



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**CONSULTORIA TÉCNICA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

**ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DAS TARIFAS DE TÁXI DA CATEGORIA COMUM NO  
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (DE NOVEMBRO DE 1996 A FEVEREIRO DE 2022)**

**AUTOR:**

**FERNANDO T.H.F. MACHADO  
CONSULTOR TÉCNICO LEGISLATIVO  
E-mail: [fthfmachado@saopaulo.sp.leg.br](mailto:fthfmachado@saopaulo.sp.leg.br)**

**19/03/2022**

**SGP-53**



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

### INTRODUÇÃO

Em 1865, o italiano Donato Severino publicou anúncio no Jornal Correio Paulistano anunciando veículos movidos a tração animal “para alugar” para transporte de passageiros e cargas a partir de um ponto fixo (o então Largo da Sé, atual Praça da Sé). Esse é considerado o marco inicial do transporte público no município de São Paulo, que então contava com cerca de 30 mil habitantes.

A cidade teve um vertiginoso crescimento desde então, contando com recursos humanos, financeiros e materiais que a transformaram na maior do País e uma das maiores do mundo.

Para transportar esse contingente crescente de pessoas, novas tecnologias foram utilizadas, como linhas de transporte público por bondes. Então, em 1901, chegaram dois automóveis de aluguel trazidos pelo francês *Charles Burgeois*, que se juntaram aos dois veículos particulares existentes na cidade. Esse é o início da operação dos táxis motorizados em São Paulo, há 121 anos.

O advento do táxi motorizado por aqui poucos anos após o início desse tipo de operação no mundo (em 1897 na cidade de Stuttgart, Alemanha) mostra o quanto São Paulo, cidade de imigrantes, estava conectada cultural e tecnologicamente com a Europa à época.

A autorização formal da Prefeitura para o novo modal de serviço foi feita pela Lei Municipal 927, de 21/07/1906, a qual autorizava o Prefeito a conceder isenção de impostos à firma Souza Queiroz *Fomm* e Cia, ou a qualquer outra que requeresse o benefício. Também estabelecia que caberia ao Prefeito designar os pontos de estacionamento dos referidos veículos, bem como aprovar a tabela de preços dos serviços.



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

O taxímetro também foi uma inovação trazida da Europa poucos anos após sua criação, aqui sendo chamado de “*taximètre*” pela Lei Municipal 1.198, de 13/03/1909, a qual autorizou o Prefeito a conceder licença para o tráfego de automóveis adotando o referido mecanismo de medida para o cálculo do preço das corridas.

As estatísticas sobre a frota de táxis na cidade são escassas. Há referências a 14.805 “veículos a motor” para passageiros da categoria “aluguel” no Anuário Estatístico do Estado de São Paulo referente ao ano de 1962. Desse modo, os táxis representavam aproximadamente 8% da frota de automóveis da cidade.

Outro dado da mesma fonte, relativo ao ano de 1966, aponta a existência de 23.456 táxis em São Paulo, correspondendo a cerca de 6,7% da frota de automóveis naquele ano.

Seguindo essa tendência de queda, em 1980 os 34.218 táxis da capital correspondiam a cerca de 3% da frota de automóveis. A Câmara Municipal de São Paulo noticiou em seu site, em 25/10/2021, a existência de 36.922 táxis em atividade no Município (na matéria “Prefeitura de SP prorroga vencimento de taxas para taxistas durante pandemia de Covid-19”). Esse número equivale a menos de um por cento da frota de automóveis do Município.

Também são escassas informações sobre a evolução das tarifas do serviço de táxi na cidade no médio e longo prazos. Entre novembro de 1996 e fevereiro de 2022 foram editadas três portarias e seis decretos relativos ao reajuste das referidas tarifas.

O objetivo do presente Relatório é preencher essa lacuna, através da análise a evolução das tarifas cobradas no âmbito da categoria “Táxi Comum” (de longe a mais numerosa na frota que atua no Município) entre novembro de 1996 e fevereiro de 2022. Os componentes básicos da tarifa cobrada pelos táxis são: a Bandeirada, a Tarifa Quilométrica e a Tarifa Horária.



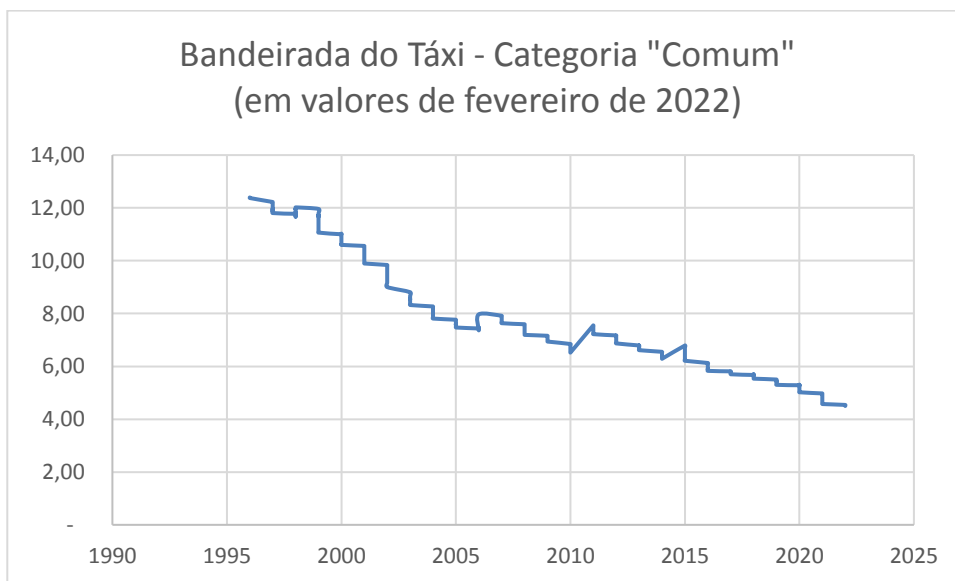
## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

### 1) ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DA BANDEIRADA ENTRE 1996 E 2022

Tendo em vista que a análise abrangeu um período de 25 anos, o IPC-FIPE (índice que mede a inflação da cidade de São Paulo) foi utilizado para possibilitar a compatibilização dos valores referentes às tarifas cobradas no serviço de táxi do Município no período.

O Gráfico 1 ilustra o valor da Bandeirada. Observou-se uma nítida tendência de queda desse valor, o qual correspondia em novembro de 1996 ao equivalente a R\$ 12,40 (em valores de fevereiro de 2022 com correção pelo IPC-FIPE). Houve, portanto, uma queda de 63,71% (de R\$ 12,40 para R\$ 4,50) no valor da Bandeirada, em termos reais, no período analisado.

**GRÁFICO 1: VALOR DA BANDEIRADA COM CORREÇÃO PELO IPC-FIPE**



Fonte: elaboração própria da Consultoria Técnica da CMSP a partir da legislação municipal.



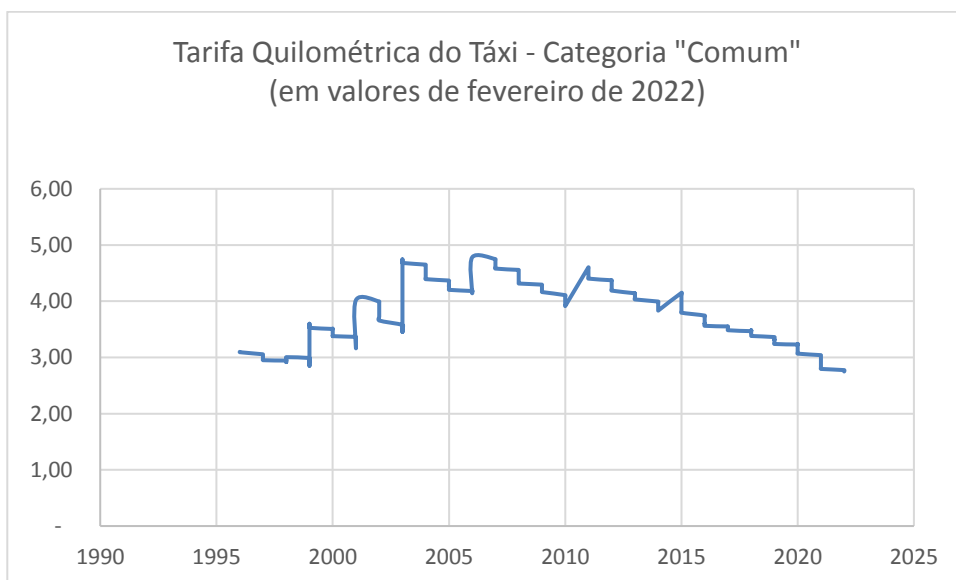
## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

### 2) ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DA TARIFA QUILOMÉTRICA ENTRE 1996 E 2022

O Gráfico 2 apresenta a evolução da Tarifa Quilométrica. Nesse caso, a análise indicou primeiramente uma tendência geral de elevação do valor dessa tarifa até 2011, com uma segunda tendência de queda desde então.

O valor da Tarifa Quilométrica correspondia em novembro de 1996 a cerca de R\$ 3,10 (em valores de fevereiro de 2022 com correção pelo IPC-FIPE). Houve, portanto, uma queda de 11,26% (de R\$ 3,10 para R\$ 2,75) no valor da Tarifa Quilométrica, em termos reais, entre novembro de 1996 e fevereiro de 2022.

**GRÁFICO 2: VALOR DA TARIFA QUILOMÉTRICA COM CORREÇÃO PELO IPC-FIPE**



Fonte: elaboração própria da Consultoria Técnica da CMSP a partir da legislação municipal.



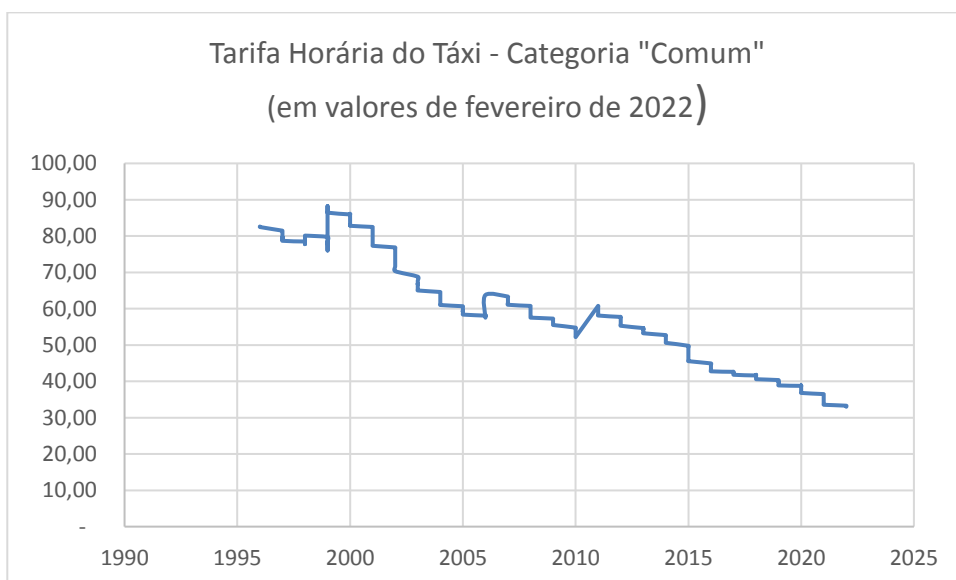
## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

### 3) ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DA TARIFA HORÁRIA ENTRE 1996 E 2022

O Gráfico 3 apresenta a evolução da Tarifa Horária. Observou-se que, após atingir um valor recorde de cerca de R\$ 88,00 em 1999, houve uma nítida tendência de queda até 2022.

O valor da Tarifa Horária correspondia em novembro de 1996 ao equivalente a R\$ 82,63 (em valores de fevereiro de 2022 com correção pelo IPC-FIPE). Houve, portanto, uma queda de 60,06% (de R\$ 82,63 para R\$ 33,00) no valor da Tarifa Horária, em termos reais, no período analisado.

**GRÁFICO 3: VALOR DA TARIFA HORÁRIA COM CORREÇÃO PELO IPC-FIPE**



Fonte: elaboração própria da Consultoria Técnica da CMSP a partir da legislação municipal.



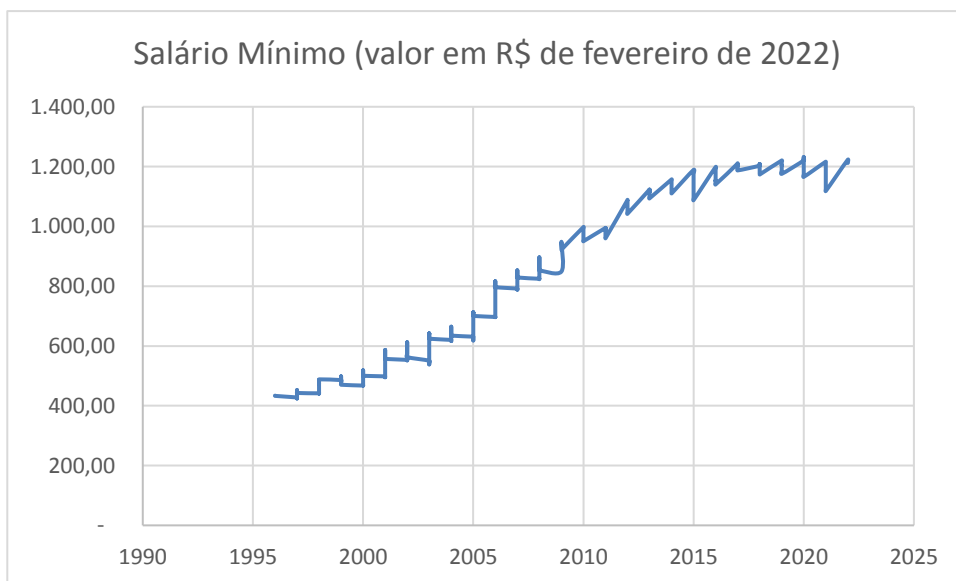
## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

### 4) ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DO SALÁRIO MÍNIMO ENTRE 1996 E 2022

O Gráfico 4 apresenta o valor do salário mínimo nacional entre novembro de 1996 e fevereiro de 2022, com correção pelo IPC-FIPE e ilustra a evolução do rendimento mínimo pago aos trabalhadores e trabalhadoras que faziam jus ao salário mínimo no período, como base de comparação em relação aos preços cobrados pelo serviço de táxi na cidade de São Paulo.

Observou-se uma nítida tendência de aumento do valor real do salário mínimo até o ano de 2014, com relativa estagnação nos anos subsequentes. O valor do salário mínimo correspondia em novembro de 1996 a cerca de R\$ 433,86 (em valores de fevereiro de 2022 com correção pelo IPC-FIPE). Houve, portanto, um aumento de 79,35% (de R\$ 433,86 para R\$ 1212,00) no valor do salário mínimo, em termos reais, entre novembro de 1996 e fevereiro de 2022.

**GRÁFICO 4: VALOR DO SALÁRIO MÍNIMO NACIONAL COM CORREÇÃO PELO IPC-FIPE**



Fonte: elaboração própria da Consultoria Técnica da CMSP.

Elaborado por Fernando T.H.F. Machado, Consultor Técnico Legislativo, em 19/03/2022



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

### **CONCLUSÕES E SUGESTÕES**

Observou-se, em termos reais, um decréscimo dos valores referentes aos componentes da tarifa cobrada pelo serviço de táxi no Município (Bandeirada, Tarifa Quilométrica e Tarifa Horária) entre novembro de 1996 e fevereiro de 2022, vis-a-vis um aumento real da remuneração mínima paga aos trabalhadores e trabalhadoras na forma do salário mínimo nacional.

Devem ser observados outros fatores como os custos de operação (os quais têm sido impactados em função dos elevados reajustes dos combustíveis no período recente) e manutenção dos veículos, bem como outros custos inerentes à atividade de transporte individual de passageiros, a exemplo dos alvarás de estacionamento e CONDUTAX.

Também deve ser enfatizado que, na atualidade, os táxis sofrem a concorrência direta de serviços de transporte por aplicativos, o que possivelmente está reduzindo a demanda de passageiros.

Com base nas informações disponíveis é possível, em tese, afirmar que para auferir o mesmo rendimento, provavelmente os motoristas de táxi na cidade de São Paulo devem estar trabalhando mais horas em relação ao que trabalhavam há 25 anos atrás.

Além do maior número de horas trabalhadas, deve ser levado em conta que é provável que os motoristas de táxi também estejam trabalhando mais tempo do que antigamente no período noturno (entre 20 h e 06 h) e aos domingos e feriados, que possibilitam a utilização da Bandeira 2, com acréscimo de 30% na Tarifa Quilométrica.

É desconhecido o potencial impacto negativo dessas horas adicionais de trabalho (além do trabalho a mais no período noturno e em domingos e feriados) sobre a saúde física e mental dos operadores do serviço. Assim sendo, sugere-se fortemente





## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

a realização de estudos técnicos, pelos setores competentes da Prefeitura, com o intuito de avaliar cientificamente a questão e possibilitar o resguardo da saúde desses profissionais.

Além desses, são necessários outros estudos técnicos referentes aos custos operacionais e de manutenção incorridos, além de um diagnóstico preciso e periódico do Sistema de Transporte Individual Remunerado de Passageiros no Município, os quais poderiam ser realizados no próprio âmbito da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte.

Também seria necessária a publicação periódica de mais pesquisas e dados técnicos e operacionais relativos ao serviço de táxi e à prestação do serviço de transporte por aplicativos, para que seja possível uma melhor avaliação do setor de Transporte Individual Remunerado de Passageiros no Município por esta edilidade, por estudiosos do setor de Transporte e pela própria sociedade.

Esses estudos e dados periódicos poderiam trazer subsídios potenciais para a elaboração de políticas públicas com vistas a aprimorar o funcionamento do serviço, bem como atender melhor às necessidades de seus operadores, operadoras e usuários.

É o Relatório.

**FERNANDO T.H.F. MACHADO**  
**CONSULTOR TÉCNICO LEGISLATIVO**  
**(e-mail: [fthfmachado@saopaulo.sp.leg.br](mailto:fthfmachado@saopaulo.sp.leg.br))**