afirmar a diminuição significativa do número de carros que percorriam o bairro e os horários por conta da mudança de itinerário e de linha.

Tabela 3: Tabela de horários de partida da linha de ônibus 131 Casa Branca.

URBES TRÂNSITO E TRANSPORTES				Horários de segunda-feira a domingo				Tabela impressa em [09/06/2025]			
				Linha 131 - Casa Branca				Terminal: Plataforma: - Ponto: -			
Horários de segunda a sexta-feira vigente desde 01/08/2024				Horários de sábados vigente desde 03/02/2024				Horários de domingos e/ou feriados vigente desde 02/11/2023			
Bairro	Terminal	Bairro	Terminal	Bairro	Terminal	Bairro	Terminal	Bairro	Terminal	Bairro	Terminal
A 04:20	A 00:00	A 15:35	A 14:15	A 04:30	A 04:45	A 13:40	A 13:40	A 04:25	A 04:40		
A 05:00	A 00:15	A 15:55	A 14:35	A 04:55	A 05:10	A 14:00	A 14:00	A 05:00	A 05:15		
A 05:18	A 00:30	A 16:15	A 14:55	A 05:20	A 05:35	A 14:40	A 14:20	A 05:35	A 05:50		
A 05:36	A 00:45	A 16:35	A 15:20	A 05:40	A 05:55	A 15:00	A 15:00	A 06:10	A 06:25		
A 05:54	A 04:45	A 16:55	A 15:55	A 06:00	A 06:15	A 15:20	A 15:20	A 06:45	A 07:00		
A 06:12	A 05:15	17:10	A 16:15	A 06:20	06:20	A 15:40	A 15:40	A 07:25	A 07:40		
A 06:30	A 05:35	17:30	A 16:35	A 06:40	06:40	A 16:00	A 16:00	A 08:05	A 08:20		
A 06:48	05:40	17:50	A 16:50	A 07:00	07:00	A 16:20	A 16:20	A 09:05	A 09:20		
A 07:06	05:58	18:10	A 17:10	A 07:20	07:20	A 16:40	A 16:40	A 09:45	A 10:00		
A 07:24	06:16	18:30	17:10	A 07:40	07:40	A 17:00	A 17:00	A 10:25	A 10:40		
A 07:42	06:34	18:50	17:30	A 08:00	08:00	A 17:20	A 17:20	A 11:05	A 11:20		
A 08:05	06:52	A 19:10	17:50	A 08:20	A 08:20	A 17:40	A 17:40	A 11:45	A 12:00		
A 08:30	07:10	A 19:30	18:10	A 08:40	A 08:35	A 18:00	A 18:00	A 12:25	A 12:40		
A 08:55	07:28	A 19:45	18:30	A 09:00	A 08:55	A 18:20	A 18:20	A 13:05	A 13:20		
A 09:15	07:46	A 20:05	18:50	A 09:20	A 09:20	A 18:40	A 18:40	A 13:45	A 14:00		
A 09:35	08:04	A 20:25	19:10	A 09:40	A 09:40	A 19:00	A 19:00	A 14:25	A 14:40		
A 09:55	08:22	A 20:50	A 19:25	A 10:00	A 10:00	A 19:55	A 19:35	A 15:25	A 15:40		
A 10:15	A 09:15	A 21:20	A 19:45	A 10:20	A 10:20	A 20:30	A 20:10	A 16:05	A 16:20		
A 10:35	A 09:35	A 21:45	A 20:05	A 10:40	A 10:40	A 21:05	A 20:45	A 16:45	A 17:00		
A 10:55	A 09:55	A 22:05	A 20:25	A 11:00	A 11:00	A 22:00	A 21:20	A 17:25	A 17:40		
A 11:15	A 10:15	A 22:25	A 20:45	A 11:20	A 11:20	A 22:35	A 22:15	A 18:05	A 18:20		
A 11:35	A 10:35	A 22:45	A 21:10	A 11:40	A 11:40	A 23:10	A 22:50	A 18:45	A 19:00		
A 11:55	A 10:55	A 23:05	A 21:40	A 12:00	A 12:00	A 23:45	A 23:25	A 19:25	A 19:40		
A 12:15	A 11:15	A 23:25	A 22:05	A 12:20	A 12:20		A 24:00	A 20:05	A 20:20		
A 12:35	A 11:35	A 23:45	A 22:25	A 12:40	A 12:40		A 24:25	A 21:05	A 21:20		
A 12:55	A 11:55		A 22:45	A 13:00	A 13:00		A 24:45	A 21:45	A 22:00		
A 13:15	A 12:15		A 23:05	A 13:20	A 13:20			A 22:20	A 22:35		
A 13:35	A 12:35		A 23:25					A 22:50	A 23:05		
A 13:55	A 12:55		A 23:40					A 23:25	A 23:40		
A 14:15	A 13:15								A 24:15		
A 14:35	A 13:35								A 24:45		
A 15:00	A 13:55										

Observações:

Term. Sto. Antonio <-> Casa Branca	
A - Est. Itavuvu <-> Casa Branca	

Fonte: URBES Trânsito e Transportes, 2025.

Tabela 4: Tabela de horários de partida da linha de ônibus 130 São Camilo.

URBES TRÂNSITO E TRANSPORTES				Horários de segunda-feira a domingo Tabela impressa em [09 / 06 / 2025]					
				Linha 130 - São Camilo Terminal: Santo Antonio Plataforma: - Ponto: -					
Horários de segunda a sexta-feira vigente desde 01/11/2024				Horários de sábados vigente desde 17/10/2020				Horários de domingos e/ou feriados vigente desde 18/10/2020	
Bairro	Terminal	Bairro	Terminal	Bairro	Terminal	Bairro	Terminal	Bairro	Terminal
A 04:20	A 00:00	A 14:30	A 13:25	A 04:20	A 04:30	A 13:30	A 14:05	A 05:50	A 05:20
A 04:45	A 00:20	A 15:00	A 13:55	A 04:45	A 04:55	A 13:55	A 14:30	A 06:30	A 06:00
A 05:10	A 00:45	A 15:30	A 14:40	A 05:10	A 05:20	A 14:20	A 15:10	A 07:10	A 06:40
05:30	A 04:30	A 16:00	A 15:10	05:35	06:15	A 15:00	A 15:40	A 07:50	A 07:20
05:55	A 04:55	A 16:30	A 15:40	06:00	06:40	A 15:30	A 16:10	A 08:30	A 08:00
06:20	A 05:20	A 17:00	A 16:10	06:25	07:05	A 16:00	A 16:40	A 09:10	A 08:40
06:45	06:10	17:30	A 16:40	06:50	07:30	A 16:30	A 17:10	A 09:50	A 09:20
07:10	06:35	18:00	A 17:10	07:15	07:55	A 17:00	A 17:40	A 10:30	A 10:00
07:35	07:00	18:25	17:25	07:40	08:20	A 17:30	A 18:10	A 11:10	A 10:40
08:00	07:25	18:50	17:50	08:05	A 08:40	A 18:00	A 18:40	A 11:50	A 11:20
A 08:25	07:50	19:25	18:15	A 08:30	A 09:05	A 18:30	A 19:10	A 12:30	A 12:00
A 08:50	08:15	A 20:00	18:40	A 08:55	A 09:30	A 19:00	A 19:40	A 13:10	A 12:40
A 09:15	A 08:35	A 20:25	19:05	A 09:20	A 09:55	A 19:30	A 20:00	A 13:50	A 13:20
A 09:45	A 09:00	A 20:50	A 20:10	A 09:45	A 10:20	A 19:50	A 20:40	A 14:30	A 14:00
A 10:15	A 09:25	A 21:25	A 20:35	A 10:10	A 10:45	A 20:30	A 21:10	A 15:10	A 14:40
A 10:45	A 09:55	A 22:00	A 21:00	A 10:35	A 11:10	A 21:00	A 21:40	A 15:50	A 15:20
A 11:15	A 10:25	A 22:25	A 21:35	A 11:00	A 11:35	A 21:30	A 22:10	A 16:30	A 16:00
A 11:45	A 10:55	A 22:50	A 22:10	A 11:25	A 12:00	A 22:00	A 22:40	A 17:10	A 16:40
A 12:15	A 11:25	A 23:20	A 22:35	A 11:50	A 12:25	A 22:30	A 23:10	A 17:50	A 17:20
A 12:45	A 11:55	A 23:50	A 23:00	A 12:15	A 12:50	A 23:00	A 23:40	A 18:30	A 18:00
A 13:15	A 12:25		A 23:30	A 12:40	A 13:15	A 23:30	A 24:15	A 19:10	A 18:40
A 13:45	A 12:55			A 13:05	A 13:40		A 24:45	A 19:50	A 19:20
								A 20:30	A 20:00
								A 21:10	A 20:40
								A 21:50	A 21:20
								A 22:30	A 22:00
								A 23:10	A 22:40
								A 23:50	A 23:20
									A 24:00
									A 24:40

Observações:	
Term. Sto. Antonio <-> São Camilo	
A - Est. Itavuvu <-> São Camilo	

Fonte: URBES Trânsito e Transportes, 2025.

Por outro lado, analisando as tabelas de horários das duas linhas, pode-se tentar organizar e pensar se a quantidade de ônibus aumentaria ou não, se a linha 130 atendesse o Parque das Laranjeiras. Sendo assim, a população do Parque das Laranjeiras poderia ter um intervalo de espera muito menor levando em conta que poderia ter duas linhas circulando suas vias.

Tabela 5: Linhas responsáveis pelo transporte de passageiros da área de influência do Eixo Itavuvu.

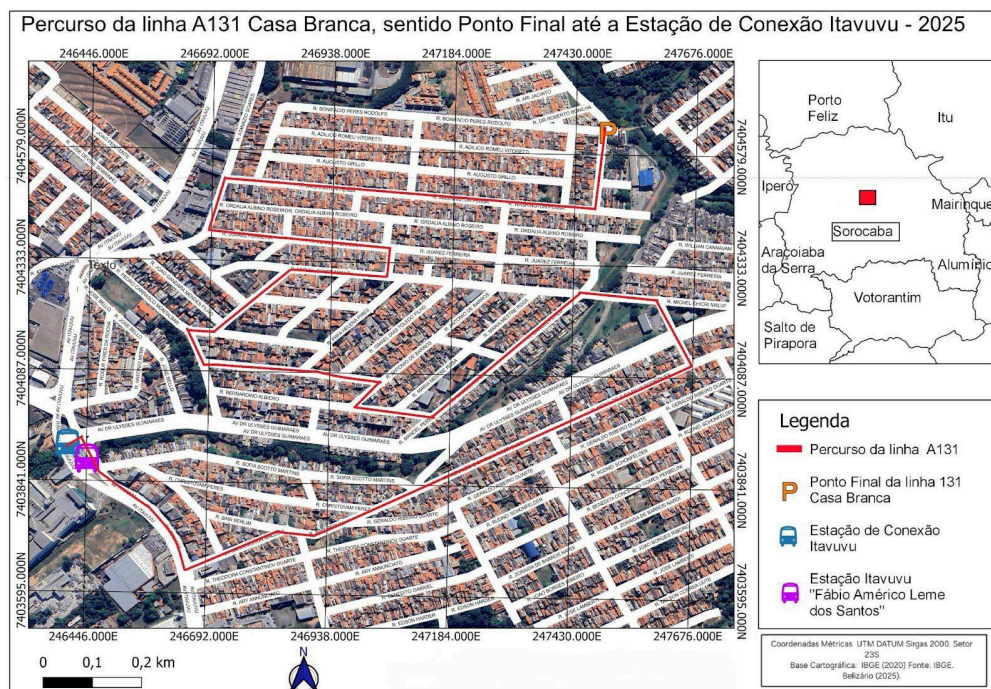
Inserção	Linha		Empresa Atual	Freq. HPM	Frota
Concorrente	25	Itavuvu	Consórcio Sorocaba	4	7
	39	Aldeia dos Laranjais	Consórcio Sorocaba	1	4
	42	Laranjeiras	Consórcio Sorocaba	10	10
	46	Paineiras	Consórcio Sorocaba	8	10
	58	Vitória Régia	Consórcio Sorocaba	8	11
	59	Maria Eugênia	Consórcio Sorocaba	5	6
	76	São Guilherme	Consórcio Sorocaba	3	4
	391	Santa Esmeralda	Consórcio Sorocaba	4	4
	581	Sorocaba Park - Santa Maria 1	Consórcio Sorocaba	3	3
	582	Jardim Imperatriz - Alpes de Sorocaba	Consórcio Sorocaba	3	4
	644	Paço Municipal - Via Jardim Maria Eugênia*	Consórcio Sorocaba	1	1
	Sub-total		50	64	
Tangente	57	Guaíba	Consórcio Sorocaba	7	7
	302	(Interbairros 2) Ipiranga - Itavuvu	STU	3	3
	303	(Interbairros 3) Itavuvu - Éden	STU	8	12

Fonte: Secretaria de Finanças, 2015.

A criação da linha 130 São Camilo e 131 Casa Branca acabou derivando mudanças para os usuários de transporte do Parque das Laranjeiras. Anteriormente, mesmo atendendo o Jardim São Camilo, a linha 42 com sufixo São Camilo também atendia as ruas do Parque das Laranjeiras e do Jardim Atílio do Silvano.

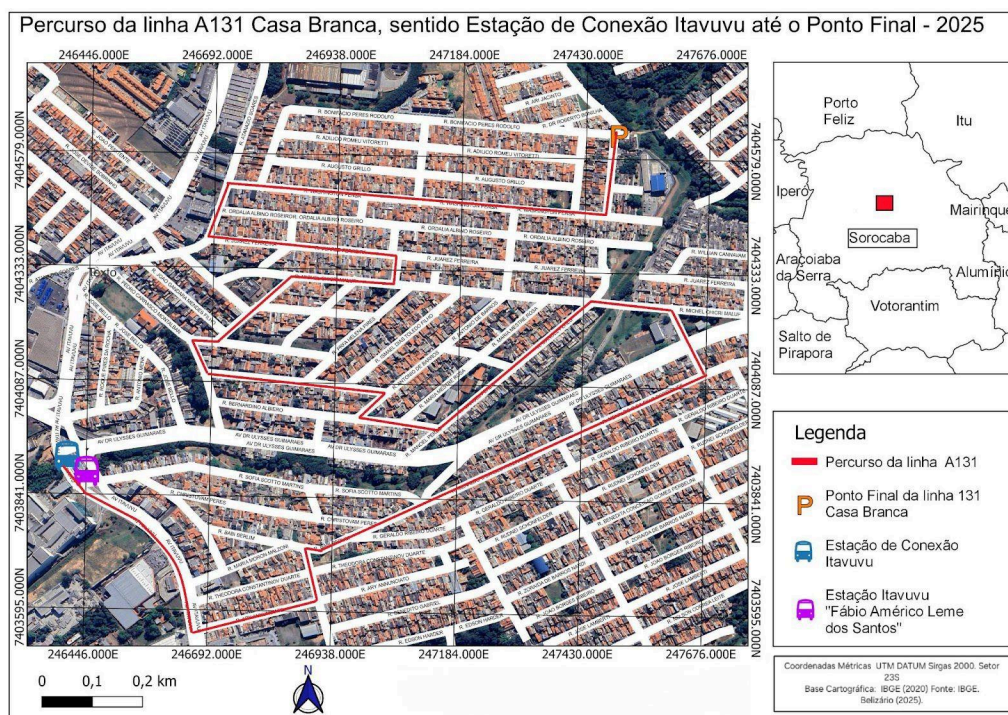
Atualmente, como pode-se observar nos mapas 2 e 3 abaixo, apenas a linha 131 passa pelas ruas do Parque das Laranjeiras tanto no sentido bairro até a região central/ECL, quanto no sentido Ponto Final da linha 131 (Ruas do Parque das atendidas: Rua Michel Chicri Maluf, Rua Rosemary de Mello M. Pereira, Rua Bernardino Albiero, Rua Manoel Peres, Rua Vidal De Oliveira, Rua Menaldo Da Costa S. Rodrigues).

Mapa 2: Percurso da linha A131 Casa Branca, sentido Ponto Final até a Estação de Conexão Itavuvu.



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

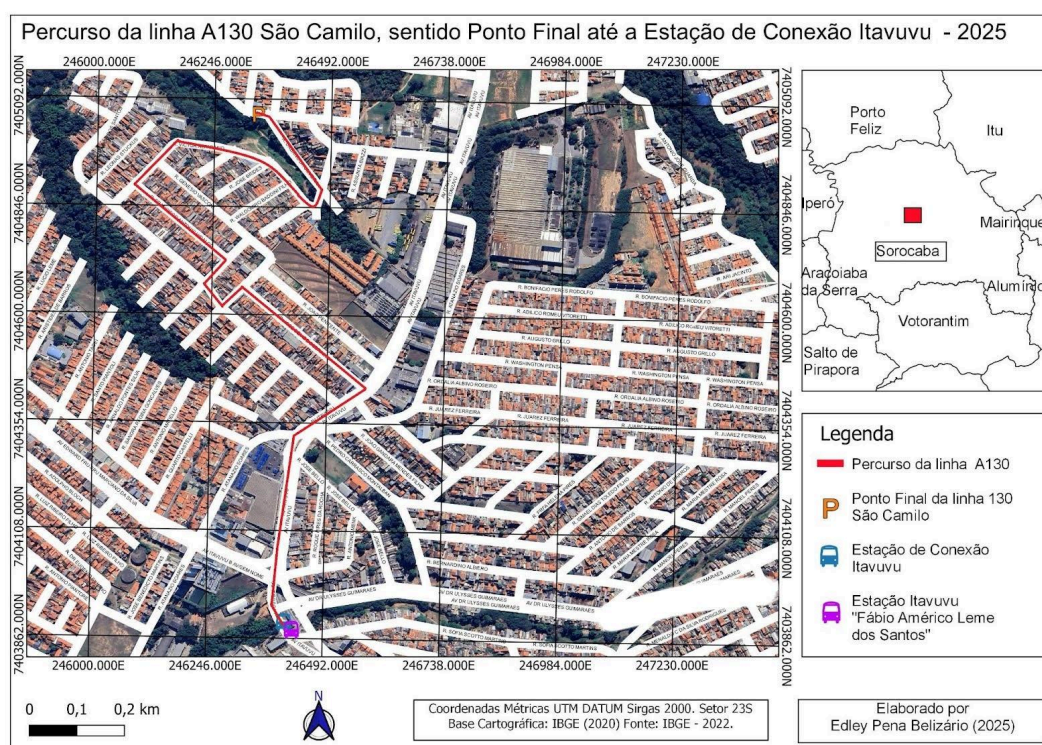
Mapa 3: Percurso da linha A131 Casa Branca, sentido Estação de Conexão Itavuvu até o Ponto Final da linha.



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

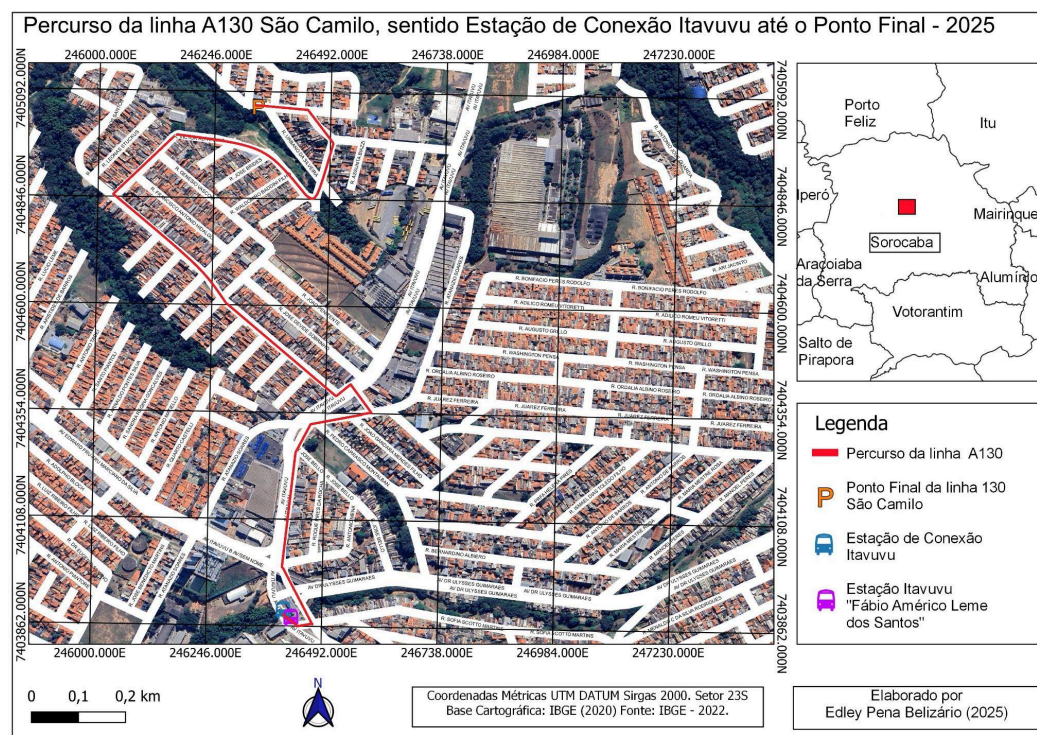
Através dos mapas abaixo, 4 e 5, podemos observar que a linha 130 São Camilo sai da ECI e vai direto para o bairro e mesmo quando está em sua versão estrutural durante os horários de pico, ele segue direto. Anteriormente ele atendia até a Rua Bernardino Albiero. Dessa forma, podemos analisar que há uma perda considerável na quantidade de veículos que atendem o bairro Parque das Laranjeiras.

Mapa 4: Percurso da linha A130 São Camilo, sentido Ponto Final até a Estação de Conexão Itavuvu.



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

Mapa 5: Percurso da linha A130 São Camilo, sentido Estação de Conexão Itavuvu até o Ponto Final da linha.



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

Até o final de agosto de 2020, a empresa Consor atendia os moradores do bairro Parque das Laranjeiras, e na figura 7, consegue-se observar que a linha 42 atendia simultaneamente os bairros São Camilo e Laranjeiras

Figura 7: Ônibus número 1051 da linha 42 Laranjeiras, sufixo São Camilo, administrado pela Consor em 2019, no Terminal Santo Antônio.



Fonte: Edson Luiz da Silva Junior, 2019.

2.4 O ACESSO AO TRANSPORTE DE QUALIDADE

Segundo Lomardo (p. 53-54, 2021) “o Estado tem um papel primordial no processo de produção do espaço geográfico, em sua ordenação e estruturação. As pessoas que o vivenciam no cotidiano através de suas múltiplas esferas, que lançam mão da força de trabalho responsável pela transformação do ambiente, também são atores de suma importância”. Ou seja, o Estado, no caso a esfera do município de Sorocaba, deve ofertar à população para a produção e reprodução cotidiana, um espaço múltiplo para se transformar. Logo, não há nada mais importante e que influencia a vida de quem trabalha e vende a sua força, que a mobilidade urbana, mais especificamente o transporte coletivo urbano.

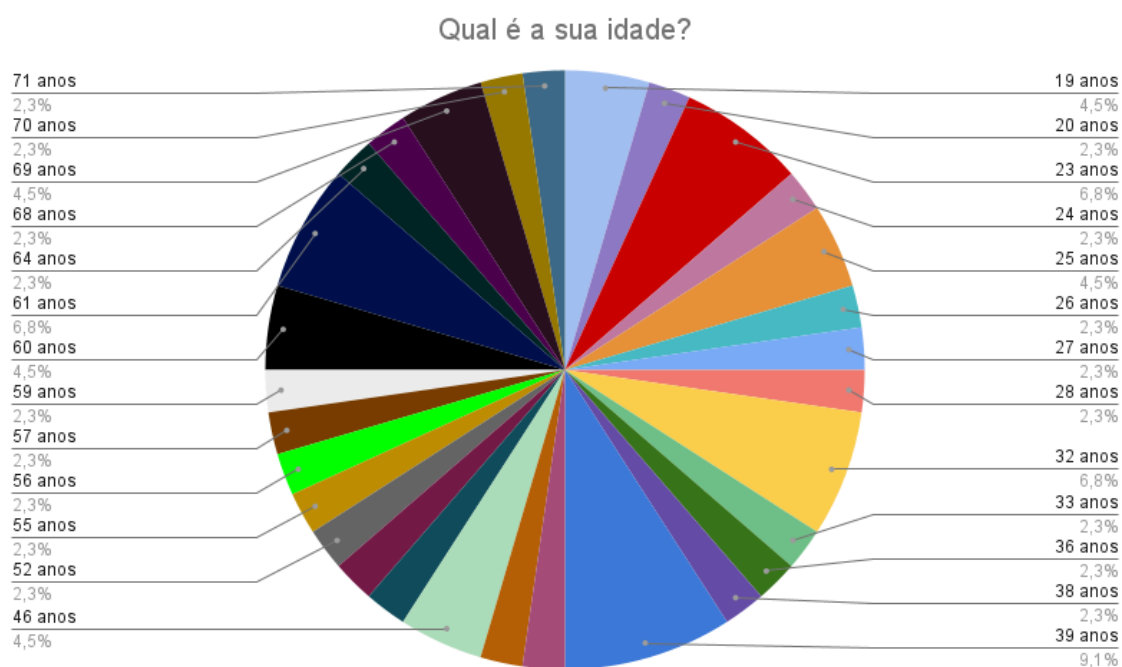
O Portal Technibus em 2021, informou que em uma pesquisa realizada pela ANTP em parceria com a Cittamobi, mostrou que nos quesitos como rapidez, conforto e segurança, o Sistema BRT Sorocaba teve índices de satisfação acima de 80%. Das 188 avaliações respondidas sobre a experiência em usar o BRT, para 84%, a rapidez nos deslocamentos é considerada ótima ou boa. Entretanto, se

levarmos em conta que a pesquisa não chegou perto de abranger e abarcar a opinião de mais de 60 mil usuários diários (BRT Sorocaba 2025), há então uma necessidade da realização de mais pesquisas. Por esse motivo, além da inexistência de outras pesquisas de satisfação, principalmente do bairro Parque das Laranjeiras, decidi realizar um questionário que é trabalhado no capítulo 3.

3 QUESTIONÁRIO APLICADO AOS USUÁRIOS DO BRT SOROCABA

A primeira pergunta que nem entrava na enumeração do questionário, era uma pergunta de responsabilidade, para não entrevistar menores de idade, da qual, indagava qual era a idade do entrevistado. Caso o entrevistado fosse menor de 18 anos, seria educadamente descartado da coleta. Nenhum participante abordado foi uma pessoa menor de idade.

Gráfico 1: Percentual das idades dos usuários do transporte público.



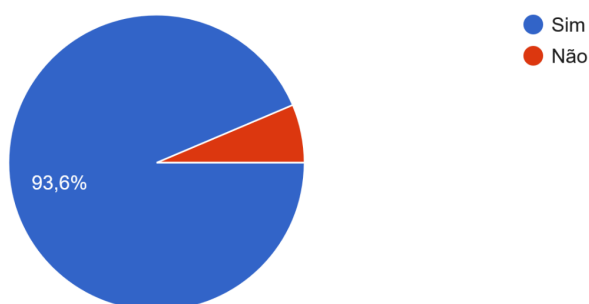
Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

Na pergunta “Qual é a sua idade?”, foi coletado ao total, 47 respostas, sendo bem diversificadas, tendo a pessoa mais jovem entrevistada com 19 anos e a mais velha com 71 anos. A partir das respostas, foi perceptível notar que as idades que mais se repetiram foram 39 anos (9,1%) e 32 anos (com 6,8%), refletindo o que Marcelo Camargo (2024), da Agência Gov da Empresa Brasil de Comunicações (EBC) relata, a idade média do brasileiro em 2023 é de cerca de 35,5 anos,

Gráfico 2: Uso do transporte coletivo dentro do município de Sorocaba

1 - Você faz uso do transporte coletivo de ônibus do município de Sorocaba?

47 respostas

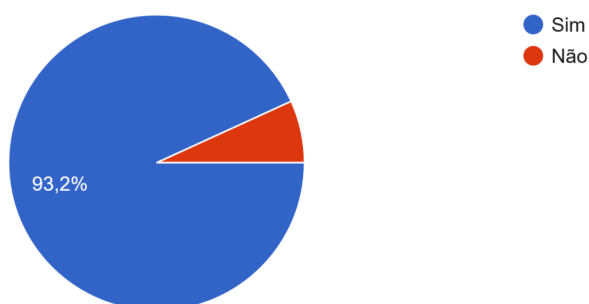


O gráfico 2 foi gerado pela ferramenta do Formulários Google, e demonstrava a questão mais importante e que resultaria na continuidade do questionário ou não. Como o foco era a percepção do usuário sobre o transporte público que atende o bairro Parque das Laranjeiras, os três entrevistados que responderam a opção “não” à pergunta, foram finalizados, restando quarenta e quatro pessoas participando.

Gráfico 3: O participante reside no bairro Parque das Laranjeiras?

2 - Você é residente do bairro Parque das Laranjeiras?

44 respostas



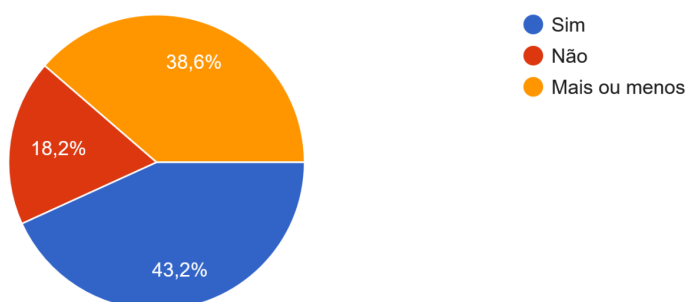
Dos 44 entrevistados, a maioria (93,2%) respondeu que morava no bairro Parque das Laranjeiras. Dos 6,8%, a maioria relatou que mora nas proximidades do bairro, como no Jardim Atílio Silvano e no Jardim Guaíba e um entrevistado

comentou que trabalha no bairro. Demonstrando que a linha é utilizada por outros grupos de pessoas, não exclusivamente por moradores do Parque das Laranjeiras.

Gráfico 4: O BRT Sorocaba atende as expectativas?

3 - O BRT Sorocaba (Bus Rapid Transit Sorocaba), implementado em agosto de 2020, atende às suas demandas e expectativas?

44 respostas

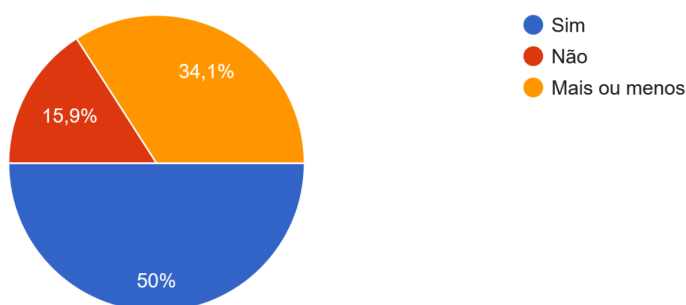


Através do gráfico 4, podemos compreender que cerca de mais da metade dos entrevistados, precisamente 56,8%, não considera que o BRT Sorocaba atende totalmente às expectativas do que se esperava, levando em consideração a demanda da população pelo transporte público de qualidade.

Gráfico 5: As Estações do BRT Sorocaba adequam-se às necessidades dos usuários?

4 - As estações do BRT Sorocaba adequam-se às suas necessidades?

44 respostas

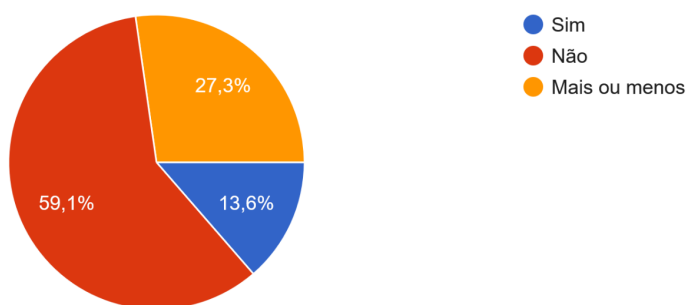


Por meio do gráfico 5, é possível compreender que metade dos entrevistados, 22 usuários, acredita que as estações implementadas pelo BRT Sorocaba atendem as necessidades, ou seja, se levar em conta que 50% dos participantes estão satisfeitos com a entrega das estações e pelo menos cerca de 34,1% estão parcialmente satisfeitos, com relação às estações, pode-se analisar que entregam uma infraestrutura que de uma certa forma, não desagrada totalmente a maior parte dos entrevistados.

Gráfico 6: A Estação de Conexão Itavuvu atende as necessidades?

5 - A estação de conexão Itavuvu, localizada ao lado da Casa do Cidadão da Av. Itavuvu, atende às suas necessidades?

44 respostas

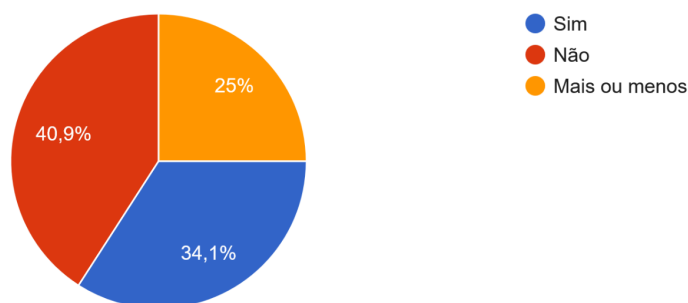


Mais da metade dos entrevistados, cerca de quase 60%, responderam que a ECI não atende às necessidades, ou seja, a estrutura padece de configurações que satisfazem os usuários. Seja uma maior cobertura, o melhor escoamento da água das chuvas ou a presença de mais unidades de bancos, a estação não oferta o que se é preciso para satisfazer as demandas dos entrevistados.

Gráfico 7: Os horários dos ônibus são adequados?

6 - Os horários de ônibus são adequados, em comparação ao período antes da implementação do BRT Sorocaba?

44 respostas

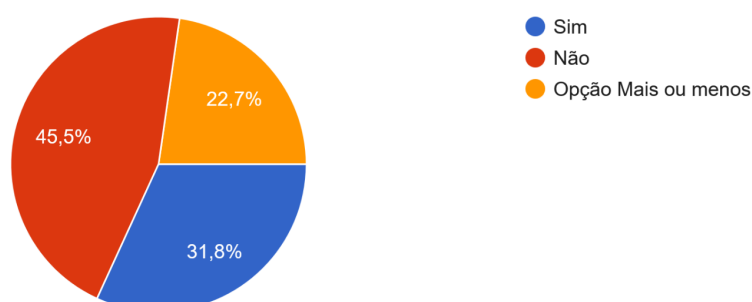


Com relação a distribuição de ônibus para a locomoção dos usuários, a opinião dos entrevistados aparecem de forma não homogênea, para 34,1% os horários se adequam, para 40,9% os horários não são adequados e para 25%, os horários não são satisfatórios, porém não são considerados inadequados. De qualquer forma, seria uma temática a ser analisada pela autoridade pública responsável pois, segundo dados da própria URBES, como citado anteriormente, para os moradores do Parque das Laranjeiras, antes da implementação e atuação do sistema BRT Sorocaba, a linha operada pela Consor tinha mais horários de ônibus, principalmente durante o horário de pico.

Gráfico 8: A mudança de itinerários das linhas atende às necessidades?

7 - A mudança de itinerários (caminhos que os ônibus percorrem) foi suficiente para as suas necessidades? Pensando no trajeto que, em sua maioria, não atende mais o Terminal Santo Antônio.

44 respostas

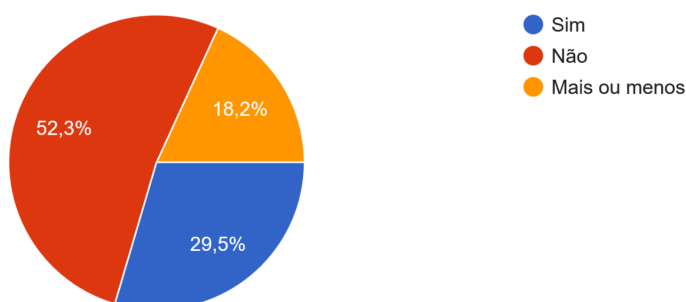


Para uma parte considerável dos entrevistados (45,9%), a mudança de itinerário, principalmente com relação a questão da linha não atender em sua maior parte, o percurso até o TSA, foi negativa, para 22,7% a mudança não chega a ser satisfatória mas não é inadequada. A parte que representa 31,8% dos entrevistados considera que a mudança foi adequada. A mudança não chega a ser satisfatória para 68,2% dos questionados, isso se deve a certos fatores, um dos principais, o aumento significativo de tempo do percurso entre o bairro e o centro do município, mas também a obrigatoriedade de uma baldeação na maior parte do horário de funcionamento do transporte coletivo.

Gráfico 9: A divisão da linha 42 Laranjeiras atende as necessidades?

8 - A alteração e divisão da linha 42 - Laranjeiras (Casa Branca e São Camilo) em 130 São Camilo e 131 Casa Branca atende às suas necessidades?

44 respostas

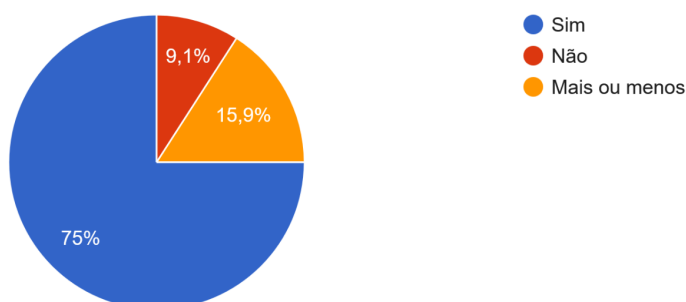


A divisão da linha 42 Laranjeiras, acabou sendo insatisfatória para cerca de 52,3% dos questionados e adequada para 29,5%,. A maioria que entendeu que a divisão não atende as necessidades, pode levar em consideração que, quando a linha era operada anteriormente pela Consor, independentemente se tinha como ponto final o bairro Casa Branca ou o São Camilo, a linha passava pelas ruas do bairro Parque das Laranjeiras.

Gráfico 10: O conforto e a estrutura do BRT Sorocaba atende as necessidades dos usuários?

9 - Com relação ao conforto e as estruturas dos ônibus do sistema BRT. Eles atendem às suas necessidades?

44 respostas

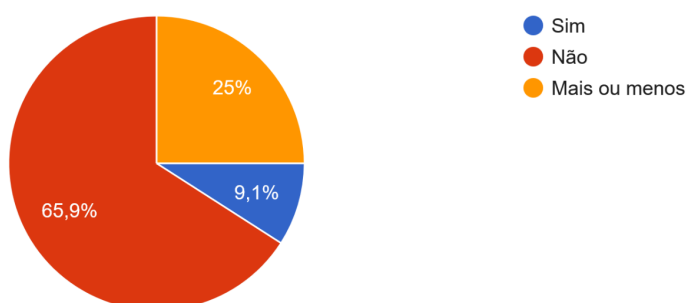


A estrutura e o conforto dos ônibus do sistema BRT Sorocaba foram um ponto que atendeu uma grande maioria dos entrevistados, cerca de 75% deles acredita que as estruturas são adequadas, o que pode ser observado pela presença de ônibus com sistema de ar condicionado e que não ultrapassam até o momento da pesquisa, os 5 anos de circulação pelas ruas da cidade.

Gráfico 11: A estação de Conexão Itavuvu consegue proteger os usuários de eventos climáticos?

10 - Em dias chuvosos ou com muita incidência solar, a estação de conexão Itavuvu consegue proteger da chuva/sol e escoar toda a água com as bocas de lobo e oferecer conforto?

44 respostas



Através do gráfico 11, podemos observar que 65,9% dos passageiros questionados consideram que a estação de conexão não consegue protegê-los da chuva ou do excesso de raios solares, o que mostra a figura 14, com uma parada com uma cobertura apenas na parte de cima e na estrutura que a sustenta na parte de trás, deixando as laterais e a frente descobertas, podendo sofrer ações de temporais com ventania que atingiriam os passageiros. Além disso, seguindo um dos questionamentos de um dos entrevistados, o processo de escoamento das águas em momento de chuvas mais intensas acaba falhando e prejudicando quem faz o uso do BRT Sorocaba.

3.1 RELATOS DOS ENTREVISTADOS

Seguindo a premissa de liberar no final do questionário, a fala aberta dos entrevistados, propus a seguinte dinâmica: “Ficou com alguma dúvida? Tem algum questionamento ou sugestão? Deseja falar alguma coisa que não foi perguntada?”, da qual, obtive 13 respostas, dentre elas, por questões de segurança dos dados, transcrevi em ordem aleatória:

- “Os ônibus são apertados e têm poucos lugares para sentar. Precisava melhorar nessa parte”.
- “Foi uma péssima ideia a mudança para o pessoal do Parque das Laranjeiras, diminuíram os ônibus”.
- “Em dias que chove bastante, a água toda de cima do Coop e do Atacadão junta no redor da estação de conexão Itavuvu e acaba alagando, nos prejudicando”.
- “Nos sábados e nos domingos acaba sendo difícil o horário”. Eu preferia quando a linha era feita pelo 42 Laranjeiras, havia mais ônibus para quem morava no Parque das Laranjeiras, pois havia o São Camilo, que entrava no bairro e seguia o mesmo percurso do Casa Branca até a Rua Manoel Perez, só depois ele seguia pela Ulysses Guimarães e assim, chegava na Itavuvu e ia para o bairro São Camilo. Nós, moradores, praticamente perdemos uma linha.

- “Eu trabalho no bairro Parque das Laranjeiras e agora acabou ficando ruim o horário e o caminho dos ônibus”.
- “Em dias com muito sol a estação fica ruim. A mudança de itinerário não fez muita diferença no meu dia a dia”.
- “Para mim que moro no Jd. Guaíba, acabou piorando a mudança. Tinha mais ônibus antes”.
- “O horário não mudou muito, continua ruim”.
- “Quando chove, acaba molhando a estação Itavuvu por dentro, mesmo ela sendo fechada. A divisão entre São Camilo e Casa Branca acabou atrapalhando na quantidade de ônibus, tendo menos e continua lotado, até mais do que antes do BRT. Para quem está vindo do centro para ir para o bairro parece pior, os horários são ruins”.
- “Os pontos e abrigos ficaram piores e não são tão bonitos como no Campolim, parece que nada foi muito pensado”.
- “Nos dias que chove fica ruim para esperar o ônibus”.
- “Precisa de melhorias, principalmente no horário, precisa aumentar e na estação do lado da casa do cidadão, em dias com chuva é muito ruim”.
- “Tenho conhecidos no bairro e antes era mais fácil. A gente podia pegar todos os ônibus na estação azul, ia ser mais fácil”.

Diante da realização do questionário, os entrevistados puderam livremente expressar algum comentário sobre o sistema BRT Sorocaba. Sobre os ônibus, um dos relatos me despertou a atenção e foi uma percepção durante a realização do roteiro de percurso, que foi a falta de lugares para se sentar na linha 140, mesmo dentro dos veículos superarticulados.

Juntamente da reclamação do horário dos ônibus, a Estação de Conexão Itavuvu foi um dos temas mais abordados nos relatos, revelando um problema que se intensifica em dias de maior incidência solar e de precipitação, fugindo do conceito de conforto do sistema, mas também demonstrando que a infraestrutura pensada para eventos climáticos acaba sendo negada a quem faz o uso do transporte. Destacaram também a mudança de itinerário da linha 42 Laranjeiras, que atendia o bairro tanto com o prefixo Casa Branca, quanto com o prefixo São Camilo, visto que, em seu itinerário, ia normalmente até a Rua Manoel Perez.

Além do mais, as paradas dos ônibus também foi um tema abordado, a configuração dos pontos de ônibus nas ruas em que a linha A131 percorre no bairro Parque das Laranjeiras não são, segundo um dos entrevistados, “tão bonitos como no Campolim, parece que nada foi muito pensado”, o que remete ao questionamento do acesso à cidade. Enquanto nos bairros mais centralizados do município (figura 10), como o Campolim citado pelo usuário, as paradas possuem até letreiro digital e porta USB para recarregar aparelhos eletrônicos. Os pontos no bairro seguem o padrão da Figura 9 (no ponto final da linha 131), o padrão anterior ao BRT Sorocaba, verde e preto

4 PERCURSO PELA LINHA DE ÔNIBUS 131 CASA BRANCA

4.1 ROTEIROS REALIZADOS ENTRE O PONTO FINAL DA LINHA E O TERMINAL SANTO ANTÔNIO

Na terça-feira do dia 10 de junho de 2025, decidi, como parte do entendimento e do uso do transporte público, pertencente ao usuário periférico, realizar o percurso entre o Terminal Santo Antônio e o Ponto Final da linha de ônibus A131/E131. Nesse primeiro roteiro, passei seguindo de forma inicial, o Percurso A - Do Terminal Santo Antônio até o Ponto Final da linha 131 Casa Branca. Para isso, parti primeiramente do TSA pegando o ônibus T140 Terminal Vitória Régia/Terminal Santo Antônio sentido bairro às 16:46, com o carro 3209, assim como demonstra a figura 13. Peguei depois na Estação de Conexão Itavuvu, a linha alimentadora A131 Casa Branca.

Figura 8: Parte frontal do carro de número 3209 da linha T140 estacionado no ponto M, localizado no Terminal Santo Antônio



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

Cheguei na Estação de Conexão Itavuvu às 17:08 e entrei no ônibus A131 às 17:12 com o carro 3048. Desci no PF às 17:31 e esperei o próximo ônibus que iria para o sentido estação Itavuvu. Porém, de acordo com o horário que eu desembarquei, o próximo carro era sentido TSA. Duração do trajeto: 45 minutos.

Figura 9: Ponto Final da linha 131 Casa Branca



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

Percurso B - Do ponto final da linha 131 até o Terminal Santo Antônio. Ao chegar no PF às 17:31, realizei a captura da figura acima, da qual, mostra a parada de ônibus que designa o PF da linha 131 Casa Branca, localizado na Rua Bonifácio Peres Rodolfo, 598-658 em Sorocaba/SP, que por sua vez, ainda possui o mesmo estilo das paradas anteriores à implementação do BRT. Esperei o ônibus que partiu exatamente às 17:50, com o carro 3045. Desci no TSA às 18:27. Duração do trajeto: 37 minutos.

Percurso C: O último trajeto do dia, seria o retorno até o PF partindo do TSA. Apanhei o ônibus do percurso programado com sentido ao Parque das Laranjeiras às 18:51, sendo a linha no seu formato estrutural E131, com o carro 3048. Chegando por fim no PF às 19:12. Duração do trajeto: 21 minutos.

Figura 10: Parada de ônibus localizada na Avenida Washington Luiz, 441 - Jardim Faculdade, próximo ao Sesc Sorocaba



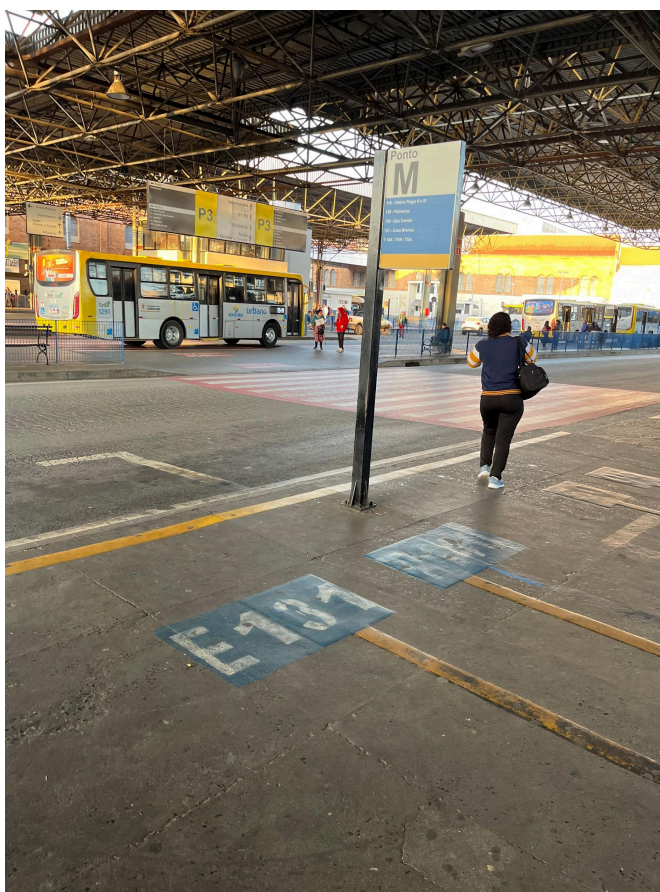
Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

Notei durante a realização do roteiro que o ponto final da linha 131, diferentemente do ponto anteriormente mostrado na figura 10, localizado próximo ao Sesc Sorocaba em uma região considerada mais centralizada do município, não possui como a figura acima, uma estrutura com porta USB para carregar dispositivos eletrônicos. O que promove a segregação dos elementos que contém na estrutura do transporte coletivo da cidade de Sorocaba que permeiam a paisagem.

Ademais, para entender melhor a dinâmica do uso do transporte coletivo pelos moradores do Parque das Laranjeiras, decidi no dia seguinte, 11 de junho de 2025, fazer um outro roteiro, que dessa vez iniciaria ao contrário, ou seja, no PF da linha 131. Um dos motivadores foi o interesse em analisar se no dia anterior houve algum problema com os horários, ou a existência de algum imprevisto, para assim, confirmar que o percurso realizado, que vai diretamente para o centro da cidade pela linha estrutural, é mais curto do que a baldeação feita entre a ECI e a EI, como constatado anteriormente pela realização dos percursos, mas também da reportagem citada conectada à linha 110 Vitória Régia II e III (antiga 58 Vitória Régia).

O roteiro se iniciou a partir do Percurso D: Que foi do PF da linha 131 até o TSA. Às 16:38, embarquei no Casa Branca com o carro 3032, da linha A131, chegando na ECI às 16:52. Nesse horário, a linha não se move até a região central, sendo necessário a baldeação na Estação Itavuvu. Saindo da ECI, entrei na Estação Itavuvu para esperar o ônibus da linha T140 sentido centro. Às 17:02 ele passou com o carro de número 3213, chegando às 17:24 no TSA, estacionando no Ponto M. Duração do trajeto: 46 minutos.

Figura 11: Ponto M, localizado dentro da Plataforma P4 no Terminal Santo Antônio.



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

Percurso E: Partindo TSA até o PF da linha 131. Como cheguei no terminal a tempo de apanhar o E131 que estava programado para sair às 17:30, esperei e ele acabou saindo às 17:32, com o carro de número 3007, do qual cheguei no PF às 18:07. Duração do trajeto: 35 minutos. Já o que Percurso F continha o último ônibus

do roteiro, peguei o E131 novamente às 18:30, com o carro de número 3032 que chegou no TSA, às 19:00. Duração do trajeto: 30 minutos.

4.2 CONSTATAÇÕES SOBRE O ROTEIRO REALIZADO

Com relação às estruturas dos ônibus, pude perceber que nos dias percorridos, estavam em pleno funcionamento do sistema de integração dos cartões e do ar condicionado, porém, levo em consideração que segundo o INMET - Instituto Nacional de Meteorologia, nas datas referidas da realização do roteiro, no dia 10 e no dia 11 de junho de 2025, a temperatura no município de Sorocaba não passou da máxima dos 19°C e 18°C respectivamente. Logo, não pude notar se o equipamento tem funcionalidade boa em dias mais quentes.

Durante todo o roteiro, também notei o funcionamento das portas e as condições das estações pelas quais o usuário que deseja se locomover do centro até o bairro Parque das Laranjeiras passa. Através da figura 12, podemos observar a parte de dentro da Estação Los Angeles, uma das três que possui duplo sentido, 5 bancos para as pessoas se acomodarem, contando com 4 pares de portas, sendo 4 para o sentido centro e 4 para o sentido bairro.

De modo geral, as portas tiveram um bom funcionamento, demorando poucos segundos para se abrirem, além da estação também contar com limpeza e uma estrutura mais pensada em dias chuvosos, mas sem a existência de um ar condicionado.

Figura 12: Visão do interior da Estação Francisco Canindé Dias de Moraes “Los Angeles”.



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

A realização dos dois roteiros possibilitou uma compreensão prática do funcionamento do sistema de transporte público do tema delimitado, evidenciando a integração necessária entre as linhas alimentadoras e a linha troncal até o terminal, bem como a diferença entre o trajeto da linha estrutural, mas também os intervalos de tempo entre conexões e a circulação dos veículos. Essa vivência foi fundamental para a observação da mobilidade urbana.

Analisando os horários de partida com relação ao ponto final, ECI e TSA não ultrapassaram dos 3 minutos, entregando um dos pontos dentro da campanha de divulgação do BRT Sorocaba, a pontualidade. Por exemplo, o percurso B e o percurso F foram contemplados com o horário exato de saída, já os outros percursos também foram muito próximos ao que se indicava na tabela 3 de horários fornecida pela URBES no dia 09 de junho de 2025. O tempo de espera a mais, se dava principalmente pelo processo de embarcar muitas pessoas e pela necessidade de passar novamente pela catraca.

Comparando os percursos também pode-se observar que os trajetos que necessitavam de uma baldeação entre a linha alimentadora e a troncal, através da

EI e a ECI acabam levando mais tempo. O percurso A e o percurso C têm o mesmo ponto de partida e chegada, entretanto, a diferença de tempo chega a ser mais que o dobro em comparação a linha estrutural, cerca de 24 minutos, o que em uma das respostas do questionário foi relatado. O percurso E também possui a mesma orientação, no entanto, ele foi realizado um dia depois, no qual, também foi atendido pela linha estrutural e durou 10 minutos a menos que o percurso A.

Com relação aos roteiros D e F, realizados na quarta-feira, tiveram como ponto de partida o Ponto Final da linha 131 e ponto de chegada o Terminal Santo Antônio, dos quais, percebe-se que há uma dicotomia de aproximadamente 16 minutos entre a linha estrutural e a baldeação entre a linha alimentadora e troncal. O mesmo ocorreu quando checamos o dia anterior e o percurso B, do qual, igualmente o percurso F, teve uma vantagem temporal de cerca de 9 minutos em relação ao percurso D.

Para além do tempo, pode-se encontrar outras percepções durante os trajetos, como por exemplo, a diferença entre a lotação, na qual, em todas as ocasiões que apanhei um ônibus da linha troncal T140 (percursos A e D) mesmo sendo de prefixo 3201 acima, ou seja superarticulados, não consegui me sentar e vieram com muitas pessoas em pé junto a mim, desde a ponta até o fim do ônibus, sendo difícil até de circular para observar, o que não se adequa ao que se entende por conforto no transporte público.

Figura 13: Parte lateral direita do carro superarticulado de número 3209 da linha T140 estacionado no ponto M, localizado no Terminal Santo Antônio.



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

Ademais, ressalto a maior rapidez e a possibilidade de ir sentado em todas as rotas realizadas pela linha estrutural. No entanto, observei que algumas pessoas faziam o trajeto a pé, porém era um número consideravelmente menor relacionado à linha troncal T140. Isso acontecia principalmente com os usuários que embarcavam durante o percurso através das 8 Estações espalhadas pelo corredor Itavuvu, antes da linha sair do corredor exclusivo e trafegar pela via comum na Rua Ary Annuncyato (sentido centro x bairro) e iniciar o trajeto pelo corredor, através da saída na Rua Maria Moron Molzoni (no sentido bairro x centro), das quais, são localizadas no Jardim Atílio Silvano, bairro também cortado pela linha 131. Os ônibus alimentadores, por sua vez, também pertencentes aos percursos A e D, estavam sem pessoas em pé, porém são a parte mais rápida do trajeto, com o percurso A sendo 19 de 45 minutos e o D 14 de 46 minutos.

Figura 14: Estação de Conexão Itavuvu e Estação Fábio Américo Leme dos Santos “Itavuvu”.



Fonte: Edley Pena Belizário, 2025.

A figura 14 retrata a Estação de Conexão Itavuvu à esquerda, o corredor exclusivo ao centro e a Estação Itavuvu à direita, na qual, pode notar que elas também estavam limpas, porém, como citado anteriormente por um dos entrevistados, não há proteção contra os raios solares na ECI, e numa possível tempestade, o usuário teria que se abrigar na EI, caso contrário, poderia enfrentar condições não favoráveis.

De forma geral, segundo o estudo divulgado pela Secretaria de Finanças em 2015, as Estações de Conexão deveriam garantir as seguintes características: acessibilidade das vias públicas às Estações; acessibilidade das Estações aos ônibus para o usuário; segurança e proteção para o usuário; iluminação e ventilação adequadas e principalmente, conforto térmico e proteção ao sol, do qual, após a realização do questionário, do percurso e da pesquisa bibliográfica, é um dos pontos que o sistema BRT Sorocaba acaba não satisfazendo as necessidades do usuário.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em 1967, Henri Lefebvre escreveu a famosa obra “O direito à cidade”. O escrito é um marco contra o desmonte de regiões inteiras de Paris para o erguimento de grandes complexos habitacionais, como uma proposta para lidar com o problema habitacional que só aumentava e até os dias atuais não se soluciona. Desde então, as intervenções geridas pelo Estado não costumam levar em consideração a satisfação das necessidades da população, mas sim, a produção e a reprodução do capital, que através do BRT Sorocaba e do transporte público no Brasil num geral, só dá continuidade à “desmobilidade” (Lefebvre 2011).

.O transporte de massas é uma das dinâmicas que mais influencia as condições objetivas da vida urbana. As infraestruturas ligadas ao transporte são os principais vetores que estruturam o espaço e diferenciam as áreas comerciais e de serviços definidoras das centralidades, concentradoras das oportunidades (educação, lazer, bons empregos etc.) típicas do bem viver urbano. Ou seja, a entrega do mínimo como um transporte com climatização, acaba entregando mais do que se costuma para se locomover e entregar a força de trabalho (Cunha; Zechin, 2022).

A mobilidade é um eixo estruturante do direito das pessoas a usarem os serviços e oportunidades encontradas nas cidades. O transporte público de massa da cidade de Sorocaba, gerido pela URBES, que junta o sistema BRT Sorocaba, a empresa Consor e a empresa City Sorocaba, necessita ouvir mais de sua população, só que de maneira eficiente, da qual, a necessidade a ser sanada vira o direito. Para além disso, é importante para a realização de pensamentos e apontamentos, que haja a liberação mais fácil de dados para a população (no geral) que deseje fazer qualquer consulta. Ter acesso ao que já foi divulgado e utilizado pelo órgão que administra os transportes na cidade é necessário, mesmo que seja uma tabela de horários de cerca de 5 anos atrás.

Para Lefebvre (2011, p. 117) “o direito à cidade se afirma como um apelo, uma exigência que só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada”. Ressaltando ainda, que o trabalho e a leitura continuam, pois a mobilidade urbana nunca para e, por exemplo, depois da implementação do BRT, entre meados de 2022, através do Complexo Viário Doutor Ulysses Guimarães, foi

inaugurado o viaduto que permeia a ECI que fica entre a Avenida Dr. Ulysses Guimarães, a Avenida Itavuvu e a Avenida Edward Fru Fru Marciano da Silva.

Sendo assim, mais um dos processos para aumentar a movimentação que também acontece por outra linha que permeia as ruas do Parque das Laranjeiras, o Interbairros VII (307) que nos leva a pensar sobre um trajeto que leva o periférico ao seu trabalho em um outro lugar, que não, o centro da cidade, mas sim, os novos centros da nova periferia dentro do que se tem de mobilidade e de urbano (Pinheiro, 2025).

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Carlos. **Obras do BRT no Campolim geram reclamações e prejuízo no comércio**. 2019. Disponível em:

<https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/obras-do-brt-no-campolim-geram-reclamacoes-e-prejuizo-no-comercio/#:~:text=Em%20raz%C3%A3o%20das%20obras%2C%20o%20deslocamento%20de,com%20obras%20em%20frente%20ao%20estabelecimento%2C%20Francine>. Acesso em: 13 jun. 2025.

BARBOSA, J. L. A mobilidade urbana como expressão do direito à metrópole. In: LIMONAD, E. et al. Um novo planejamento para um novo Brasil? Rio de Janeiro: **Letra Capital**, v. 1, 2014. p. 187- 201.

BRT SOROCABA. **Sistema BRT Sorocaba**. Disponível em:

<https://brtsorocaba.com.br>. Acesso em: 10 jun. 2025.

CAMARGO, Marcelo. **Expectativa de vida sobe para 76,4 anos no Brasil, após queda durante a pandemia**. 2024. Divulgado pela Agência Gov. Disponível em:

<https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202408/expectativa-de-vida-sobe-para-76-4-anos-no-brasil-apos-queda-durante-a-pandemia>. Acesso em: 19 jun. 2025.

CAVALCANTI, Maria Fernanda. **Projeto BRT de Sorocaba é elogiado pelo Ministério das Cidades**. 2012. Disponível em:

<https://www.mobilize.org.br/noticias/3295/projeto-brt-de-sorocaba-e-elogiado-pelo-ministerio-das-cidades.html>. Acesso em: 14 jun. 2025.

CUNHA, Débora Ferreira da; ZECHIN, Patrick di Almeida Vieira. Estrutura espacial, mobilidade e transporte público: o caso do brt norte-sul da grande goiânia / spatial structure, mobility and public transport. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 3, p. 1798-1823, 23 dez. 2022. Disponível em:

<http://dx.doi.org/10.12957/rdc.2022.59193>. Acesso em: 17 jun. 2025.

FONTES, Laércio Prado. **A história do transporte urbano na cidade de Sorocaba/SP: meio de desenvolvimento econômico e social**. 2022. 47 f. TCC

(Graduação) - Curso de Licenciatura em História, Universidade de Sorocaba, Sorocaba, 2022. Disponível em:

<https://repositorio.uniso.br/entities/publication/4959e0c6-b7ce-40bd-8f7a-0045ef210e24>. Acesso em: 14 jun. 2025.

G1. **Prefeitura de Sorocaba projeta entrega do corredor do BRT na Avenida Itavuvu para agosto**. 2020. Disponível em:

<https://g1.globo.com/sp/sorocaba-jundiai/noticia/2020/07/02/prefeitura-de-sorocaba-projeta-entrega-do-corredor-do-brt-na-avenida-itavuvu-para-agosto.ghtml>. Acesso em: 17 jun. 2025.

GOMES, Vinicius. **Laranjeiras Antigamente**. 2020. Disponível em:

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=3326194404099268&set=a.1160295350689195>. Acesso em: 13 jun. 2025.

INMET - Instituto Nacional de Meteorologia. **Previsão de Tempo Sorocaba - SP**. Disponível em: <https://portal.inmet.gov.br/>. Acesso em: 10 jun. 2025.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Editora Centauro, 2011.

LOMARDO, Juan. **Fenômenos de desigualdade**: uma investigação sobre a segregação socioespacial na vila União, Zona Norte de Sorocaba. 2021. 154 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de São Carlos, Sorocaba, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/items/768bf03c-f22c-4395-9bd1-046611315b10>. Acesso em: 18 jun. 2025.

MARICATO, Erminia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, O. ;VAINER, G; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**. São Paulo. 2000.

MARTINS, Ana Claudia. **Corte de árvores nos corredores do BRT e forma de compensação são polêmicas**. 2021. Disponível em: <https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/noticias/2021/12/684489-corte-de-arvore-s-nos-corredores-do-brt-e-forma-de-compensacao-sao-polemicas.html>. Acesso em: 14 jun. 2025.

MARTINS, Ana Claudia. **Início da operação do BRT altera trânsito e linhas de ônibus em Sorocaba**. 2020. Disponível em: <https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/inicio-da-operacao-do-brt-altera-transito-e-linhas-de-onibus-em-sorocaba/>. Acesso em: 08 jun. 2025.

MORAES, Camila Maria dos Santos. Urry, John. What is the future? **Tempo Social**, Rio de Janeiro, v. 30, n. 2, p. 317-322, 28 jul. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142099>. Acesso em: 15 jun. 2025.

PINHEIRO, Rafaela Martin. **Avenida Doutor Ulysses Guimarães**: desenvolvimento urbano e a manutenção da periferia. 2025. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura plena em Geografia) – Universidade Federal de São Carlos, campus Sorocaba, Sorocaba, 2025. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.14289/22168>. Acesso em: 12 jun. 2025.

SANTINON, Eduardo. **Mais cinco estações do Sistema BRT na Av. Itavuvu recebem placas denominativas**. 2022. Divulgado pela Prefeitura de Sorocaba. Disponível em: <https://noticias.sorocaba.sp.gov.br/mais-cinco-estacoes-do-sistema-brt-na-av-itavuvu-recebem-placas-denominativas/>. Acesso em: 16 jun. 2025.

Secretaria de Finanças. **Prestação de serviços técnicos para elaboração dos estudos necessários para a consolidação da modelagem do projeto de concessão de serviço público precedida de execução de obra pública para a implantação e operação do sistema BRT em Sorocaba**. São Paulo: Prefeitura Municipal de Sorocaba, 2015. Disponível em: <https://www.sorocaba.sp.gov.br/ppp/wp-content/uploads/sites/14/2015/11/Estudos.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2025.

SILVA, Gabriel Batista Fernandes. **Panorama geral do transporte público e estudo de viabilidade técnica de implantação de corredores de BRT na cidade de Marília-SP**. 2019. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Engenharia Civil) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2019. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/handle/20.500.14289/14499>. Acesso em: 18 jun. 2025.

SILVA JUNIOR, Edson Luiz da. **Consórcio Sorocaba 1051 em Sorocaba**. 2019. Disponível em: <https://onibusbrasil.com/jrrbus/6523248>. Acesso em: 15 jun. 2025.

SOROCABA. Prefeitura de Sorocaba. Urbes Trânsito e Transporte. **BRT – Ônibus Rápido**. 2015. Disponível em: <https://www.sorocaba.sp.gov.br/ppp/brt-onibus-rapido/#gsc.tab=0>. Acesso em: 19 jun. 2025.

TECHNIBUS, Portal. **72% dos passageiros avaliam positivamente o BRT Sorocaba**. 2021. Disponível em: <https://technibus.com.br/2021/05/01/72-dos-passageiros-avaliam-positivamente-o-brt-sorocaba/>. Acesso em: 17 jun. 2025.

ZANETTINI, Fernando Lorente. **Cidade de Sorocaba: mobilidade urbana e sistema de ciclovias**. 2018. 110 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2018. Disponível em: <https://repositorio.sis.puc-campinas.edu.br/handle/123456789/16186>. Acesso em: 12 jun. 2025.

APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO APLICADO EM CAMPO

BRT Sorocaba Eixo Norte-Sul: alterações no trajeto da Linha e ônibus Laranjeiras e suas implicações aos usuários

Título do questionário: O uso do sistema BRT Sorocaba e os usuários da linha 131 Casa Branca

Apresentação aos moradores:

Olá! Tudo bem?

Me chamo Edley Pena Belizário, sou estudante do curso de licenciatura em Geografia da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) Campus Sorocaba.

Sou morador da Zona Norte do município desde que nasci, a partir disso, sempre fiz o uso do transporte público para me locomover pela cidade.

Você poderia responder algumas perguntas de um questionário da minha pesquisa de TCC sobre transporte público, especificamente o BRT Sorocaba (Bus Rapid Transit Sorocaba) e sua condição no bairro Parque das Laranjeiras?

Reitero que nenhum dado pessoal será divulgado ou exposto em qualquer meio de comunicação e que em qualquer momento você pode desistir da pesquisa! Qualquer dúvida pode ser sanada através do email: edley@estudante.ufscar.br

A pesquisa dura em torno de 8 minutos.

SOMENTE PESSOAS ACIMA DE 18 ANOS PODEM PARTICIPAR!

Perguntas:

Qual é a sua idade?

1) Você faz uso do transporte coletivo de ônibus do município de Sorocaba?

() Sim () Não

2) Você é residente do bairro Parque das Laranjeiras?

Sim Não

3) O BRT Sorocaba (Bus Rapid Transit Sorocaba), implementado em agosto de 2020, atende às suas demandas e expectativas?

Sim Não Mais ou menos

4) As estações do BRT Sorocaba adequam-se às suas necessidades?

Sim Não Mais ou menos

5) A estação de conexão Itavuvu, localizada ao lado da Casa do Cidadão da Av. Itavuvu, atende às suas necessidades?

Sim Não Mais ou menos

6) Os horários de ônibus são adequados, em comparação ao período antes da implementação do BRT Sorocaba?

Sim Não Mais ou menos

7) A mudança de itinerários (caminhos que os ônibus percorrem) foi suficiente para as suas necessidades? Pensando no trajeto que, em sua maioria, **não atende** mais o Terminal Santo Antônio.

Sim Não Mais ou menos

8) A alteração e divisão da linha 42 - Laranjeiras (Casa Branca e São Camilo) em 130 São Camilo e 131 Casa Branca atende às suas necessidades?

Sim Não Mais ou menos

9) Com relação ao conforto e as estruturas dos ônibus do sistema BRT. Eles atendem às suas necessidades?

Sim Não Mais ou menos

10) Em dias chuvosos ou com muita incidência solar, a estação de conexão Itavuvu consegue proteger da chuva/sol e escoar toda a água com as bocas de lobo e oferecer conforto?

Sim Não Mais ou menos

Ficou com alguma dúvida? Tem algum questionamento ou sugestão? Deseja falar alguma coisa que não foi perguntada?

Descreva abaixo: