



# TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS NO BRASIL: INTEGRAÇÃO, MUDANÇAS E PRECARIZAÇÃO

Thiago Oliveira Neto<sup>1</sup>  
Bruno Candido dos Santos<sup>2</sup>

## RESUMO

O transporte rodoviário de passageiros no Brasil é relevante por permitir um processo de integração e o oferecimento de deslocamentos de pessoas e de encomendas entre as cidades da rede urbana. A atividade de transporte no país está passando, nestas primeiras duas décadas do século XXI, por mudanças advindas da inserção de novas empresas e serviços, usos de meios técnicos informacionais na atividade e a precarização do trabalho ocasionada pelo aprofundamento da divisão territorial do trabalho. Para compreender a importância da atividade e as mudanças recentes nos âmbitos normativo e operacional, buscamos destacar primeiramente a relevância dos transportes, as mudanças engendradas pelas inserções de operações de transporte na modalidade híbrida de “fretamento compartilhado” e a precarização do trabalho potencializada.

Palavras chaves: transporte, integração, meios técnicos, precarização.

## ABSTRACT

The road transport of passengers in Brazil is relevant for allowing an integration process and the offer of displacement of people and packages between cities in the urban network. The transport activity in the country is going through changes in these first two decades of the 21st century with the insertion of new companies and services, the use of technical informational means in the activity and the precariousness of the work with the deepening of the territorial division of labor. In order to understand the importance of the activity and the recent changes in the normative and operational spheres, we seek to highlight first the relevance of transportation, the changes engendered by the insertion of transportation operations in the hybrid mode of "shared charter" and the potential precarization of work.

Keywords: transportation, integration, technical means, precarization.

## INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil é um serviço público altamente estratégico para o provimento de deslocamentos dos cidadãos e das cidadãs, permitindo efetivar uma integração nacional por meio dos fluxos ao longo da rede rodoviária instalada. Tal serviço está inscrito no espaço geográfico, formado por fixos e fluxos que constituem sistemas de objetos e sistemas de ações (SANTOS, 2014 [1988]; 2013 [1994]).

1 Doutorando em Geografia pelo programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo e pesquisador do Laboratório de Geografia Política (GEOPO/USP). Membro do Grupo de Estudos em Transporte Urbano-Regional (GETUR). E-mail: [thiagoton91@live.com](mailto:thiagoton91@live.com).

2 Doutorando em Geografia pelo programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo e pesquisador do Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental (LABOPLAN/USP). Membro do Grupo de Estudos em Transporte Urbano-Regional (GETUR) e do Grupo Rede Mobilidade Periferias (UNIFESP). E-mail: [bruno.santos@usp.br](mailto:bruno.santos@usp.br).



A atividade de transporte rodoviário de passageiros no Brasil vai se estabelecer após a inserção de infraestruturas e de normas que vão garantir a fluidez territorial, constituindo as bases para a expansão e a realização das viagens sob um amplo conjunto de regras estabelecidas pelo Estado para fins de ordenar a atividade no país. No Brasil, o serviço se faz presente em deslocamentos intermunicipais, interestaduais e internacionais, embora seja no âmbito interestadual que encontramos as articulações inter-regionais com longos percursos a interligar diferentes cidades da rede urbana brasileira e que no passado foram fundamentais para os deslocamentos migratórios de maior densidade e perenidade.

Na atualidade, este serviço público continua a desempenhar um papel relevante no deslocamento de pessoas e mercadorias no país, já que grande parte dos veículos rodoviários possuem bagageiros abaixo do salão de passageiros para transportar pertences pessoais dos próprios cidadãos e também cargas diversas. Várias empresas de transporte rodoviário de passageiros possuem serviços de encomendas que utilizam os ônibus para efetuar o deslocamento principal entre cidades distintas, de modo que a coleta e entrega do produto é realizada em grande medida por terceiros.

O transporte rodoviário de passageiros no Brasil é uma atividade originada e consolidada a partir das primeiras décadas do século XX. Atualmente, esta atividade perpassa por mudanças de ordem técnica, normativa, infraestrutural e econômica. São identificadas mudanças de ordem técnica com a inserção de novos objetos técnicos informacionais, aumento da segurança e redução da poluição dos veículos. Há modificações relativamente recentes no âmbito normativo, com embates entre empresas operadoras, sindicatos patronais e o Estado em torno da regulação das linhas regulares, atualmente operadas sob o regime autorizatório.

Diante desse contexto, este trabalho tem como objetivo central abordar as transformações recentes na atividade de transportes e o seu papel na integração territorial por meio do oferecimento de serviços em diversas cidades da rede urbana brasileira interligadas pelas rodovias. Este trabalho busca compreender o papel da atividade de transporte rodoviário de passageiros no Brasil e suas mudanças recentes nos âmbitos normativo e operacional. Tal estudo se faz necessário tendo em vista que os deslocamentos rodoviários realizam importantes articulações locais e regionais no Brasil, interligando uma diversidade de cidades com formações históricas distintas e com uma circulação de pessoas intensa entre estas. A pesquisa foi realizada em duas partes: a primeira consistiu no levantamento bibliográfico de textos que versam sobre os transportes, circulação e geografia; por fim, a segunda etapa consistiu no



levantamento de informações em sites de notícias, jornais e revistas especializadas na temática de transportes.

### **APORTE TEÓRICO**

Para compreender e analisar a integração do território pelos transportes e as mudanças destas atividades nas últimas décadas, este trabalho parte do entendimento do espaço geográfico “como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações” (SANTOS, 2013 [1994], p. 86). Esses sistemas são formados por fixos e fluxos, que, finalmente, constituem o espaço. Para a apreensão das dinâmicas das atividades inscritas no espaço geográfico, faz-se necessário refletir sobre a organização espacial, que segundo Corrêa (1987, p. 53) “é a própria sociedade espacializada”. São as atividades humanas que transformam a natureza primitiva e produzem o espaço.

A produção do espaço, pensada no contexto do sistema capitalista, traz elementos importantes para reflexão acerca das infraestruturas e serviços operados atualmente. Harvey (2005, p. 147) aponta que “a capacidade de dominar o espaço implica na produção do espaço”, ou seja, para que as atividades econômicas funcionem plenamente dentro do capitalismo, é necessária a criação de infraestruturas físicas e sociais que configuram sistemas de objetos e ações, mostrando, enfim, que a regulação é imprescindível, sobretudo, para as corporações funcionarem. Santos (2012 [1996], p. 78) afirma que “a ação é subordinada a normas, escritas ou não, formais ou informais”.

Segundo Antas Jr. (2003, p. 77), “a norma é parte constituinte do espaço geográfico – sem ela não seria possível compreendê-lo como instância social”. Isso implica em dizer que, no atual momento da sociedade, há, graças à difusão das infraestruturas para comunicar pontos diferentes no espaço, “a construção de uma consciência de território uno, ao mesmo tempo em que promoveu a capacidade de regular e gerir o uso de toda a extensão espacial pertencente ao Estado-nação a partir de um centro decisório”. (ANTAS JR, 2005, p. 117). Harvey (2005) assevera que é impossível pensar a história do sistema capitalista sem a organização de um arcabouço normativo que controle, dirija e limite a atuação das corporações, pois ainda que a competição seja um elemento basilar para o capitalismo, é o poder do Estado o responsável por definir e propiciar o funcionamento das atividades econômicas. Tal reflexão se encaixa na análise do transporte coletivo rodoviário de passageiros, que prescinde de um conjunto de regulamentos estatais para funcionar, tornando o serviço regular legalmente ofertado.

As normas (e as infraestruturas) são imprescindíveis para propiciar a fluidez territorial. São criados lugares e objetos destinados a favorecer a fluidez, já que é a circulação a conformar



a produção (SANTOS, 2012 [1996]). Finalmente, Arroyo (2015, p. 43) aponta que a fluidez territorial é “a qualidade que têm os territórios nacionais, por meio de seus agentes, de permitir uma aceleração cada vez maior dos fluxos que os estruturam”. Notamos, portanto, a importância do Estado enquanto agente produtor do espaço geográfico.

No momento atual, o Estado brasileiro tem respondido de forma ativa aos anseios do regime de acumulação capitalista balizado pelo neoliberalismo em franca ascensão desde a década de 1980. Desde então, o trabalho realizado pelas sociedades têm sido cada vez mais precarizado, com o avanço da informalidade, da flexibilidade e da terceirização. Antunes traz para o debate o termo uberização. Segundo Antunes (2020, p. 11), “a uberização é um processo no qual as relações de trabalho são crescentemente individualizadas e invisibilizadas, assumindo, assim a aparência de ‘prestação de serviços’ e obliterando as relações de assalariamento e de exploração do trabalho”. Vale ressaltar que tal processo se faz cada vez mais presente em uma miríade de atividades econômicas por todo o território brasileiro e em outras partes do mundo, contribuindo para a aceleração da precariedade das jornadas de trabalho e para a degradação cada vez mais brutal da vida.

## **RESULTADOS E DISCUSSÕES**

### **Relações entre território, técnica e norma e suas implicações para a circulação rodoviária de pessoas**

A apreensão da circulação passa pelo entendimento das relações entre território, técnica e norma. A difusão das técnicas pelo espaço geográfico ocasiona diversos rearranjos e mostra a importância nevrálgica das normas. Santos (2012 [1996], p. 230) aponta que “o espaço, por seu conteúdo técnico, é regulador, mas um regulador regulado, já que as normas administrativas (além das normas internas às empresas) é que, em última análise, determinam os comportamentos”. Nota-se que as reflexões acerca da atual organização espacial perpassam pela indissociabilidade das técnicas e normas, que em conjunto são grandes responsáveis pela produção do espaço, pela divisão territorial do trabalho e pelo desenvolvimento desigual.

Santos (1996 [1994], p. 19) assinala que “o território é o suporte de redes que transportam regras e normas utilitárias, parciais, parcializadas, egoísticas (do ponto de vista dos atores hegemônicos), as verticalidades”. Sendo assim, o território é constituído por uma multiplicidade de lugares e agentes nele instalados. Ressalta-se o papel fundamental do controle das ações, que se dá por intermédio da informação. “O território como um todo se torna um dado dessa harmonia forçada entre lugares e agentes neles instalados, em função de uma



inteligência maior, situada nos centros motores da informação” (SANTOS, 2012 [1996], p. 231). A informação é deveras imprescindível para a compreensão das ações que produzem e reproduzem os diversos rearranjos na configuração territorial, pois, cada vez mais, Estado, corporações e sociedade civil estão permeados por fluxos informacionais que definem comportamentos e regras para controlar o funcionamento dos objetos. Santos (1996 [1994], p. 17) aponta que:

Em todos os casos, a informação joga um papel parecido àquele que no passado remoto era destinado à energia. Antigamente, sobretudo antes da existência humana, o que reunia as diferentes porções de um território era a energia, oriunda dos próprios processos naturais. Ao longo da história é a informação que vai ganhando essa função, para ser hoje o verdadeiro instrumento de união entre as diversas partes de um território.

A difusão das informações é responsável, no período atual, por reforçar processos de integração territorial, pois ainda que haja territorialidades diversas por todo o globo, os fluxos informacionais são responsáveis por conectar lugares distintos e por contribuir com a regulação, elemento essencial para a configuração territorial em diversas partes do planeta. A informação ganhará maior relevância a partir da década de 1980, momento em que se preconiza a integração transfronteiriça dos territórios e mercados nacionais, envolvendo aspectos da produção, da circulação e da difusão de ideias. Em linhas gerais, “os processos de globalização e fragmentação implicam territórios diversos que se constituem, especialmente neste fim de século, em geografias da desigualdade” (SOUZA, 1996 [1994], p. 21). Ou seja, ainda que o processo de globalização presuma um ideal de igualdade entre os lugares, ele reforça e aprofunda diversos panoramas desiguais pelo globo.

Ressalta-se que as técnicas atuais são indiferentes em relação ao meio em que estão instaladas (SANTOS, 2012 [1996]). Os avanços da ciência propiciaram, no fim do século XX, a produção de um sistema de técnicas comandado pelas técnicas da informação, que se tornam um elo entre todas as demais técnicas e garantem uma presença planetária. Em cada país, as técnicas da informação alcançam a totalidade do território nacional, em um processo que realça a seletividade e a hierarquização dos lugares a partir da presença ou ausência das técnicas hegemônicas (SANTOS, 2019 [2000]).

Os avanços nas técnicas de informação e o processo de globalização resultaram em importantes transformações no território brasileiro que se refletem em modificações centrais para o sistema de movimento rodoviário e para o transporte rodoviário de passageiros. Considerando o âmbito interestadual, o serviço público regulado pela União passou, nos últimos decênios, por sensíveis mudanças técnicas, normativas e operacionais, que culminaram



em rearranjos no funcionamento das linhas, na organização interna das empresas e no panorama concorrencial.

A partir da década de 1970, o transporte rodoviário de passageiros conhece a formação dos primeiros grandes grupos corporativos, com fusões e aquisições relevantes desde então, como a da parananense Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha pela capixaba Viação Itapemirim S.A. em 1973 (ALMEIDA, 2000), duas grandes empresas que operavam rotas entre as regiões Sul, Sudeste e Nordeste, além do Distrito Federal e Goiás. Já a partir da década de 1980, as carrocerias dos ônibus rodoviários tiveram sucessivos avanços técnicos e tecnológicos para garantir a ampliação da quantidade de passageiros transportada, da capacidade de peso total, a otimização do consumo de combustíveis e demais insumos, na melhoria da segurança veicular e no conforto dos passageiros, entre outros avanços. Estas melhorias buscaram atender à crescente demanda de passageiros nos coletivos, já que o transporte coletivo rodoviário foi a principal forma de deslocamento para milhões de cidadãs e cidadãos de camadas mais populares até os anos iniciais da década de 2000, quando há a popularização do transporte coletivo aéreo de passageiros (SANTOS, 2019).

### **Mudanças recentes no arcabouço normativo do transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros no Brasil**

A expansão da malha rodoviária nacional, o início das operações de transporte de passageiros em veículos rodoviários por meio de ligações intermunicipais e interestaduais e as dinâmicas sociais em circular para fins de atender inúmeros interesses e objetivos foram fundamentais para o aparecimento e consolidação da atividade de transporte de passageiros em ônibus, que na atualidade desempenha um papel fundamental de interligar uma diversidade de cidades da rede urbana brasileira e de possibilitar aos cidadãos e cidadãs o serviço de forma regular e com os benefícios tarifários para as pessoas deficientes, de baixa renda e/ou idosos(as).

Essa atividade de transporte se estruturou em consonância com a expansão da malha rodoviária e o deslocamento das frentes pioneiras de ocupação do território nacional, momento em que as viagens de ônibus desempenharam um papel relevante no processo de ocupação do território nas margens das grandes rodovias e projetos implantados. Atualmente, pode-se apontar que a atividade de transporte rodoviário de passageiros possui central importância nas dinâmicas sociais ao longo das redes urbanas conectadas pelas rodovias, pois propicia deslocamentos de pessoas, mercadorias e encomendas.



A partir da década de 1970 houve diversas mudanças no transporte rodoviário de passageiros e foi o momento em que os primeiros grandes grupos empresariais se formam e as permissões organizadas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) são estruturadas e repassadas às empresas (ALMEIDA, 2000; SANTOS, 2019). O regime permissionário para as linhas rodoviárias interestaduais e internacionais (com origem ou destino no Brasil) vigorou de 1978 até 2003, sendo prorrogado até o ano de 2008 em virtude da necessidade de manutenção da operação das linhas até a elaboração de um novo marco regulatório que organizasse o funcionamento do serviço. No entanto, destaca-se a década de 1990 e os anos iniciais da década de 2000 como chaves para sensíveis transformações na regulação em todo o território nacional. São criadas diversas autarquias federais e estaduais para a normatização e controle de serviços públicos, como a Agência Nacional dos Transportes Terrestres-ANTT, fundada em 2001, que se torna a responsável pelo transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros após o controle efetuado pelo DNER, posteriormente extinto em 2001<sup>3</sup> para a criação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) (PEREIRA, 2014).

Tais modificações são basilares para o entendimento da atuação estatal atrelada à regulação do transporte rodoviário de passageiros. A ANTT é uma autarquia que tem como prerrogativa atender às demandas de Estado, corporações e sociedade. Embora seja criada pelo próprio Estado, uma autarquia possui grau considerável de autonomia em relação aos objetivos postos pela administração pública. A criação das agências reguladoras no Brasil se verifica sobretudo em governos de cunho neoliberal, em que o Estado se ausenta do papel de principal regulador em diversos segmentos. Sob a perspectiva de um Estado neoliberal, é a economia que pauta e define a agenda e as decisões jurídicas e políticas (FARIA, 1999), ou seja, o âmbito econômico é em grande parte responsável por ditar a regulação produzida no âmbito estatal.

Segundo Faria (1999, p. 154), “o direito positivo do Estado-nação já não dispõe mais de condições para se organizar quase exclusivamente sob a forma de atos unilaterais, transmitindo de modo ‘imperativo’ as diretrizes e os comandos do legislador”. O autor ainda destaca que, no contexto de economia globalizada, o “direito da produção” exerce a centralidade da produção e da transformação do direito positivo, especialmente no âmbito do direito fiscal, econômico e trabalhista (FARIA, 1999). Tem-se um cenário novo, no qual há a

3 A ANTT e o DNIT são criadas pela lei federal nº 10.233, de 5 de maio de 2001 (BRASIL, 2001, s/p) e possuem suas estruturas organizacionais definidas pelos decretos nº 4.129 - DNIT (BRASIL, 2002, s/p) e nº 4.130 - ANTT (BRASIL, 2001, s/p) em 2002.



deflagração da regulação híbrida, que se situa em um contexto de pluralismo jurídico, onde outros agentes, além do Estado-nação, produzem regulação. Segundo Faria (1999, p. 150), o pluralismo jurídico “revela a heterogeneidade do direito estatal e a existência de várias ordens jurídicas num mesmo espaço geopolítico, relacionando-se em complementaridade, confrontação ou desarticulação”. Apesar da emergência do pluralismo jurídico e da atuação mais presente das autarquias em diversos serviços públicos, como o transporte rodoviário interestadual de passageiros, a regulação é imprescindível para o funcionamento da economia. Santos (2012 [1996], p. 228) aponta a “necessidade de adoção, de um lado, de objetos suscetíveis de participar dessa ordem e, de outro, de regras de ação e de comportamento a que se subordinem todos os domínios da ação instrumental”<sup>4</sup>.

Nota-se a capilaridade do transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil, que está presente em 2.179 municípios em 25 unidades da federação<sup>5</sup> e no Distrito Federal, com 225 empresas e 2.462 ligações<sup>6</sup> de longa distância (com mais de 75 quilômetros de extensão) (ANTT, 2021). Esta capilaridade requer uma regulação presente, atuante e coerente, que contemple as particularidades operacionais em cada região brasileira e a multiplicidade de razões de viagem em todo o território nacional.

No ano de 2008 foi elaborado pela ANTT o Projeto da Rede Nacional de Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros (ProPass Brasil), que tinha como objetivo licitar a atividade em todo o território nacional, com a inclusão de novos atendimentos e novas linhas. A Agência realizou dois estudos distintos com a finalidade de coletar informações para estruturar uma rede nacional de transporte rodoviário de passageiros que atendessem a parâmetros operacionais como número mínimo de veículos por linha em ambos os sentidos (ida e volta), frequência mínima de viagens em cada semana, idade máxima da frota, entre outros. No estudo de 2008, o sistema contém 1.967 linhas distribuídas em 18 grupos subdivididos em 60 lotes, com a incorporação de 34 novos municípios que não tinham linhas regulares. Diante de sucessivas pressões por parte das organizações representantes das

4 Santos (2012 [1996], p. 232) assevera que, no período atual: Através de ações normatizadas e de objetos técnicos, a regulação da economia e a regulação do território vão agora impor-se com ainda mais força, uma vez que um processo produtivo tecnicamente fragmentado e geograficamente espalhado exige uma permanente reunificação, para ser eficaz. O aprofundamento resultante da divisão do trabalho impõe formas novas e mais elaboradas de cooperação e de controle. As novas necessidades de complementaridade surgem paralelamente à necessidade de vigiá-las, acompanhá-las e regulá-las. Essas novas necessidades de regulação e controle estrito mesmo à distância constituem uma diferença entre as complementaridades do passado e as atuais.

5 O estado do Amapá não possui linhas rodoviárias interestaduais.

6 Conforme metodologia organizada por SANTOS (2019), que agrupa duas ou mais linhas com prefixos iguais e classes de serviços distintas.





principais companhias de transporte de passageiros, como a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI)<sup>7</sup>, os estudos foram refeitos e algumas características da licitação foram alteradas. Em 2014, a licitação ocorreria com 16 grupos subdivididos em 54 lotes com 1.836 linhas (SANTOS, 2019).

Após essas duas tentativas frustradas de licitação do transporte rodoviário interestadual de passageiros, há a regulamentação da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015, que “dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização” (ANTT, 2015). Embora as autorizações sejam mais flexíveis, são juridicamente mais precárias, pois não há prazos fixos para a duração da prestação do serviço como nas concessões e permissões. Ademais, a fiscalização do regime autorizatório é relativamente mais complexa em virtude da possibilidade de repasse associada a um número menor de obrigatoriedades exigidas pelo poder regulador<sup>8</sup>.

A partir do dia 19 de junho de 2019 entrou em vigor o regime de liberdade tarifária, cuja nova redação do artigo 54 da Resolução nº 4.770 aponta que “a tarifa é exercida em liberdade de preços dos serviços” (ANTT, 2015). Trata-se de uma regulamentação que extinguiu o coeficiente tarifário até então em vigor, que estabelecia um limite máximo para os preços das tarifas calculado por quilômetro rodado conforme cada classe de serviço (convencional, executivo, leito e semi leito). No dia 18 de junho de 2019, a ANTT, por intermédio da Portaria nº 1, implantou o projeto LITAR, que tinha como objetivo “avaliar e monitorar os impactos decorrentes da liberdade tarifária no serviço regular de transporte rodoviário interestadual de passageiros sob o regime de autorização” (ANTT, 2019a). Este projeto foi encerrado no dia 04 de dezembro de 2019 pela Portaria nº 3, a partir da constatação de que as empresas continuaram

7 Em reportagem veiculada pela revista Technibus em agosto de 2013 (ano 22, número 109) intitulada “Sai a licitação”, Paulo Porto Lima, presidente da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI), defende o setor privado em detrimento do certame elaborado pela autarquia federal. Segundo a matéria: “Outro ponto polêmico é em relação à qualificação técnica. Porto Lima defende que a atividade sempre foi exercida pelo setor privado que acumulou conhecimento técnico ao longo dos anos, e destaca que essas experiências não foram levadas em consideração no momento de estipular as exigências de qualificação para prestação do serviço” (BERTACHINI, 2013, p. 17).

8 As autorizações têm um prazo de duração de três anos e podem ser renovadas desde que a empresa respeite algumas especificações operacionais durante o período em questão, como idade média da frota de 5 anos e idade máxima dos veículos de dez, cadastramento dos motoristas devidamente capacitados conforme as normas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), entre outros (ANTT, 2015). Trata-se de um regime jurídico que garante maior flexibilidade ao setor, pois diferentemente das concessões e permissões que perduram por prazos mais longos, as autorizações propiciam a distribuição das linhas entre as companhias, sobretudo aos grandes conglomerados.



praticando “preços de passagem muito similares aos praticados antes da abertura de mercado” (ANTT, 2019b).

Vale ressaltar que o transporte rodoviário interestadual cumpre importante função social no provimento de deslocamentos para as classes sociais mais populares, o afrouxamento das normas atinentes ao transporte coletivo rodoviário interestadual propiciou, ainda que indiretamente, a emergência de novos agentes que, por intermédio dos sucessivos avanços tecnológicos engendrados no contexto do meio técnico-científico informacional e da globalização, são responsáveis pela ascensão de novas alternativas ao transporte regular, como as chamadas “plataformas de intermediação” que emergem a partir de 2016.

### **Transformações territoriais e os avanços tecnológicos no transporte rodoviário de passageiros**

Para pensar os novos agentes na circulação rodoviária de pessoas sobre ônibus no Brasil, faz-se necessário um conjunto de reflexões acerca das transformações territoriais e os avanços tecnológicos efetuados no bojo do que Santos (2012 [1996]) chama de meio técnico-científico-informacional, que se inicia após a Segunda Guerra Mundial e se dá efetivamente nos países de Terceiro Mundo ao longo da década de 1970. “Essa união entre técnica e ciência vai dar-se sob a égide do mercado. E o mercado, graças exatamente à ciência e a técnica, torna-se um mercado global.” (SANTOS, 2012 [1996], p. 238).

As relações entre os atores hegemônicos e os objetos modernos no bojo do meio técnico-científico-informacional são as principais responsáveis no processo de globalização. Isso implica em dizer que as reflexões acerca das redes materiais e imateriais e os desdobramentos do funcionamento destas em cada território perpassam pela apreensão dos avanços técnicos e tecnológicos e sua subordinação às lógicas globais. Reforça-se a importância dos capitais fixos (redes técnicas e fixos geográficos especializados) e dos constantes (insumos, materiais rodantes etc.), culminando na ampliação do movimento e elevação da importância de todos os fluxos, tornando a vida de relações mais relevante (SANTOS, 2012 [1996]).

Diante de tais prerrogativas, os avanços tecnológicos associados aos diversos processos responsáveis pelo funcionamento do transporte rodoviário de passageiros são centrais para o entendimento da atual organização espacial do serviço no Brasil e em outras partes do planeta. Santos (2012 [1996], p. 181) afirma que “a tecnologia atual se impõe como praticamente inevitável. Essa inevitabilidade tanto se deve ao fato de que a sua difusão é comandada por uma mais-valia que opera no nível do mundo e opera em todos os lugares”. Esta consideração é



fundamental para situar as transformações técnicas e tecnológicas transcorridas no transporte rodoviário de passageiros no Brasil a partir da década de 2000, momento em que a informatização<sup>9</sup> de processos de comercialização de bilhetes ganha maior relevância e a internet é utilizada de forma cada vez mais maciça.

A internet também passa a ser utilizada pela ANTT para a coleta e transmissão de dados acerca da circulação de passageiros nas linhas interestaduais e internacionais reguladas pela agência. O Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP) é responsável pela coleta e tabulação de dados relativos ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros em todas as modalidades e tipos de serviço desde a Resolução nº 248, de 09 de julho de 2003. Os dados coletados desde 2005 são disponibilizados gratuitamente para consulta pelo sítio eletrônico da agência sem necessidade de cadastro prévio ou solicitação junto ao Portal da Transparência do Governo Federal. Outra base de dados disponível gratuitamente pela agência é a do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (MONTRIIP), criado pela Resolução nº 4.499, de 28 de novembro de 2014, que faz a coleta de dados em tempo real da operação das linhas em todo o território nacional. O envio é de responsabilidade das empresas operadoras do serviço regular, o que em certa medida justifica as lacunas nas informações, sobretudo em relação a falhas de conexão, já que o MONTRIIP utiliza o envio instantâneo das informações.

Em linhas gerais, nota-se que a informatização das operações no transporte rodoviário de passageiros, sobretudo no âmbito interestadual, perpassa por ações integradoras entre Estado (via ANTT no contexto nacional) e corporações, que visam conferir maior precisão tanto ao controle dos fluxos de passageiros quanto maior rentabilidade na comercialização de passagens. Sobre este último aspecto, destaca-se a criação de diversos sítios eletrônicos de vendas de passagens que reúnem variadas empresas em um único endereço na web. Tal estratégia confere dois aspectos importantes para as companhias operadoras das linhas. O primeiro diz respeito à possibilidade de maior divulgação dos próprios atendimentos, já que estes sítios eletrônicos de maior porte investem maciçamente em publicidade. O segundo diz respeito ao fato de a empresa de transportes não ter a necessidade de elaborar um sistema de vendas exclusivo em seu próprio sítio eletrônico, ainda que o aluguel do “espaço” nos principais sites de venda não

9 A Viação Itapemirim implantou um sistema de venda de passagens online no ano de 2003 (TECHNIBUS, 2003). Já a Expresso Guanabara foi a primeira empresa da região Nordeste a comercializar passagens online (ABRATI, 2006).



seja gratuito. O quadro 1 destaca os principais sítios eletrônicos que funcionam como “marketplaces” para empresas de transporte rodoviário de passageiros.

Site	Ano de fundação	Empresas afiliadas
Clickbus	2013	Mais de 120
Guichê Virtual	2013	248
De ônibus	2018	212
Embarca Aí	2021	61

Quadro 1. Principais sítios eletrônicos que são “marketplaces” para vendas de passagens rodoviárias no Brasil. Fonte: sítios eletrônicos de Clickbus <<https://www.clickbus.com.br/institucional/sobre-nos>>; Guichê Virtual <<https://www.guichevirtual.com.br/quem-somos>>; De ônibus <<https://deonibus.com/quem-somos>>; Embarca Aí <<https://www.embarca.ai/quem-somos>>. Acesso em: 19 set. 2021. Org.: Bruno Candido dos Santos.

Ressalta-se o alto número de companhias nos sítios selecionados, o que se explica pela presença de várias empresas em sites distintos e pela presença de operadores intermunicipais restritos ao transporte dentro de cada unidade federativa, o que contribui para incrementar o número de afiliadas a cada site. Nota-se que todos os sítios eletrônicos foram criados na última década, sendo que nenhum possui mais de dez anos de existência. Outras iniciativas relativamente similares foram criadas por empresas de transporte rodoviário, sobretudo no seio de grandes grupos do setor. Destaca-se os sites “Outlet de passagens”<sup>10</sup>, do grupo JCA, formado por empresas como Auto Viação 1001 (RJ), Auto Viação Catarinense (SC), Viação Cometa (SP) etc., e o site “Mobifácil”<sup>11</sup>, do grupo Comporte, que contém empresas como Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha (SP), Empresa de Ônibus Princesa do Norte (PR), Expresso Itamarati (SP), Expresso Maringá (PR), Expresso União (MG) etc.

### **Os novos agentes na circulação rodoviária de pessoas sobre ônibus**

Novos agentes passaram a compor o arranjo de transporte rodoviário de passageiros no Brasil e podemos apontar o surgimento de pelo menos três principais grupos: o primeiro deles é composto pelas empresas de viação tradicionais que operam as viagens regulares há décadas e atualmente realizam as viagens mediante o regime de autorização precária em decorrência da não realização de concessões; um segundo contexto diz respeito às mudanças normativas nos transportes que possibilitou o ingresso de novas empresas no transporte regular mediante a solicitação e autorizações precárias dentro de um regime de “liberalização” potencializado a partir de 2019; o terceiro elemento importante de contextualização foi a inserção de empresas *startups* com o uso de aplicativos, dentro de uma lógica em que as viagens são delegadas para

10 Sobre isso, ver <<https://www.outletdepassagens.com.br/saiba-mais>>. Acesso em 19 set. 2021.

11 Sobre isso, ver <<https://www.mobifacil.com.br/sobre-nos.html>>. Acesso em 19 set. 2021.



terceiros, em um sistema de operação que não pode ser caracterizado como fretamento e nem como transporte regular (“linhas”), essa terceira modalidade constitui o que fora chamado por Oliveira Neto e Santos (2021) de híbrido, com a presença de elementos de ambas as modalidades.

Esta terceira modalidade traz a fusão de elementos do transporte regular e do fretamento, que é denominado pelas empresas *startups* de “*shared charter*” (“fretamento compartilhado”). A inserção desse híbrido está circunscrita às transformações recentes no âmbito do transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil. A inserção desse novo híbrido e o afrouxamento do regime normativo constituíram um ambiente favorável não somente para a continuidade e expansão dessas operações híbridas, mas também possibilitou a inserção de novas empresas na atividade de transporte interestadual em todas as regiões e eixos estruturantes do país, potencializando a concorrência entre empresas e aprofundando a precarização do trabalho.

A atuação inicialmente regional da empresa de tecnologia Buser passou a ter uma expansão a partir de 2018 com uso de *marketing* enquanto uma estratégia competitiva de inserção no mercado e de ampliação territorial. Com uma expansão territorial gradual, a Buser (sistema de operações similar ao da Flixbus na Europa) e as empresas de fretamento têm realizado o deslocamento de passageiros em diversos estados do Brasil com forte atuação nos pares de deslocamentos nos quais há maior intensidade de fluxos e maior dinâmica interna da rede urbana, destacando os estados do Sudeste e do Nordeste. Em grande medida, as operações da companhia são irregulares, pois ela realiza viagens em formato de linhas regulares, ou seja, com a venda de viagens em circuito aberto, no qual o ônibus que transportou os passageiros em um determinado trajeto não precisam retornar com este grupo de pessoas ao ponto inicial. Há uma violação ao regime de fretamento, que prevê a operação em circuito fechado<sup>12</sup>, diferente das linhas regulares. Ou seja, utilizando o fretamento de ônibus, a Buser opera, no limite, linhas regulares de forma irregular (FRIAS, 2021; ANTT, 2021; PELEGI, 2021). Guimarães (2020, p. 180) pontua que a viabilidade da atuação da Buser está centrada justamente na “combinação de atributos de ambos os serviços regulados”:

12 O circuito fechado ocorre no transporte rodoviário de passageiros sob o regime de fretamento. O fretamento consiste no aluguel de ônibus pelo Estado, por uma empresa ou grupo de pessoas que deseja fazer uma viagem com ida e volta previamente estabelecidas. Este aluguel pode ser realizado por companhias que desejam transportar funcionários diariamente ou ainda para viagens eventuais e turísticas. Portanto, há uma diferença basilar para o circuito aberto, que é operado por linhas regulares, nas quais o passageiro paga somente por uma viagem, sem necessariamente realizar o trajeto de retorno.



(i) sem a observância do circuito fechado; (ii) com a variação total das pessoas transportadas; (iii) sujeitas a cancelamento; (iv) adquiridas com o pagamento de contraprestação individual e unitária; (v) sem quaisquer limitações prévias sobre a quantidade de itinerários percorridos, afastando o caráter ocasional; e (vi) sem a submissão aos deveres impostos por Leis Federais, quanto à concessão de gratuidades e de descontos (GUIMARÃES, 2020, p. 180).

Passos (2020) considerou as operações de viagens rodoviárias por meio de aplicativos como legais<sup>13</sup>, tomando como base o próprio processo recente de liberalização dos transportes rodoviário de passageiros no Brasil, destacando-se a base constitucional referente a livre iniciativa, concorrência, opção de escolha da modalidade de transporte “pelo usuário previsto na Lei 10.233/15 e as diretrizes trazidas pela Lei da Liberdade Econômica que impõe à Administração Pública o dever de não criar óbices na disseminação de novas tecnologias e mercados” (PASSOS, 2020, p. 77). Já Guimarães (2020, p. 29) destaca que as inovações desafiam o direito, pois no cenário de inserção de uma inovação disruptiva com uma “nova tecnologia ou prática comercial pode até atrair a jurisdição, a competência de uma agência regulatória, mas não se encaixa propriamente com o quadro regulatório de que a agência dispõe” constituindo em uma “disrupção regulatória”. Além disso, a mesma autora ainda aponta que:

decisão política não mais se dá entre os extremos “proibir” e “permitir”. A ponderação deve ser outra: entre (i) equiparar o player disruptivo aos demais players do setor, assumindo que as peculiaridades da inovação não justificam a sua diferenciação para uma determinada seara de responsabilidade; e (ii) fundar outro nicho para essa nova apresentação – o que, implicitamente, legitima a “fuga regulatória” anterior –, promovendo a criação de parâmetros de controle diferenciados (GUIMARÃES, 2020, p. 30).

Oliveira Neto e Santos (2021) e Guimarães (2020) destacaram que o fretamento colaborativo foi um potencializador de diversas mudanças no transporte rodoviário de passageiros no Brasil. Guimarães (2020, p. 161) enfatiza que essas mudanças ocasionadas pela inserção da Buser no mercado não ocorreram dentro de um “um processo institucionalmente

13 “Ao analisar as controvérsias jurídicas concernentes à Buser, concluiu-se que: (a) a Buser não pratica concorrência desleal com o transporte regular de passageiros, já que tratam-se de modalidades submetidas ao mesmo regime, de liberdade de preços e concorrências; (b) o aumento na demanda por transporte coletivo em regime de fretamento não descaracteriza a sua natureza jurídica, pois não se pode impedir o desenvolvimento de uma atividade privada, ou seja, não se pode limitar as empresas que prestam serviços por fretamento a determinada capacidade oferta; (c) a Buser não vende passagens, o fretamento colaborativo funciona a partir de uma forma de rateio com preços dinâmicos e depende de uma determinada quantidade de pessoas para realizar determinada viagem, se a quantidade não for alcançada, a viagem não acontece, por outro lado; e (d) a Buser, por oferecer passagens apenas de ida, descumpra a norma de circuito fechado imposta por normas infralegais ao serviço de fretamento, contudo, ressalta-se que essa norma é ilegal pois extrapola os limites legais determinados pelo legislador ao regulador. Por fim, a análise dos julgados demonstrou um cenário de extrema incerteza no Poder Judiciário, com posicionamentos divergentes a respeito da atividade da Buser sendo pronunciados em todas as regiões do Brasil, seja na Justiça Estadual ou Federal” (PASSOS, 2020, p. 75).



organizado” com normas claras para esse novo “híbrido”. Paralelamente ao processo de liberalização tarifária e livre concorrência<sup>14</sup>, houve a inserção de empresas de tecnologia com o oferecimento do transporte de pessoas em fretamento colaborativo, tendo, ainda, por parte da ANTT expedição de autorizações precárias para as empresas atuarem em deslocamentos interestaduais, e nesse limiar de autorizações nota-se a presença de empresas que realizam apenas fretamentos e que passaram a atuar em linhas regulares (fig. 1). Nesse contexto, podemos destacar a criação de arranjos empresariais para expandir e inserir operações de transportes no contexto de flexibilização, a rigor, a “inspiração” desse processo de inserção de novas plataformas de operação com oferecimento do serviço de “fretamento compartilhado” foi criado e gestado primeiramente pela Flixbus que atua na Europa há mais uma década, no Brasil empresas de aplicativo foram criadas a reboque da expansão da Buser, por outro lado, as empresas que atuam no mercado regular com autorizações precárias passaram a criar suas próprias plataformas para fins de concorrer com essas *startups* e em alguns como da 4bus houve até a obtenção de autorização para o transporte em “linha”.

Essa inserção de empresas *startups* e de empresas oriundas de conglomerados já estabelecidos no setor de transportes correspondem a uma faceta do cenário de liberalização no Brasil, que se aproxima dos contextos de desregulamentação do transporte rodoviário de passageiros já estabelecidos em outros países como Reino Unido, Alemanha e Estados Unidos. De acordo com Marx, *et al*, (2020, pp. 101-102) “os serviços de baixo custo apresentam desempenhos crescentes do número de passageiros, rotas, receita e lucro” e “apesar do crescimento potencial, existe uma forte concorrência enfrentada por toda a indústria, o que está levando tanto o faturamento quanto o lucro a um mínimo crítico” (*tradução nossa*). Marx *et al* (2020, p. 103) destacam que a “presença das operadoras de baixo custo só foi possível com a desregulamentação do mercado de ônibus” e esse termo, “baixo custo”, está vinculado a “uma orientação estratégica em que uma empresa tenta cortar custos em todos os níveis da organização, geralmente incluindo uma campanha de mercado focada nos preços com desconto” (*tradução nossa*).

14 Apesar de ser um potencializador de mudanças no transporte rodoviário de passageiros, devemos primeiramente apontar que houve uma liberalização do setor a partir da “Deliberação nº 955 da ANTT, de outubro de 2019, revogou os artigos 76 e 77 da Resolução nº 4.770/15, assim estabeleceu de fato a liberdade tarifária sob responsabilidade dos operadores” (ARRUDA, *et al*, 2020, p. 103); e a partir do Decreto 10.157, de 4 de dezembro de 2019, que instituiu principais constituídos em: livre concorrência; II - liberdade de preços, de itinerário e de frequência; III - defesa do consumidor; e IV - redução do custo regulatório (BRASIL, 2019, S/P)

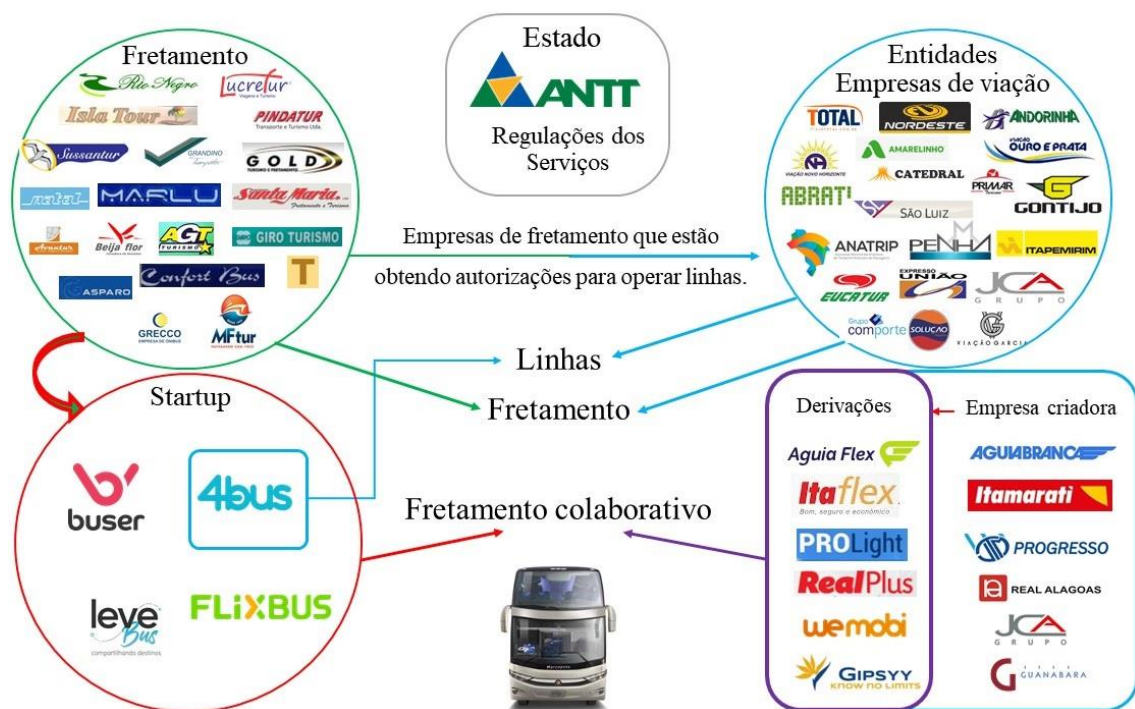


Figura 1. Esquema representativo de 4 principais grupos relacionados a atividade de transporte no Brasil: o primeiro grupo formado pelas empresas de fretamento; o segundo grupo constituído pelas empresas de viação e suas entidades representativas; o terceiro grupo formado pelas empresas de tecnologias que fazem as mediações com as empresas de fretamento e o usuário; por fim, o quarto grupo consiste nas derivações criadas e operadas pelas empresas tradicionais do transporte rodoviário interestadual de passageiros. Org. Thiago Oliveira Neto.

Sobre o Brasil, os mesmos autores apontam que apesar da atividade “não ser desregulamentada – as agências brasileiras modificaram a regulamentação visando um mercado baseado na livre concorrência. Foi dado o primeiro passo para a aplicação de um sistema de ônibus de baixo custo no Brasil” (MARX, *et al*, 2020, p. 101 *tradução nossa*). Com o primeiro passo instituído e a inserção de operações de baixo custo com viagens colaborativas/compartilhadas, empresas como a alemã Flixbus sinalizaram o interesse e o início das atuações no Brasil. A rigor, foi uma das primeiras empresas a operar no mundo com uma estrutura pautada na mediação de usuários e empresas de ônibus que atuam no fretamento fazendo essa mediação por meio dos meios técnicos informacionais, como os *smartphones*, aplicativos e com controle das operações, empresas etc., iniciando as operações de transporte em 2011 na Alemanha.

Esses arranjos empresariais de organização da atividade de transporte rodoviário de passageiros possuem diversas repercussões ora espaciais ora na precarização do trabalho. Na dimensão espacial, Oliveira Neto e Santos (2021) destacaram que essas operações de transporte articulam um conjunto de objetos geográficos distintos das estações rodoviárias, sendo que a empresa elenca os lugares que apresentam os melhores atributos para favorecer as viagens e





essa seletividade espacial é composta por objetos geográficos compostos por estacionamento de *shopping centers*, ruas, praças, posto de combustíveis etc., diferenciando das operações regulares que têm o início e fim das viagens em estações rodoviárias, esta por sua vez, possui uma diversidade de serviços internamente e externamente, seja do circuito inferior ou superior da economia urbana. A segunda dimensão está presente de forma geral no aprofundamento das relações capitalistas do período atual, pautadas na redução de custos e com repercussões muitas vezes negativa nas remunerações da mão de obra e na manutenção dos veículos, assim como no estabelecimento de pontos de apoio, como garagens, equipes de manutenção e veículos reservas, estando presente nesse bojo um processo de terceirização de diversas atividades e o uso compartilhado de infraestruturas como garagens.

Essa segunda dimensão que tange a precarização pode ser analisada sob dois contextos: i) relacionada a redução de custos operacionais das empresas que operam o transporte regular (CONTAGEM, 2021) contribuindo negativamente para a precarização do transporte regular com múltiplas atribuições aos funcionários, redução na manutenção e/ou não respeito ao tempo de condução de veículo; ii) inserção, continuidade e expansão de operações que possuem em seu bojo uma estrutura pautada na terceirização.

Em um outro contexto, Alves (2011, p. 18) destaca que no caso do transporte rodoviário de passageiros identifica-se condições de trabalho gestadas para o “benefício das demandas do mercado, principalmente em temporadas de férias e feriados” e, nesses períodos, segundo a mesma autora o “trabalhador é submetido a cargas horárias intensas, horários de trabalho sujeitos a variações e intervalos insatisfatórios de repouso, o que compromete ainda mais seus aspectos biopsicossociais”. Tais apontamentos realizados, tomando como base os períodos de maior demanda (dezembro-janeiro/julho), agora se fazem presentes ao longo do ano com a expansão das operações híbridas.

Tozi (2018, p. 11) aponta que “há um debate sobre as novas formas de precarização do trabalho introduzidas pelas empresas de transporte por aplicativo, que está mascarado sob um debate vago acerca da liberdade de trabalho e de consumo”. No caso do transporte rodoviário de passageiros, esse debate mascarado aparece quando se identifica que as operações híbridas permitiram que centenas de empresas de fretamento tivessem serviços com deslocamentos contínuos e diários de passageiros tendo suas operações controladas pelas *startups*, por outro lado, deu início a um amplo processo de transformação na atividade, pautada na desregulamentação e na inserção de operações de empresas e grupos que já operavam as



linhas regulares passaram a atuar também nessa modalidade “híbrida” com forte conteúdo informacional.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte rodoviário de passageiros no Brasil possui uma importância fundamental para as interações espaciais entre as cidades com deslocamento de cidadãos diariamente, atendendo diversas cidades de várias regiões brasileiras. Tais operações ocorrem mediante a uma estrutura regulatória e normativa que estabelece regras para as operações. Conforme foi exposto, um conjunto de transformações estão ocorrendo nessa atividade de transporte, que possui uma relevância fundamental nas dinâmicas sociais e econômicas de deslocamento na rede urbana do país, sendo que tais mudanças destacadas centram-se primeiramente no processo de institucionalização de liberdade tarifária, livre concorrência com a emissão de várias autorizações precárias para novas empresas e novas linhas e a segunda parte dessas mudanças consiste no surgimento de *startups* de tecnologias que fazem a intermediação entre grupos de pessoas e empresas de fretamento constituindo um arranjo operacional denominado de híbrido, pois possui elementos do transporte regular e do fretamento.

Esse novo contexto é um dos marcos do período atual, em que o processo de “uberização” não se faz mais presentes apenas com o envolvimento dos automóveis, mas também dos ônibus, no Brasil isso passa a ocorrer a partir de 2017, acarretando transformações e a precarização do trabalho em uma atividade que já possuía indícios de tais problemas antes mesmo dessas operações híbridas. Por fim, o transporte rodoviário de passageiros no Brasil possui uma importância no processo de integração e de circulação de pessoas com uma estrutura que possibilita uma função social, e essas transformações em curso podem não somente alterar profundamente uma boa parte das dinâmicas da atividade como também reduzir as funções sociais, a rigor, mecanismos de justiça social foram criados e podem desaparecer ou serem reduzidos conforme a redução da taxa de lucro das operações.

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, J. I. H. Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros. **Revista Formação**. Presidente Prudente: 2000, v.1, n.3, p. 145-156
- ALVES, Nelmária Sany Costa. **Prazer e sofrimento no trabalho de motoristas de transporte rodoviário de passageiros: o caso de uma empresa mineira**. Dissertação de Mestrado em Administração, Faculdade Novos Horizontes, Belo Horizonte, 2011, 181f.
- ANTAS JR., R. M. A norma e a técnica como elementos constitutivos do espaço geográfico: considerações sobre o ressurgimento do pluralismo jurídico. In: SOUZA, Maria Adélia (Org.). **Território Brasileiro: usos e abusos**. Campinas: Edições Territorial, 2003, pp. 77-92.
- \_\_\_\_\_. **Território e Regulação** – espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito. São Paulo: Humanitas, 2005.



AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Dados abertos.** Gerenciamento de autorizações. Disponível em: <<https://bit.ly/39hA50Q>>. Acesso em: 23 abr. 2021.

\_\_\_\_\_. **Estatísticas e estudos.** Dados do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP) – ano 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3zpYcoP>>. Acesso em: 20 dez. 2020.

\_\_\_\_\_. (2019a). **Portaria nº 1**, de 18 de junho de 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3nPjr0T>>. Acesso em: 19 set. 2021.

\_\_\_\_\_. (2019b). **Portaria nº 3**, de 04 de dezembro de 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/2XDfWA0>>. Acesso em: 19 set. 2021.

\_\_\_\_\_. (2015). **Resolução nº 4.770**, de 25 de junho de 2015. Disponível em: <<https://bit.ly/3kloR1K>>. Acesso em: 19 set. 2021.

\_\_\_\_\_. (2015). **Resolução nº 4.777**, de 06 de julho de 2015. Disponível em: <<https://cutt.ly/sy7rm4S>>. Acesso em: 19 set. 2021.

ANTT. Nota Técnica SEI Nº 5705/2020/GEINT/SUFIS/DIR. Disponível em: <<https://bit.ly/3zwlSYE>> Acesso em: 05 de set. de 2021.

ARRUDA, Josally; BRASILEIRO, Anísio; FALCÃO, Viviane; ANDRADE, Maurício. Desregulamentação do transporte rodoviário interestadual de passageiros e barreiras à entrada no Brasil. In: 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da ANPET, 2020, p. 100-111.

ANTUNES, R. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da Indústria 4.0. In: ANTUNES, R. (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2020.

ARROYO, M. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, M. E CRUZ, R. C. A. **Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume Geografia, 2015, p. 37-49.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASSAGEIROS (ABRATI). Guanabara: conforto no Norte e Nordeste. **Revista ABRATI**. Brasília, ano 11, n. 44, p. 10-16, março, 2006.

BERTACHINI, A. Sai a licitação. **Technibus**, São Paulo, ano 22, ed. 109, p. 16-21, agosto/setembro, 2013.

BRASIL. **Decreto 10.157**, de 4 de dezembro de 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3nPgAW2>>. Acesso em: 05 set. 2021.

BRASIL. **Decreto 4.129**, de 14 de fevereiro de 2002. Disponível em: <<https://bit.ly/3nPjZUv>>. Acesso em: 16 set. 2021.

BRASIL. **Decreto 4.130**, de 14 de fevereiro de 2002. Disponível em: <<https://bit.ly/3nNBAfD>>. Acesso em: 16 set. 2021.

BRASIL. **Lei 10.233**, de 5 de maio de 2001. Disponível em: <<https://bit.ly/2XE0Avf>>. Acesso em: 16 set. 2021.

CONTAGEM. ALMG: Regulamentação de ônibus fretados divide opiniões. Disponível em: <<https://www.noticiasdecontagem.com.br/33770-2/>> Acesso em: 05 de set. de 2021.

CORREIA, R. L. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 1987. 2.ed.

FARIA, J. E. **O Direito na economia globalizada**. São Paulo: Malheiros, 1999.

FRIAS, S. Transporte de passageiros oferecido pela Buser é ilegal e desleal, avalia ANTT. Campo Grande News, 27/01/2021. Disponível em: <<https://bit.ly/2XJsLII>> Acesso em: 05 set. 2021.

G1. Em meio à pandemia, empresas de fretados têm queda de até 90% no faturamento em Campinas. Disponível em: <<https://glo.bo/3kIbysx>> Acesso em: 05 de set. de 2021.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.



INFOMONEY. “Uber dos ônibus”, FlixBus estreia no Brasil para concorrer com a Buser. Disponível em: <<https://bit.ly/3zBSyzY>> Acesso em: 05 de set. de 2021.

INGIZZA, Carolina. Com US\$ 650 mi em caixa, alemã FlixBus desembarca no Brasil em 2021. Exame, 07/06/2021. Disponível em: <<https://bit.ly/2W80bAp>> Acesso em: 05 set. de 2021.

LEITE, Daniel. Demissões e cortes de salário: como pandemia atingiu as empresas de ônibus. Uol, 27/03/2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3ukxKfv>> Acesso em: 05 set. de 2021.

LIMA, N. Sonhos sobre rodas: a saga dos pioneiros do transporte rodoviário de passageiros no Brasil. Brasília: ABRATI, 2012

MARQUES, Jessica. Buser cria fundo de R\$ 2 milhões para empresas de ônibus parceiras evitarem demissões. Diário do Transporte, 21/05/2020. Disponível em: <<https://bit.ly/2ZIMv61>> Acesso em: 05 set. de 2021.

MARX, R.; MAGALHÃES, P. S. de; LARA, F. F. de. Low-cost bus business models an the case of Brasil. **Revista de Gestão**, v. 27, nº 1, 2020, 100-115.

MORAES, Gabriel. Buser suspende viagens a partir deste sábado devido à pandemia de coronavírus. O Tempo, 19/03/2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3ubjW6H>> Acesso em: 05 de set. de 2021.

OLIVEIRA NETO, T.; SANTOS, B. C. dos. Transporte rodoviário de passageiros e os novos aplicativos. **Revista Território y Transportes**, v. 24, 2021, pp. 172-202.

PELEGI, A. ANTT emite nota técnica a pedido do MPF e diz que operação da Buser é ilegal e passível de penalização. Diário do Transporte, 26/01/2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3kAP50g>> Acesso em: 05 de set. de 2021.

PEREIRA, V. B. Transportes: história, crises e caminhos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

SANTOS, B. C. **Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros entre o interior sulista e a fronteira agrícola**. 391f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

SANTOS, M. (1996). **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2012.

\_\_\_\_\_ (1988). **Metamorfoses do espaço habitado**. 6.ed. São Paulo: Edusp, 2014.

\_\_\_\_\_ (1994). O retorno do território. In: SANTOS, M. *et al* (orgs.) **Território, globalização e fragmentação**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 15-20.

\_\_\_\_\_ (2000). **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 29. ed. Rio de Janeiro: Record, 2019.

\_\_\_\_\_ (1994). **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico-informacional. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SILVEIRA, Márcio R. Circulação, transportes e logística e seus impactos na fluidez e na competitividade territorial no Brasil. In: SILVEIRA, Márcio R.; FELIPE JÚNIOR, Nelson F. (orgs.). **Circulação, Transportes e Logística no Brasil**. Florianópolis: Insular, 2019. p. 17-65.

SOUZA, M. A. A. Geografias da desigualdade: globalização e fragmentação. In: SANTOS, M. *et al* (orgs.) **Território, globalização e fragmentação**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 21-28.

TECHNIBUS. Império do sonho e da persistência. **Technibus**, São Paulo, ano 12, ed. 58, p. 6-8, maio/junho, 2003.

TOZI, Fábio. As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativos no Brasil. In: **XV Colóquio Internacional de Geocrítica**, Barcelona, 2018, pp. 1-16.