

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

FAUSTO AMADOR ALVES NETO

**CARONA “SOLIDÁRIA”, REDES SOCIAIS E DIREITO DOS TRANSPORTES:
perspectiva e novas configurações do fluxo de pessoas**

Uberlândia/MG

2021

FAUSTO AMADOR ALVES NETO

CARONA “SOLIDÁRIA”, REDES SOCIAIS E DIREITO DOS TRANSPORTES:
perspectiva e novas configurações do fluxo de pessoas

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Geografia.

Linha de Pesquisa: Análise, Planejamento e Gestão dos Espaços Urbano e Rural

Orientador: Dr. William Rodrigues Ferreira

Uberlândia/MG

2021

Ficha Catalográfica Online do Sistema de Bibliotecas da UFU
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

A474
2021 Alves Neto, Fausto Amador, 1989-
CARONA SOLIDÁRIA, REDES SOCIAIS E DIREITO DOS
TRANSPORTES [recurso eletrônico] : perspectiva e novas
configurações do fluxo de pessoas / Fausto Amador Alves
Neto. - 2021.

Orientador: William Rodrigues Ferreira.
Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Uberlândia,
Pós-graduação em Geografia.
Modo de acesso: Internet.
Disponível em: <http://doi.org/10.14393/ufu.te.2021.562>
Inclui bibliografia.

1. Geografia. I. Ferreira, William Rodrigues, 1968-,
(Orient.). II. Universidade Federal de Uberlândia. Pós-
graduação em Geografia. III. Título.

CDU: 910.1

Bibliotecários responsáveis pela estrutura de acordo com o AACR2:

Gizele Cristine Nunes do Couto - CRB6/2091



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
 Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Geografia
 Av. João Naves de Ávila, 2121, Bloco 1H, Sala 1H35 - Bairro Santa Monica, Uberlândia-MG, CEP 38400-902
 Telefone: (34) 3239-4381/3291-6304 - www.ppgeo.ig.ufu.br - posgeo@ufu.br



ATA DE DEFESA - PÓS-GRADUAÇÃO

Programa de Pós-Graduação em:	GEOGRAFIA				
Defesa de:	Tese de Doutorado Acadêmico, Número 216, PPGGEO				
Data:	04 de outubro de 2021	Hora de início:	13h:30m	Hora de encerramento:	18h:00m
Matrícula do Discente:	11813GEO006				
Nome do Discente:	FAUSTO AMADOR ALVES NETO				
Título do Trabalho:	CARONA "SOLIDÁRIA", REDES SOCIAIS E DIREITO DOS TRANSPORTES: perspectiva e novas configurações do fluxo de pessoas				
Área de concentração:	DINÂMICAS TERRITORIAIS E ESTUDOS AMBIENTAIS				
Linha de pesquisa:	ANÁLISE, PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS ESPAÇOS URBANO E RURAL/ENSINO DE GEOGRAFIA				
Projeto de Pesquisa de vinculação:					

Reuniu-se no Anfiteatro [On line], Campus [Google Meet], da Universidade Federal de Uberlândia, a Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em GEOGRAFIA, assim composta: Professores Doutores: [Emerson Gervásio de Almeida - UFCAT/GO](#); [João Batista de Deus - UFG/GO](#); [Beatriz Ribeiro Soares - IG/UFU](#); [Marlene Teresinha de Munro Colesanti - IG/UFU](#) e [William Rodrigues Ferreira - IG/UFU](#) orientador(a) do(a) candidato(a). Em função da Pandemia COVID-19, todos os membros participaram de forma on line.

Iniciando os trabalhos o(a) presidente da mesa, Dr(a). [William Rodrigues Ferreira - IG - UFU](#), apresentou a Comissão Examinadora e o candidato(a), agradeceu a presença do público, e concedeu ao Discente a palavra para a exposição do seu trabalho. A duração da apresentação do Discente e o tempo de arguição e resposta foram conforme as normas do Programa.

A seguir o senhor(a) presidente concedeu a palavra, pela ordem sucessivamente, aos(às) examinadores(as), que passaram a arguir o(a) candidato(a). Ultimada a arguição, que se desenvolveu dentro dos termos regimentais, a Banca, em sessão secreta, atribuiu o resultado final, considerando o(a) candidato(a):

Aprovado(a).

Esta defesa faz parte dos requisitos necessários à obtenção do título de **Doutor**.

O competente diploma será expedido após cumprimento dos demais requisitos, conforme as normas do Programa, a legislação pertinente e a regulamentação interna da UFU.

Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos. Foi lavrada a presente ata que após lida e achada conforme foi assinada pela Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **William Rodrigues Ferreira, Professor(a) do Magistério Superior**, em 04/10/2021, às 16:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **João Batista de Deus, Usuário Externo**, em 04/10/2021, às 16:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Emerson Gervásio de Almeida, Usuário Externo**, em 04/10/2021, às 16:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Beatriz Ribeiro Soares, Professor(a) do Magistério Superior**, em 04/10/2021, às 16:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marlene Teresinha de Muno Colesanti, Professor(a) do Magistério Superior**, em 05/10/2021, às 08:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://www.sei.ufu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3064148** e o código CRC **3DDFAE7A**.

FAUSTO AMADOR ALVES NETO

CARONA “SOLIDÁRIA”, REDES SOCIAIS E DIREITO DOS TRANSPORTES:
perspectiva e novas configurações do fluxo de pessoas

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. William Rodrigues Ferreira (orientador)
Universidade Federal de Uberlândia

Profa. Dra. Beatriz Ribeiro Soares
Universidade Federal de Uberlândia

Profa. Dra. Marlene T. de Muno Colesanti
Universidade Federal de Uberlândia

Prof. Dr. Emerson Gervásio de Almeida
Universidade Federal de Catalão

Prof. Dr. João Batista de Deus
Universidade Federal de Goiás

Data 04/10/2021

Resultado: APROVADO

Dedico esta tese à minha filha, Júlia, e à minha esposa, Isabella, os principais motivos por buscar e querer ser melhor todos os dias.

Aos meus pais, Robson e Idelma, e ao meu irmão, Fábio, que sempre torceram por esta realização.

AGRADECIMENTOS

“Deixar-me ser guiado por Deus”. Esta tem sido a melhor forma de conduzir minha vida e meus caminhos. Agradeço a Ele e à Nossa Senhora por nunca me abandonarem, me fortalecendo nas dificuldades. Minha fé me conduz.

Agradeço à minha esposa, por ser esteio e por sonhar comigo todos os meus sonhos. Não sei como seria sem você. Agradeço ainda à minha filha que, mesmo sem entender, já me ensina tanto e me inspira os melhores propósitos. Amo vocês.

Agradeço à minha família, por todo apoio e incentivo. Sei que estão orgulhosos. Esse título também é de vocês. Obrigado por tudo. Amo vocês.

Ao Marcelo, à Marluce e à Marcela por me incentivarem a trilhar os melhores caminhos e por segurar as pontas todas as vezes em que estive ausente do escritório. Toda minha gratidão e amizade.

Aos meus amigos, que de forma especial sempre estiveram presentes e me ajudaram a lutar para a realização desse sonho. Obrigado pela amizade sincera.

Ao meu ex-orientador de mestrado e hoje amigo, prof. Dr. Roberto Castanho, pelo incentivo à continuação dos estudos na Geografia e por me fazer enfrentar essa nova fase do Doutorado. Obrigado pelos ensinamentos e pela amizade.

Ao meu orientador, Dr. William Ferreira, exemplo de professor. Agradeço por ter aberto as portas desde a primeira vez que lhe procurei e pela oportunidade de seguir seus caminhos do conhecimento e da investigação científica. Obrigado pela paciência e pelos ensinamentos. Tem em mim um amigo. Minha admiração e respeito.

Às professoras, Dra. Beatriz Ribeiro e Dra. Geisa Cleps, por contribuírem com minha pesquisa e minha formação. Obrigado por aceitarem esse convite e pela disponibilidade desde a defesa de projeto e da qualificação.

Ao professor Dr. Emerson Gervásio de Almeida, meu professor na graduação em Direito, membro da banca de defesa de mestrado e inspiração dos estudos em Geografia; e aos professores Dr. João Batista de Deus e Dra. Marlene T. de Muno Colesanti, obrigado por aceitarem o convite e por fazerem parte desse momento importante da minha carreira acadêmica.

A todos os professores do PPGEIO/UFU, por abrirem espaço para a nossa formação e se doarem de forma tão generosa pela busca do conhecimento científico.

Por fim, agradeço a todas as pessoas que responderam ao questionário da pesquisa, doando parte do seu tempo contribuindo com a construção do entendimento desta tese.

RESUMO

A falta de políticas eficazes de incentivo ao uso de transporte público sempre foi um dilema, fazendo com que pessoas optassem pela utilização de transportes individuais em detrimento dos coletivos, fomentando maior busca por serviços alternativos e/ou irregulares. Diante disso, outros problemas como aumento de fluxo, congestionamentos, acidentes, etc., fizeram surgir um novo conceito: a carona solidária, estimulando-se divisão de custos e compartilhamento de veículos entre pessoas que percorrem o mesmo trajeto. Ocorre que, mais uma vez o capital se apropriou das relações humanas e o termo “carona solidária” perdeu sentido mostrando-se deturpado, pois, a solidariedade ou mera divisão de custos, abriu margem para à mercantilização, se apresentando como prestação de serviço. A presente investigação teve o intuito de analisar a evolução, abrangência, condições e facilidade de comunicação das redes sociais associada à necessidade de locomoção de pessoas e às formas alternativas de transporte regional, comparando-se dados de 2009 e 2019, utilizando-se como estudo de caso o trajeto entre Ituiutaba e Uberlândia (MG). Objetivou-se ainda, compreender a evolução dos meios de transportes e as novas possibilidades advindas com a perspectiva tecnológica e da comunicação, além de investigar o perfil do usuário que mais adere às formas alternativas de transporte, notadamente, às caronas solidárias, apurando-se ainda sua legalidade no contexto da legislação brasileira e, por fim, sua viabilidade no que tange ao fluxo regional de pessoas. Nesse ínterim, a metodologia adotada foi pautada numa pesquisa bibliográfica, documental e de campo, com abordagem quanti-qualitativa. Quanto ao tratamento dos dados, consolidou-se por meio da busca de literatura que subsidiou o estudo, bem como ainda na elaboração de gráficos e tabelas oriundos de dados oficiais e de questionário aplicado virtualmente. Por meio dos resultados auferidos, diagnosticou-se que entre os anos incluídos houve aumento populacional de 8% em ambas as cidades recortes da pesquisa, conquanto que o aumento da frota veicular se mostrou superior, num percentual de 64% (Ituiutaba) e 69% (Uberlândia). Em relação ao questionário e o entendimento sobre o perfil dos usuários, notou-se que as mulheres com idade entre 21 e 40 anos, com alto grau de escolaridade e com renda média de 1 a 3 salários mínimos são as que mais usufruem do serviço, destacando-se o fato de a maioria possuir veículo automotor e CNH e que, geralmente, buscam o serviço para compromisso de lazer ou educação, usando de aplicativos online para contratação do serviço. Quanto à legalidade, não há no Brasil legislação que contemple a figura das caronas solidárias, aplicando outras normativas por analogia, o que deixam ainda mais vulneráveis os usuários e os prestadores de serviços, ofertantes das caronas. Por fim, no que tange à viabilidade da utilização das caronas, verificou-se um contraponto existente entre as facilidades proporcionadas pelo serviço em detrimento da precarização do trabalho, não restando dúvidas que a normatização deve ser prioridade, sob pena de desconsiderar os anseios e necessidades em relação ao transporte enquanto fonte de trabalho e renda, e também em relação à sua função precípua que é promover o fluxo de pessoas.

Palavras-chave: Caronas Solidárias; Redes Sociais; Transportes; Serviços; Precarização do Trabalho.

ABSTRACT

The lack of effective policies to encourage the use of public transport has always been a dilemma, causing people to choose to use individual transport at the expense of collective ones, fostering a greater search for alternative and/or irregular services. Given this, other problems such as increased flow, traffic jams, accidents, etc., gave rise to a new concept: carpooling, encouraging cost-sharing and sharing of vehicles between people who travel the same path. It so happens that, once again, capital has appropriated human relations and the term “solidarity ride” has lost its meaning, showing itself to be distorted, as solidarity or mere cost-sharing has opened up space for commodification, presenting itself as a service provision. The present investigation aimed to analyze the evolution, scope, conditions and ease of communication of social networks associated with the need for locomotion of people and alternative forms of regional transport, comparing 2009 and 2019 data, using as a study in this case, the route between Ituiutaba and Uberlândia (MG). The objective was also to understand the evolution of the means of transport and the new possibilities arising from the technological and communication perspective, in addition to investigating the profile of the user who most adheres to alternative forms of transport, notably, to carpools, investigating also its legality in the context of Brazilian legislation and, finally, its viability with regard to the regional flow of people. In the meantime, the adopted methodology was based on bibliographical, documental and field research, with a quantitative-qualitative approach. As for the treatment of the data, it was consolidated through the literature search that supported the study, as well as the elaboration of graphs and tables from official data and a questionnaire applied virtually. Through the results obtained, it was diagnosed that between the leaning years there was a population increase of 8% in both cities of the survey, although the increase in the vehicular fleet was higher, in a percentage of 64% (Ituiutaba) and 69% (Uberlândia). Regarding the questionnaire and the understanding of the profile of users, it was noted that women aged between 21 and 40 years, with a high level of education and with an average income of 1 to 3 minimum wages are the ones who most benefit from the service, highlighting the fact that most of them have a motor vehicle and a driver's license and that they generally seek the service for leisure or education, using online applications to hire the service. As for legality, there is no legislation in Brazil that contemplates the figure of joint rides, applying other regulations by analogy, which leaves users and service providers, offering rides, even more vulnerable. Finally, with regard to the feasibility of using hitchhikers, there was a counterpoint between the facilities provided by the service to the detriment of precarious work, leaving no doubt that standardization should be a priority, under penalty of disregarding the concerns and needs in relation to transport as a source of work and income, and also in relation to its main function, which is to promote the flow of people.

Keywords: Carpooling; Social networks; Transport; Services; Precariousness of Work.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

ILUSTRAÇÃO 1 –	Quadro 01: Categorias de veículos agrupados para análise dos dados.....	33
ILUSTRAÇÃO 2 –	Figura 01: Etapas metodológicas da pesquisa.....	34
ILUSTRAÇÃO 3 –	Figura 02: O primeiro veículo do mundo foi o Patent-Motorwagen, criado na Alemanha em 1886.....	45
ILUSTRAÇÃO 4 –	Figura 03: Vias congestionadas com o aumento do uso de automóveis.....	48
ILUSTRAÇÃO 5 –	Figura 04: Representação dos Sistemas de redes globais de transportes.....	55
ILUSTRAÇÃO 6 –	Figura 05: Rede urbana e centralidade regional no Brasil – 2018.....	57
ILUSTRAÇÃO 7 –	Figura 06: Representação das redes virtuais de comunicação.....	63
ILUSTRAÇÃO 8 –	Figura 07: Representação das redes de comunicação e transportes.....	66
ILUSTRAÇÃO 9 –	Figura 08: Uso de kombis em transporte irregular.....	79
ILUSTRAÇÃO 10 –	Figura 09: Uso de vans em transporte irregular.....	79
ILUSTRAÇÃO 11 –	Figura 10: Uso de mototáxi em transporte irregular.....	79
ILUSTRAÇÃO 12 –	Figura 11: Uso de ônibus em transporte irregular.....	79
ILUSTRAÇÃO 13 –	Figura 12: Vans urbanas regulamentadas no município do Rio de Janeiro.....	86
ILUSTRAÇÃO 14 –	Figura 13: Vans intermunicipais regulamentadas no Estado do Rio de Janeiro.....	86
ILUSTRAÇÃO 15 –	Figura 14: Sistema de aluguel de bicicletas a preços populares.....	88
ILUSTRAÇÃO 16 –	Figura 15: Serviço de aluguel de patinetes elétricos.....	88

ILUSTRAÇÃO 17 –	Figura 16: Serviço de aplicativo de carros da empresa “Uber”.....	95
ILUSTRAÇÃO 18 –	Figura 17: Serviço de aplicativo de ônibus da empresa “Buser”.....	98
ILUSTRAÇÃO 19 –	Figura 18: Logo da empresa de transporte “99”.....	100
ILUSTRAÇÃO 20 –	Figura 19: Logo da empresa de transporte “Cabify”.....	100
ILUSTRAÇÃO 21 –	Figura 20: Logo da empresa de transporte “Indriver”.....	101
ILUSTRAÇÃO 22 –	Figura 21: Ônibus da empresa de transporte “Ubus”.....	102
ILUSTRAÇÃO 23 –	Figura 22: Ônibus da empresa de transporte “4bus”.....	103
ILUSTRAÇÃO 24 –	Figura 23: Divulgação de desaparecimento de motorista de aplicativo em Belo Horizonte em janeiro de 2020.....	108
ILUSTRAÇÃO 25 –	Figura 24: <i>Carpool</i> e a faixa exclusiva para carros com 2 ou mais pessoas.....	125
ILUSTRAÇÃO 26 –	Figura 25: Vista aérea parcial do município de Ituiutaba/MG.....	142
ILUSTRAÇÃO 27 –	Figura 26: Vista aérea parcial da área urbana de Ituiutaba/MG.....	142
ILUSTRAÇÃO 28 –	Figura 27: Hospital São José da Sociedade de São Vicente de Paulo – Ituiutaba/MG.....	144
ILUSTRAÇÃO 29 –	Figura 28: Universidade do Estado de Minas Gerais (UEMG) – Ituiutaba/MG.....	144
ILUSTRAÇÃO 30 –	Figura 29: Área central – Rua 22 – Ituiutaba/MG.....	144
ILUSTRAÇÃO 31 –	Figura 30: Shopping Pátio Cidade em Ituiutaba/MG.....	144
ILUSTRAÇÃO 32 –	Figura 31: Vista aérea parcial do município de Uberlândia/MG.....	146
ILUSTRAÇÃO 33 –	Figura 32: Vista aérea parcial da área urbana de Uberlândia/MG.....	146
ILUSTRAÇÃO 34 –	Figura 33: Hospital UMC – Uberlândia/MG.....	148

ILUSTRAÇÃO 35 –	Figura 34: Universidade Federal de Uberlândia (UFU) – Uberlândia/MG.....	148
ILUSTRAÇÃO 36 –	Figura 35: Área central – Av. Afonso Pena – Uberlândia/MG.....	148
ILUSTRAÇÃO 37 –	Figura 36: Uberlândia Shopping – Uberlândia/MG.....	148
ILUSTRAÇÃO 38 –	Mapa 01: Localização dos municípios de Ituiutaba e Uberlândia no Estado de Minas Gerais/Brasil.....	151
ILUSTRAÇÃO 39 –	Mapa 02: Localização das malhas viárias dos municípios de Ituiutaba e Uberlândia	152
ILUSTRAÇÃO 40 –	Gráfico 01: Indicação de Faixa Etária dos Questionados.....	163
ILUSTRAÇÃO 41 –	Gráfico 02: Indicação de Renda dos Questionados.....	165
ILUSTRAÇÃO 42 –	Gráfico 03: sobre utilização de meio alternativo de transporte (carona).....	167
ILUSTRAÇÃO 43 –	Gráfico 04: Indicação de gênero dos questionados que utilizam caronas.....	168
ILUSTRAÇÃO 44 –	Gráfico 05: Indicação de idade dos questionados que utilizam caronas.....	169
ILUSTRAÇÃO 45 –	Gráfico 06: Indicação de escolaridade dos questionados que utilizam caronas.....	170
ILUSTRAÇÃO 46 –	Gráfico 07: Indicação de renda dos questionados que utilizam caronas.....	172
ILUSTRAÇÃO 47 –	Gráfico 08: Indicação de propriedade de veículo e CNH dos usuários de caronas.....	173
ILUSTRAÇÃO 48 –	Gráfico 09: Indicação sobre motivos para utilização de meio alternativo de transporte (carona).....	174
ILUSTRAÇÃO 49 –	Gráfico 10: Indicação de ferramentas para procurar carona.....	176
ILUSTRAÇÃO 50 –	Gráfico 11: Indicação de Motivação para uso de transporte alternativo.....	177
ILUSTRAÇÃO 51 –	Gráfico 12: Indicação de legalidade das caronas.....	178

ILUSTRAÇÃO 52 –	Figura 37: <i>Print</i> da tela de buscas do <i>Facebook</i>	181
ILUSTRAÇÃO 53 –	Figura 38: <i>Prints</i> da página do grupo “Caronas Udi <> Itba PREÇO JUSTO”.....	184
ILUSTRAÇÃO 54 –	Mosaico 01: Oferta de serviços de transporte.....	185
ILUSTRAÇÃO 55 –	Figura 39: <i>Prints</i> das páginas do aplicativo <i>BlaBlaCar</i>	186

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 - Percentual de Aumento Populacional em Ituiutaba e Uberlândia – MG.....	155
Tabela 02 - Percentual de Aumento da Frota de Veículos em Ituiutaba e Uberlândia – MG.....	155
Tabela 03 - Percentual de Aumento da Frota de Veículos: Brasil, Ituiutaba/MG e Uberlândia/MG.....	156
Tabela 04 - Indicação de ocupação dos questionados.....	164
Tabela 05 - Indicação de ocupação dos questionados que utilizam caronas.....	171
Tabela 06 - Comparativo das Empresas regulamentadas de Transporte no trajeto Ituiutaba/Uberlândia apurado em 02 de fevereiro de 2021.....	195

LISTA DE SIGLAS

ABRATI – Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros

ANATEL – Agência Nacional de Telecomunicações

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

CF – Constituição Federal

CRFB – Constituição da República Federativa do Brasil

CFM – Conselho Federal de Medicina

CFO – Conselho Federal de Odontologia

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DEER/MG – Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

IFTM – Instituto Federal do Triângulo Mineiro

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados

MG – Minas Gerais

OAB – Ordem dos Advogados do Brasil

OMS – Organização Mundial de Saúde

PIB – Produto Interno Bruto

SUS – Sistema Único de Saúde

TSE – Tribunal Superior Eleitoral

UEMG – Universidade do Estado de Minas Gerais

UFU – Universidade Federal de Uberlândia

UAI – Unidade de Atendimento Integrado

UBS – Unidade Básica de Saúde

UBSF – Unidade Básica de Saúde da Família

USP – Universidade de São Paulo

LISTA DE APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICES

APÊNDICE A – Questionário: “Carona Solidária e Redes Sociais”.

ANEXOS

ANEXO A – Análise de Impacto Regulatório – Nível 1 – Tema: PET 3.40 – Perdimento de veículos flagrados na execução de transporte clandestino de passageiros.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	20
1. AS CONCEPÇÕES DOS TRANSPORTES E SUA RELAÇÃO COM O DESLOCAMENTO DE PESSOAS	37
1.1. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DOS TRANSPORTES.....	42
1.2. A GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES E O DESLOCAMENTO DE PESSOAS E MERCADORIAS.....	48
1.3. PAPEL DA INTERNET E DA COMUNICAÇÃO NOS TRANSPORTES.....	61
1.4. O TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL.....	67
2. NOVAS FORMAS DE MOBILIDADE DO SÉCULO XXI	75
2.1. TRANSPORTE IRREGULAR NO BRASIL NAS DÉCADAS DE 1980 E 1990.....	77
2.2. A RECONFIGURAÇÃO DO TRANSPORTE A PARTIR DO USUÁRIO E DA SUSTENTABILIDADE.....	87
2.3. NOVOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.....	94
2.4. A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO SOB A ÓTICA DA UBERIZAÇÃO.....	104
3. CARONAS SOLIDÁRIAS	109
3.1. O PAPEL DAS CARONAS SOLIDÁRIAS.....	111
3.2. “CARONA SOLIDÁRIA” EM OUTROS PAÍSES.....	122
3.3. TECNOLOGIA E REDES SOCIAIS.....	133
4. “OFEREÇO CARONA: ITUIUTABA / UBERLÂNDIA”	140
4.1. CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRAGEM: ITUIUTABA E UBERLÂNDIA (MG).....	141
4.2. ANÁLISE ESPAÇO-TEMPORAL DOS ANOS 2009 E 2019: BR-365, POPULAÇÃO E FROTA DE VEÍCULOS (ITUIUTABA-UBERLÂNDIA)	153

4.3. PERFIL DOS USUÁRIOS DE MEIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE: ANÁLISE A PARTIR DE UM QUESTIONÁRIO.....	160
4.4. AS CARONAS NAS REDES SOCIAIS MAIS PROCURADAS.....	179
4.5. A (DES)REGULAMENTAÇÃO DAS CARONAS SOLIDÁRIAS E DOS SERVIÇOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE NÃO AUTORIZADO DE PESSOAS.....	187
4.6. VIABILIDADE DAS CARONAS SOLIDÁRIAS NO CONTEXTO DO FLUXO REGIONAL DE PESSOAS.....	194
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	201
REFERÊNCIAS.....	204
APÊNDICES.....	221
ANEXOS.....	231

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

Diante da situação econômica e social vivenciada pelas modernas civilizações, cuja rapidez e agilidade são fatores predominantes nas relações interpessoais, de trabalho e até mesmo no lazer, preocupações como a ocupação espacial, desenvolvimento sustentável, mobilidade urbana e transporte emergem em importantes debates, já que encontram inúmeras barreiras no contexto da prestação de serviços públicos dessa natureza (BISPO, 2015).

Em cidades médias, especialmente no setor de transporte público, verifica-se a falta de efetiva operacionalização desse, fazendo com que as pessoas optem, muitas vezes, por buscar meios de transportes individuais em detrimento dos coletivos, o que, por si só, sugestionam aumento no fluxo de veículos e também contrariedade com as premissas de sustentabilidade.

Além do mais, à vista de políticas de fomento na economia, tem-se que, somente em Minas Gerais, no ano de 2016, mais de 5 milhões de automóveis compunham a sua frota, totalizando percentual de 11,01% do quantitativo nacional (DENATRAN, 2016).

Com isso, grandes centros de países mais desenvolvidos, na guisa de promover a coletividade para diminuir o fluxo no trânsito, começaram a incentivar as pessoas que fossem para o mesmo destino, que pudessem se revezar, economizando também combustível e reduzindo os poluentes na atmosfera. Dissemina-se, assim, um conceito de “carona solidária”, explicado por Arasaki *et.al* (2016, p. 41), como sendo “[...] uma prática que incentiva o compartilhamento de veículos, evitando o uso do carro por apenas um ocupante, sendo que duas ou mais pessoas que percorrem os mesmos trajetos, utilizem o mesmo veículo”.

Atreladas a essa realidade, as tecnologias são importantes aliadas na facilitação do acesso a serviços diários, como explica Bispo (2015, s/p),

[...] temos que a tecnologia da informação tem envidado incessantes esforços na criação de programas e aplicativos que facilitem o acesso dos usuários às mais diversas necessidades do dia a dia, primando pela qualidade e pela conveniência pessoal de cada indivíduo na adequação, à sua agenda, da utilização dos serviços disponíveis.

Dentre as tecnologias, o acesso à rede mundial de computadores, através das redes sociais, tem atuado como importante ferramenta para interação entre pessoas, inclusive, com relação à organização espacial, trazendo novas perspectivas e configurações também no fluxo regional de pessoas.

Em *sites* e aplicativos de relacionamento e mensagens, existem vários grupos de comunicação intitulados “caronas”, nos quais as pessoas combinam entre si trajetos intermunicipais, de forma solidária, em troca de ajuda de custo.

O interesse pela temática se deu, principalmente, por perceber que inúmeros estudantes universitários utilizam de tal prática para deslocamento, seja para o estudo diário, seja também para visitação de familiares em suas cidades natais, quando essas não coincidem com a de estudo.

Assim, preocupando o fato de haver poucos estudos sobre a temática e ainda o fato de não haver espacializa o desses dados, justificou-se a presente investiga o, de forma que, como leciona Santos (2006, p. 229), “não existe um espaço global, mas, apenas, espaços da globaliza o. O mundo se d  sobretudo como norma, ensejando a espacializa o, em diversos pontos, dos seus vetores técnicos, informacionais, econômicos, sociais, políticos e culturais”. Dessa forma, buscou-se entender essa modalidade de transporte sob um viés de alternativa   falta de políticas públicas eficazes que garantam boa qualidade dessa presta o de serviço.

Para exemplificação do estudo, que abrangeu análises da perspectiva da temática no Brasil e também em outros países, elegeu-se o trajeto entre duas cidades de Minas Gerais, a saber, Ituiutaba e Uberlândia, para que se pudesse dar início a uma gama de estudos e análise de dados na guisa de promover sua espacialização.

Por entender que um período de 10 (dez) anos seja suficiente para demonstração de um panorama social, mister se fez selecionar, em recorte temporal, os anos de 2009 e 2019, como sendo o alvo da pesquisa, para que, por meio de métodos comparativos, fosse verificado se mudanças nesse período tiveram correlação com aumento da frota de veículos, bem como ainda com a popularização da *internet* e o comportamento dos usuários.

Ademais, a última década foi marcada, no Brasil, por intensas mudanças no cenário político, econômico e social e, no contexto dessa alteração, modificações nas camadas e classes sociais econômicas dos brasileiros que emergiram com ações promovidas pelo Governo e por bancos públicos e privados, fizeram com que novo olhar se desse ao consumo e circulação de bens e serviços no comércio em geral, inclusive na área automobilística.

Logo, considerando-se que ainda inacabado o atípico ano de 2020, quando iniciada a pesquisa mais aprofundada de dados, que, sem dúvidas, apresentaria dados diversos da realidade – considerando-se as restrições sociais ditadas pela pandemia do COVID-19, e ainda, apresentando inconclusos dados para estudo, apontou-se o ano de 2019 e sua década anteposta (2009) para fazer as contraposições e estudos necessários à elaboração da presente tese.

É certo que cada cidade tem suas próprias características, sua própria forma de gestão e, por isso, cada uma tem um jeito particular de tratar suas especificidades relacionadas à mobilidade urbana e planejamento de transportes como um todo.

Desse modo, é imprescindível conhecer mais sobre essa realidade, para que por meio dos estudos realizados possam ser criados mecanismos de implantação de ações sociais e políticas públicas com vistas a consolidar e regulamentar a prática de “carona solidária”, garantindo maior segurança aos usuários.

No tocante ao problema da pesquisa, essa tese concentra-se no estudo sobre o aumento significativo da utilização da chamada “carona solidária” no âmbito virtual, especialmente nas redes sociais, e os aspectos oriundos do contexto do transporte e no fluxo regional de pessoas.

As facilidades trazidas pelas interações virtuais implicam na necessidade de investigar quem são os usuários dessa nova realidade, bem como as consequências na economia no setor de transporte intermunicipal.

Logo, através da obtenção de aporte bibliográfico e de dados, mister se faz apreender o conjunto de fatores que tem contribuído para a utilização de meios alternativos de transporte, de forma que sua verificação possa servir de base para apontamentos de políticas públicas que regularizem tal prática.

Do mesmo modo, insta ainda verificar a “carona solidária” sob a égide da legalidade, com vistas a verificar se há qualquer regulamentação jurídica ou administrativa no âmbito da agência reguladora dos transportes no Brasil.

Quanto à hipótese que norteia a presente tese, tem-se que a popularização das redes sociais e a facilidade de acesso à comunicação de oferta de transportes rápidos por meio da *internet*, associadas ao custo/benefício e à disponibilidade de horários diversos se apresentam como fatores de aumento da procura por formas alternativas de deslocamento em detrimento dos meios de transportes regulamentados.

Como objetivo geral da pesquisa, busca-se caracterizar a evolução, a abrangência, as condições e a facilidade de comunicação das redes sociais associada

à necessidade de locomoção de pessoas e às formas alternativas de transporte regional, comparando-se dados de 2009 e 2019, utilizando-se como estudo de caso o trajeto entre Ituiutaba e Uberlândia (MG).

Já como objetivos específicos, buscou-se: compreender, na evolução dos meios de transportes, as novas formas e possibilidades de mobilidade surgidas no século XXI, considerando as tecnologias de informação e comunicação como elemento transformador; investigar o usuário que mais adere às formas alternativas de transporte, em especial, às “caronas solidárias”, avaliando a periodicidade de utilização desse tipo de serviço e traçando seu perfil socioeconômico; verificar a legalidade/regularidade diante das leis brasileiras, bem como perante os regulamentos da Agência Nacional de Trânsito e Transportes (ANTT); averiguar de que modo as redes sociais repercutem as “caronas solidárias” na economia no setor de transporte intermunicipal; e identificar a viabilidade das “caronas solidárias” no contexto do fluxo regional de pessoas.

Para a execução do presente estudo, os procedimentos metodológicos adotados foram divididos em algumas etapas fundamentais, visando o desenvolvimento pleno da proposta, sendo, pois, apresentados com todos os percalços que são inerentes a uma pesquisa científica.

Para tanto, fez-se uma pesquisa bibliográfica, documental e de campo, com abordagem quanti-qualitativa, de forma que a investigação evidenciasse mais os processos do que aos resultados e produtos em si mesmos, com tratamento dos dados pela análise dos documentos associada à técnica observacional, pois entende-se que são técnicas que se complementam em relação ao objeto de pesquisa proposto.

Tem-se que a análise documental, conforme destaca Moreira (2005) *apud*¹ Souza, Kantorski e Luís (2011, p. 223),

[...] consiste em identificar, verificar e apreciar os documentos com uma finalidade específica e, nesse caso, preconiza-se a utilização de uma fonte paralela e simultânea de informação para complementar os dados e permitir a contextualização das informações contidas nos documentos. A análise documental deve extrair um reflexo objetivo da fonte original, permitir a localização, identificação, organização e avaliação das informações contidas no documento, além da contextualização dos fatos em determinados momentos.

Logo, através da análise dos documentos, materializados nos dados que foram coletados, foi possível estabelecer melhor contextualização das informações, verificadas tendo como aporte também o referencial teórico.

Inicialmente, fez-se um levantamento bibliográfico, em que foram observadas questões objetivas/subjetivas acerca da temática, bem como variadas linhas de pensamento para a consolidação do entendimento do presente estudo, em especial, consagrando obras que versam sobre conceitos, a própria evolução do transporte, desde a logística da década de 1.950 e sua constituição no cenário brasileiro, evidenciando a geografia dos transportes, a revolução técnica científica informacional, os fixos e fluxos, o papel da *internet* e da comunicação na aceleração das relações e na mobilidade e deslocamento de pessoas.

Buscou-se ainda, falar sobre a legislação brasileira que versa sobre o transporte, a regulamentação imposta como forma de intervenção, tratando também das competências para legislar sobre a matéria e a atuação de entes públicos na regulamentação e fiscalização do transporte de pessoas.

Alguns estudos sobre novas formas de mobilidade no século XXI, partindo-se de uma reconfiguração do transporte que parte do usuário, notadamente a partir de

¹ O autor não obteve êxito no acesso à obra original.

um novo “estilo de vida”, tendo como marco a resistência à regulamentação imposta e a instituição de transportes irregulares nas décadas de 1980 e 1990.

Fez-se ainda um levantamento sobre alternativas a um sistema eminentemente rígido perpassando pela história até chegar na possibilidade de carona solidária, registrando-se que o foco da pesquisa são exatamente os meios não regulamentados de transporte de pessoas.

Na sequência, buscou-se o estado da arte, analisando-se como a “carona solidária” é vista em âmbito mundial, especialmente na perspectiva atual com a utilização das tecnologias e redes sociais.

Em seguida, tendo já apresentado a caracterização das áreas eleitas para estudo, especificamente Ituiutaba e Uberlândia, fez-se um contraponto de ambas as realidades, buscando-se associar as referências bibliográficas utilizadas com a realidade das cidades e suas interlocuções como justificativa para o deslocamento intermunicipal de pessoas.

Após foi feita coleta de dados, observando-se o recorte temporal dos anos de 2009 e 2019, junto a órgãos oficiais, em especial, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), bem como ainda a legislação pertinente em vigor de que trata do assunto. Buscou-se ainda dados atuais sobre a utilização de internet, número de pessoas com acesso à internet, frota automobilística existente no Brasil e, especificamente, nos municípios de Ituiutaba e Uberlândia, dentre outros aspectos que são importantes para o entendimento sobre a temática.

Ademais, foram angariadas informações sobre a situação dos financiamentos no Brasil, bem como as facilidades propiciadas pelo Governo Federal nos últimos anos para a aquisição de veículos, no intuito de se verificar se eventual aumento da frota

estaria relacionado com essas políticas ligadas à expansão econômica brasileira e, notadamente, com a diminuição de investimentos no setor coletivo de transportes.

Por conseguinte, utilizou-se das técnicas da observação, cuja técnica foi precedida de prévia sistematização, estabelecendo igualmente vínculo com os objetivos da investigação, bem como servindo de fundamento para o planejamento do desenvolver da pesquisa (QUEIROZ et al., 2007).

Dessa forma, lecionam Terence e Escrivão Filho (2006, p. 3), apontando que,

A pesquisa qualitativa, utilizada para interpretar fenômenos, ocorre por meio da interação constante entre a observação e a formulação conceitual, entre a pesquisa empírica e o desenvolvimento teórico, entre a percepção e a explicação (BULMER, 1977) se apresenta como uma dentre as diversas possibilidades de investigação. Constitui uma alternativa apropriada nos estágios iniciais da investigação, quando se busca explorar o objeto de estudo e delimitar as fronteiras do trabalho [...].

Nesse sentido, foram então aplicados questionários a pessoas indeterminadas para identificação de possíveis usuários das “caronas solidárias”, possibilitando a obtenção de dados referentes aos diversos aspectos da vida social e econômica que rodeiam a problemática, bem como a identificação do perfil socioeconômico dos usuários e a periodicidade da utilização do serviço.

A ideia inicial era aplicar o questionário de forma presencial, especialmente buscando-se parceria entre os fornecedores de caronas, que poderiam disponibilizar em seus veículos o questionário para que, voluntariamente, alguns usuários o respondessem.

Não obstante, imperioso trazer à baila que a sociedade mundial enfrenta uma pandemia em decorrência do surgimento e propagação de um novo vírus da classe “corona”, denominado pela Organização Mundial da Saúde (2020) como COVID-19².

² O termo foi definido pela Organização Mundial de Saúde em 2020, tendo em vista análises estruturais do novo vírus. Referência: World Health Organization. Novel coronavirus (2019-nCoV),

No Brasil, por meio da Portaria nº. 188, de 3 de fevereiro de 2020, declarou-se Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (ESPIN), em decorrência das infecções humanas causadas pelo novo coronavírus (BRASIL, Portaria nº 188, 2020).

Além disso, em seguida, foi aprovada a Lei nº 13.979/20 que dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, responsável pelo surto de 2019. No disposto na legislação, em seu artigo 2º incisos I e II foram determinadas as medidas a serem adotadas para o controle da proliferação do vírus, dentre essas, o isolamento e a quarentena. Sobre a diferenciação desses, a citada lei esclarece que:

Art. 2º. Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - isolamento: separação de pessoas doentes ou contaminadas, ou de bagagens, meios de transporte, mercadorias ou encomendas postais afetadas, de outros, de maneira a evitar a contaminação ou a propagação do coronavírus; e

II - quarentena: restrição de atividades ou separação de pessoas suspeitas de contaminação das pessoas que não estejam doentes, ou de bagagens, contêineres, animais, meios de transporte ou mercadorias suspeitos de contaminação, de maneira a evitar a possível contaminação ou a propagação do coronavírus. (Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020).

Diante desse cenário, o questionário foi aplicado virtualmente, utilizando-se a plataforma “Google Forms”, de modo que o link “<https://forms.gle/WGSKv8aeFqPpJA1z8>” foi disponibilizado indistintamente em vários grupos de aplicativos de comunicação, grupos específicos de “caronas”, bem como disparado por malas diretas de e-mails, sempre acompanhados de mensagens de divulgação do link para que fosse possível atingir um bom número de pessoas.

O formulário virtual foi precedido de explicação sobre a pesquisa realizada, indicando a temática debatida, a Universidade responsável, dados do pesquisador e orientador, além de indicar que os dados seriam utilizados como base de discussão

2020. Disponível em: https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200211-sitrep-22-ncov.pdf?sfvrsn=fb6d49b1_2. Acesso em: 06 nov 2020.

sobre o tema pesquisado e orientações para que os respondentes fossem maiores de 18 anos.

Para identificação do respondente, cujos dados foram mantidos em sigilo no presente trabalho, questionou-se o endereço de e-mail, nome completo, sexo, cidade/estado onde reside, faixa etária, escolaridade, ocupação e renda.

Além dessas informações, foi ainda questionado se possuía veículo automotor e carteira nacional de habilitação, acesso à internet, se já havia ouvido falar no termo “carona solidária” e se já havia utilizado alguma forma alternativa de transporte para viagens.

Caso o questionado respondesse negativamente à última pergunta, o que também foi considerado para fins de tabulação dos dados, automaticamente a pesquisa dava-se por encerrada, haja vista que sua não utilização do meio alternativo impossibilitaria às demais respostas ao questionário, que se destinou a entender qual a periodicidade da utilização do serviço, os motivos, principal destino e forma de combinar a carona.

Na sequência, as perguntas foram trilhadas no sentido de se identificar qual a principal ferramenta utilizada como fonte de carona; se elas eram gratuitas ou se, havendo pagamento, como era apurado o valor cobrado; questionando-se, por fim, qual ou quais fatores levavam o usuário a buscar meios alternativos de transporte, mesmo quando possui veículo próprio ou mesmo sabendo-se da existência de transporte coletivo que contemple o mesmo trajeto; e, ainda, sobre a percepção das pessoas sobre a (i)legalidade do serviço utilizado.

De posse das respostas obtidas com o formulário, buscou-se na legislação vigente, inclusive, nas Resoluções dos órgãos de controle de transporte como a ANTT,

DNER e DEER/MG, a (in)existência de regulamentação específica para os transportes alternativos.

Ato contínuo, levantou-se o nome de redes sociais e aplicativos específicos de caronas ou grupos que facilitem sua oferta. Para verificar o alcance das citadas redes, buscou-se quantificar quantas pessoas haviam cadastradas em grupos coletivos vinculados aos sites encontrados especificamente aqueles tendo como ponto de partida a cidade de Ituiutaba, independente do destino final, porém, dando-se mais ênfase ao trecho Ituiutaba/Uberlândia.

As redes sociais e aplicativos foram procurados a partir de buscas aleatórias, pesquisando pelos termos: “carona”, “caronas”, “caronas Ituiutaba”, “caronas Ituiutaba/Uberlândia”, dentre outros, tendo como principal campo de pesquisa o aplicativo de rede social *Facebook*, que segundo informações do próprio site, reúne atualmente mais de 3 bilhões de pessoas em suas redes, abarcando os aplicativos mais populares, tais como, *Aplicativo do Facebook*, *Messenger*, *WhatsApp*, *Instagram*, etc. (FACEBOOK, 2020).

Imperioso apontar que a técnica de observação das páginas de redes sociais que mencionam as “caronas”, não exigiu uma sistematização e/ou qualquer tipo de estruturação prévia, ou seja, elaboração de um roteiro de observação, já que sua essência esteve pautada justamente na simplicidade, na percepção empírica do pesquisador, que ao transitar pelos sites e aplicativos pudesse imprimir convicções sobre a realidade estudada (RAMPAZZO, 2015).

Após, buscou-se averiguar de que modo as redes sociais repercutem as “caronas solidárias” na economia no setor de transporte intermunicipal.

Para tanto, verificou-se o valor das tarifas das passagens de transporte coletivo para o trecho Ituiutaba/Uberlândia e, a título de comparação, apurou-se ainda a média de valores pagos pelos usuários de transporte alternativo.

As tarifas relativas à utilização de transporte coletivo foram obtidas através de contato direto com as empresas de ônibus que fornecem o serviço de transporte intermunicipal, sendo possível verificar ainda os horários que são realizados os trajetos e a média de tempo gasto na viagem, prometida pela empresa.

Após a coleta de dados, procedeu-se à sua tabulação, que consistiu em elaboração de tabelas e gráficos que, associados às imagens coletadas, permitiram maior e ampla visualização das informações obtidas.

Por fim, respondendo-se ao último objetivo da presente pesquisa, avaliou-se criticamente a viabilidade das “caronas solidárias” no contexto do fluxo regional de pessoas. O critério de análise de viabilidade levou em consideração o custo/benefício do serviço de transporte alternativo não regulamentado na perspectiva do usuário.

Para a elaboração das representações gráficas dos resultados, inicialmente buscou-se a comparação entre taxas populacionais dos anos 2009 e 2019, salientando que, os últimos censos foram realizados pelo IBGE nos anos de 2000 e 2010, e os dados considerados para o recorte temporal da pesquisa foram os de estimativa realizados pelo mesmo órgão.

Em seguida, compilados os dados de frota de veículos fornecidos pelo DENATRAN, apontou-se a quantidade de veículos dos anos objeto da pesquisa, levando-se em conta o mês de dezembro do ano pesquisado, elegendo-se, além do número total de veículos, as seguintes categorias para verificação, expostas no Quadro 01:

Quadro 01: Categorias de veículos agrupados para análise dos dados.

Automóveis
Camionetas e caminhonetes
Ônibus e micro-ônibus
Demais veículos

Org.: ALVES NETO, F. A.

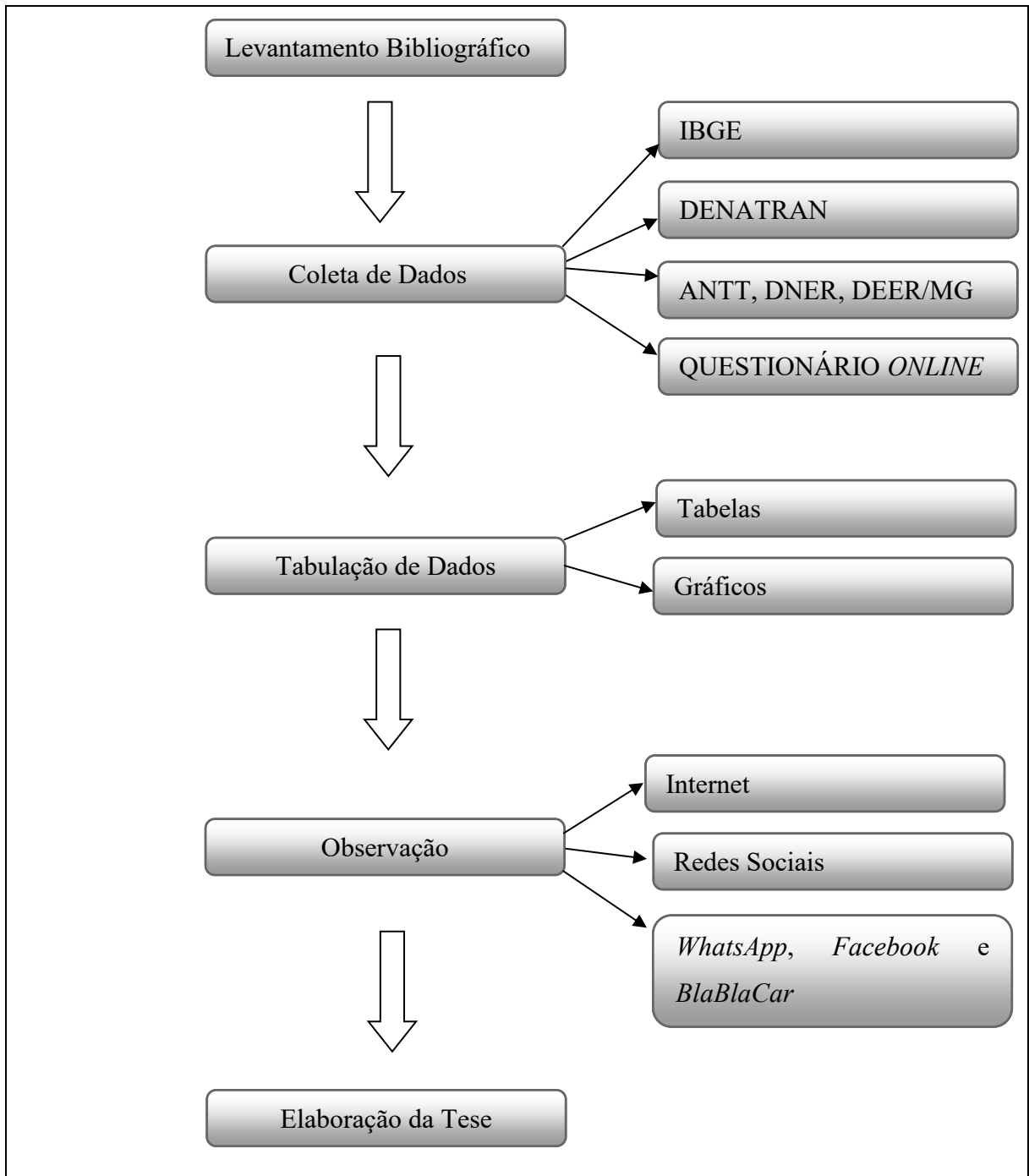
O critério para escolha e agrupamento das categorias foi a proximidade técnica descrita no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dos tipos de veículos que mais usualmente utilizados para o transporte intermunicipal de pessoas (automóvel, camioneta, caminhonete, ônibus e micro-ônibus), sendo que, caminhões, caminhões-tratores e utilitários, foram agrupados na categoria chamada de “demais veículos”.

No tocante aos outros tipos de veículos, como reboques, semirreboques, bondes, ciclomotores, motocicletas, motonetas, triciclos, quadriciclos e tratores, sequer foram considerados, tendo desprezados os dados a eles relativos.

Com o material coletado e devidamente tabulado, foi feita análise minuciosa dos dados, buscou-se identificar e elencar possíveis características que pudessem justificar a maior procura por anúncios de “caronas solidárias”, bem como a utilização do serviço, que, na verdade, se apresenta como mais uma forma alternativa de transporte, projetando-se como objeto de reprodução de capital e garantia de sobrevivência num contexto de precarização do trabalho e ausência de políticas que garantam aos usuários um novo padrão esperado de consumo de serviço.

Por fim, foi redigida a Tese, que após as análises realizadas, respondeu aos objetivos propostos, bem como a problemática que alicerçou a pesquisa e, para melhor compreensão dos métodos utilizados e caminhos percorridos, foi elaborada a Figura 01, para se demonstrar as etapas metodológicas da pesquisa.

Figura 01: Etapas metodológicas da pesquisa.



Elaboração: ALVES NETO, F. A (2020)

Imperioso elucidar que a presente tese foi organizada em quatro capítulos, sem contar a Introdução, as considerações finais e as referências. Na Introdução, apresentou-se a justificativa, o problema da pesquisa, a hipótese que permeia a pesquisa, seus objetivos, além da caracterização das áreas de estudo e dos procedimentos e caminhos metodológicos percorridos para a consolidação da investigação.

No primeiro capítulo, contemplou-se a evolução histórica dos transportes, trazendo-se conceitos inerentes à Geografia dos Transportes, além de evidenciar o papel da internet e da comunicação para o setor, apresentando-o com um direito fundamental.

O segundo capítulo cuidou de tratar das novas formas de mobilidade do Século XXI, passando-se pela discussão do transporte irregular no Brasil e a sua reconfiguração a partir do usuário e da sustentabilidade.

No terceiro capítulo, estruturou-se a revisão teórica que norteou a pesquisa e seus achados, trazendo fundamentação consistente para subsidiar as análises dos dados relacionados às caronas solidárias, possibilitando-se a comparação de dados dos anos de 2009 e 2019, trabalhando-se, inclusive, o “estado da arte” da investigação.

No quarto capítulo, apresentou-se, como exemplo, a realidade das caronas solidárias no trecho Ituiutaba/Uberlândia (MG), através de estudo de caso tendo como ponto de partida a primeira cidade, além ainda dos dados colhidos e as reflexões advindas da presente pesquisa, contemplando-se, inclusive, a apresentação do perfil dos usuários, (des)regulamentação normativa e, por fim, a viabilidade das caronas no âmbito do fluxo regional de pessoas.

Quanto às considerações finais, respondendo-se diretamente aos objetivos propostos, examinou-se as mudanças visualizadas por meio do desenvolvimento dessa investigação, bem como também, as perspectivas e os principais entraves do setor de transporte, especialmente com relação às caronas solidárias, o perfil socioeconômico dos usuários e ausência de regulamentação normativa específica.

Nas referências, elegeram-se aquelas tidas como elementares para dar suporte e embasamento teórico para análise dos dados coletados, sendo certo que, a leitura bibliográfica através dos autores, alguns tidos como clássicos, representaram a base do estudo e da investigação.

1. AS CONCEPÇÕES DOS TRANSPORTES E SUA RELAÇÃO COM O DESLOCAMENTO DE PESSOAS

1. AS CONCEPÇÕES DOS TRANSPORTES E SUA RELAÇÃO COM O DESLOCAMENTO DE PESSOAS

No presente capítulo, buscar-se-á apresentar as principais ideias sobre o conceito de transporte, apresentando-se primeiramente a sua definição para que seja possível o entendimento sobre o transporte em si, e, sequência, priorizou-se o levantamento de breve histórico de evolução dos transportes, apontando-se as principais mudanças e avanços no decorrer dos últimos anos até os dias atuais.

Em seguida, apresentar-se-á a importância dos estudos da Geografia sobre os transportes e como estas atividades estão ligadas ao espaço e características geográficas. Posteriormente, após toda a contextualização sobre os transportes, serão apresentadas ideias sobre os transportes e seus tipos de serviços para o deslocamento de pessoas no cenário mais atual (virada do século XX para XXI), e com isso, as preocupações com a mobilidade em uma sociedade de redes. Por fim, diante da demanda de transportes de pessoas, será mostrado o papel da internet e da comunicação no tocante às novas formas de deslocamento e ainda a apresentação dos transportes enquanto Direito Fundamental constitucionalmente previsto na legislação brasileira.

Iniciando as primeiras considerações, os transportes são extremamente importantes para a sociedade atual, tendo importantes funções em várias esferas do cotidiano, sejam elas no âmbito social, na logística, na economia, na estratégia militar e até mesmo na sanitária. Nesse sentido, Pons e Reynés (2004, p. 35) enfatiza que, “bajo la perspectiva geográfica, el transporte juega un papel capital en la interpretación

de las interrelaciones físicas e socioeconómicas entre individuos y grupos en la sociedade³”.

Embora os transportes realizados por humanos existam há muito tempo, foi através da consolidação do mundo capitalista e globalizado que os investimentos em infraestrutura baseada nos transportes tiveram um salto. No entanto, embora os transportes estejam indistintamente associados à vida em sociedade, mister se faz uma compreensão ampla da atividade/serviço, fazendo-se necessário trazer à tona seu conceito e significados.

Segundo Michaelis (2021, s/p), o termo se refere ao “ato ou efeito de transportar (-se); transportação”. Trazendo um pouco mais de contextualização sobre a origem e formação da palavra, Albano (2016, p. 02) diz que, “a palavra transporte vem do latim *trans* (de um lado para outro) e *portare* (carregar). Logo, pode-se entender que transporte é o deslocamento ou o movimento de pessoas ou de coisas de um lugar para outro”.

Já em relação ao conceito, Vasconcellos (2007, p. 11) aponta que “o transporte é uma atividade necessária à sociedade e produz uma grande variedade de benefícios, possibilitando a circulação das pessoas e das mercadorias utilizadas por elas e, por consequência, a realização das atividades sociais e econômicas desejadas”. Indo por este mesmo caminho, Britannica (2021, s/p) também descreve o transporte como sendo,

[...] the movement of goods and persons from place to place and the various means by which such movement is accomplished. The growth of the ability—and the need—to transport large quantities of goods or numbers of people

³ Tradução livre: “De uma perspectiva geográfica, o transporte desempenha um papel importante na interpretação das inter-relações físicas e socioeconômicas entre indivíduos e grupos na sociedade”.

over long distances at high speeds in comfort and safety has been an index of civilization and in particular of technological progress⁴.

Portanto, Britannica, assim como outros autores, também descreve que o transporte é a atividade de movimentar pessoas e bens de lugar para lugar através de vários meios e além disso, o autor também chama a atenção sobre o crescimento da capacidade dos transportes – de mercadorias e de pessoas – em alta velocidade com conforto e segurança através de longas distâncias como um indicador do progresso tecnológico e da civilização.

De outro lado, trazendo algumas importantes considerações sobre o transporte como, por exemplo, o tipo de demanda que recebe, seu consumo e demais características, Albano (2016, p. 03) descreve que,

Uma das características inerentes ao transporte é que sua demanda é derivada, ou seja, não é um fim em si mesmo. As pessoas viajam a fim de satisfazer necessidades de trabalho, lazer, saúde e outras. O mesmo é válido para os movimentos de mercadorias. Por exemplo, a indústria recebe insumos para fazer os processamentos e as montagens. Após, os produtos acabados são transportados para os centros de consumo. O transporte deve ser consumido quando é produzido, ou seja, não pode ser importado nem estocado para uso nas horas de maior demanda. Outra característica importante do transporte é que ele é um serviço, e não uma mercadoria.

É interessante analisar que, a partir da visão de Albano (2016), o transporte apresenta uma demanda derivada, que “[...] é um termo em economia que descreve a demanda por um certo bem ou serviço resultante de uma demanda por bens ou serviços necessários relacionados”, isso segundo Greelane (2019, s/p). Outro ponto levantado foram as características de consumo do transporte e, além disso, sua configuração como um serviço, não podendo ser confundido como mercadoria.

⁴ Tradução livre: “[...] o movimento de mercadorias e pessoas de um lugar para outro e os vários meios pelos quais tal movimento é realizado. O crescimento da capacidade - e da necessidade - de transportar grandes quantidades de mercadorias ou número de pessoas por longas distâncias em alta velocidade com conforto e segurança tem sido um índice da civilização e, em particular, do progresso tecnológico”.

Nesse sentido, com o notável aumento das atividades relacionadas tanto ao trânsito quanto ao tráfego, atreladas ao processo de urbanização e expansão do capital e também à tida revolução técnico-científica, alavancou-se a modernização da agricultura, bem como a industrialização, gerando, assim, uma importante expansão da população dos centros urbanos, sendo evidenciado por Resende e Ferreira (2009, p. 253), em relação ao crescimento econômico, que “as mudanças demográficas, no Brasil, foram acompanhadas pela adoção de um modelo governamental que priorizou o crescimento econômico, sem levar em consideração os custos sociais desse critério”.

Sabendo-se que o citado crescimento econômico pode se dar sob diversos aspectos e que o estímulo cultural, histórico e político se mostra importante para direcionar esse desenvolvimento, veja-se que foi imprescindível um posicionamento estatal, como bem inclina Resende e Ferreira (2009, p. 257),

A urbanização brasileira foi e tem sido, constantemente, readaptada e readequada conforme as condições políticas, socioeconômicas, culturais e históricas, que refletem um processo de crescimento urbano acelerado, ocorrido, simultaneamente ao desenvolvimento industrial do país. A partir da década de 1950, a indústria automobilística foi escolhida para promover o crescimento industrial brasileiro. Nesse contexto, a política nacional de transportes priorizou o binômio rodoviarismo/automobilismo, repercutindo expressivamente na organização territorial do País e, conseqüentemente, das cidades.

Essas informações e considerações levantadas a respeito dos transportes foram importantes para dar subsídios à discussão da temática da pesquisa. A seguir, serão apresentados variados aspectos dos transportes, concentrando-se na evolução histórica, na geografia dos transportes, a inter-relação entre transporte e mobilidade, o papel da internet e da comunicação no tocante às novas formas de deslocamento e ainda a apresentação dos transportes enquanto direito fundamental.

1.1. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DOS TRANSPORTES

Visando dar continuidade à discussão, faz-se necessário levantar algumas informações pertinentes ao desenvolvimento temporal dos transportes, apontando seu surgimento, expansão e aprimoramento até os dias atuais. Analisando a escala temporal, pode-se obter uma melhor compreensão da atual conjuntura dos sistemas de transporte presentes na sociedade do século XXI.

Em relação ao estudo da história do transporte em si, no trecho destacado a seguir, elucida-se a importância de se estudar a evolução temporal dos transportes, principalmente para a ciência geográfica, isso de acordo com Aragão *et al* (2001, p. 93) que apontaram que,

Em se tratando de um sistema que tem por missão realizar iterações espaciais da sociedade e sua economia, o estudo da evolução dos transportes não pode deixar de lado sua natureza intrinsecamente geográfica. A Geografia é tida por muitos autores como a “ciência-irmã” da História, e isso fica patente no uso da história dos transportes. Assim, entender história dos transportes é, antes de qualquer coisa, entender uma evolução das geografias de transporte e das subjacentes geografias econômicas e políticas.

Partindo dessa premissa, buscou-se, inicialmente, apontar sobre o surgimento dos principais meios de transporte utilizados pela humanidade, e tomando como ponto de partida, de acordo com Robertson (2021, s/p) a primeira forma de se transportar foi a pé, como o autor diz em “before every other form of transportation, humans traveled on foot”⁵.

Nesse sentido, tem-se que as primeiras concepções sobre o trânsito e transporte se apresentaram a partir do próprio caminhar humano que usava de sua

⁵ Tradução livre: “Antes de qualquer outro meio de transporte, os humanos viajavam a pé”.

força motora para promover deslocamento, sucedido pelo uso da força animal, usada também para transportar cargas, como registrou Franz e Seberino (2012, p. 10),

[...] o meio de locomoção mais antigo é o próprio ato de caminhar, o homem com sua força matriz se deslocava por longas distâncias carregando seus bens sobre os ombros ou arrastando-os, até que perceberam que poderiam domesticar os animais e utilizar sua força para o transporte de carga.

Embora essa teoria – de que andar a pé tenha sido o primeiro meio de transporte utilizado pelo ser humano – não seja muito disseminada, é uma proposta plausível, visto que vários autores como IDEC (2019), Malatesta (2007) dentre outros, consideram a atividade “andar a pé” como sendo realmente um meio de transporte.

Até a invenção da roda, considerada um marco na consolidação do sistema de trânsito e de transporte, a sociedade utilizou-se da força animal para transportar cargas em substituição à força humana, como leciona Robertson (2021, s/p) que diz que, “human beings learned to use animals such as donkeys, horses and camels for transportation from 4000 BC to 3000 BC”, ou seja, após certo tempo, os seres humanos começaram a aprender a usar animais como cavalos, jumentos e camelos para as atividades de transporte a partir dos anos 4000 a.C. a 3000 a.C. (tradução livre).

Sem dúvidas, a criação e implementação da roda não apenas implicou no surgimento direto de meios de transporte, mas também causou um grande impacto na civilização, proporcionando um longo processo de transformação que é melhor descrita por Salgado (2015, p. 21) a seguir em,

A invenção da roda alterou completamente as relações entre as civilizações e a natureza. O encurtamento de distâncias, a exigência percebida por novos terrenos compatíveis com o feito, fez surgir estradas, pontes, passarelas. A intensificação das viagens e a conquista por maiores distâncias com economia de suprimentos e energia colocou o mundo em um movimento jamais visto, influenciando diretamente a história da hospedagem e de tudo

mais que se a sociedade foi capaz de desenvolver desde então, narrativas, relatos, escritos, arte, arquitetura, pintura, escultura, filosofia, ciência, religião, política e comunicação.

Segundo o que foi levantado, até este período da história, a invenção da roda parece ter desencadeado a primeira grande mudança nos sistemas de transporte desde o uso de animais e, a partir de então, também começaram a ser implementados e expandidos os transportes aquaviários pelo mundo, e com isso, boa parte das mercadorias começaram a serem movimentadas por barcos, principalmente, depois das grandes navegações com a presença de “caravelas” e “carracas” construídas na Europa por volta de 1500 d.C. (RIVERA & ZARAGOZA, 2007).

Depois desse momento, embora vários processos de modernização dos transportes tenham ocorrido, somente com a Revolução Industrial ocorreram mudanças significativas, e de acordo com isso, Cavalcante e Silva (2011, s/p) apontam que,

Segundo alguns historiadores foram essa combinação das invenções no campo da indústria têxtil e a máquina a vapor, principalmente na indústria de mineração, dos transportes ferroviários e marítimos, que, num período de 100 anos (1770 a 1870), caracterizaram e promoveram a grande Revolução Industrial.

Vê-se que, com o advento da Revolução Industrial, ocorrida no século XVIII, quando o capitalismo se sobressaiu na sociedade, várias mudanças foram observadas, especialmente a busca por tecnologias que permitissem a substituição do trabalho manual e artesanal pelo trabalho de maquinários (COTRIM, 2002).

Com todas as modificações ocorridas, Andrade (1998) explicou que uma revolução também no setor de transportes se mostrava necessária, justamente para que as relações comerciais pudessem ser ampliadas. Assim, o automóvel, ainda no

século XIX (Figura 02), passou a integrar os meios de transporte, sendo produzido em grande escala, como também diz Cucci Neto (1996, p. 18),

Com a Revolução Industrial no final do século XVIII, iniciou-se o processo de desenvolvimento acelerado da economia mundial e a produção de bens de consumo em larga escala, que exigiram um sistema de transportes capaz de suportar esse crescimento.

Figura 02: O primeiro veículo do mundo foi o Patent-Motorwagen, criado na Alemanha em 1886



Segundo Oliva e Giansanti (1995, p. 111), mostra-se um erro igualar conceitos de Revolução Industrial e de industrialização, justificando-se que são terminologias distintas, de modo que, essa confusão permitiu uma “simplificação inadequada” das concepções do fenômeno urbano moderno, descrevendo que,

[...] a Revolução Industrial refere-se ao conjunto de modificações socioeconômicas ocorridas a partir dos séculos XVIII e XIX, que inclui a industrialização e a urbanização como dois dos seus principais elementos. Trata-se de um passo importante na consolidação das sociedades modernas capitalistas. Há dados históricos suficientes para afirmar-se que nesse período não só a indústria provocou a urbanização, como as cidades preexistentes possibilitaram a industrialização.

No que diz respeito ao processo de industrialização e ao processo de urbanização que se seguiu, no Brasil, os primeiros carros começaram a circular no final do século XIX. Veio por intermédio de Henrique Santos Dumont, irmão do Pai da Aviação, que atravessou a Rua Direita em um carro a vapor em São Paulo em 1893. Em 1904, a cidade de São Paulo tinha 83 carros registrados em circulação (CUCCI NETO, 1996).

Logo, percebe-se que a máquina a vapor em si trouxe mudanças significativas para os transportes terrestres e marítimos através da locomotiva e dos navios movidos a vapor respectivamente. E não obstante disso, com a segunda revolução industrial, que ocorreu entre 1870 e 1914, trens elétricos, carros e caminhões (estes com motores de combustão interna), juntos das aeronaves trouxeram um grande e importante impulso para o transporte em todo o mundo (MOKYR, 1999).

Com isso os transportes foram se atualizando, modernizando e se expandindo pelo mundo, inclusive para Brasil cuja chegada do primeiro sistema de transporte se deu em meados do século XIX com a implantação da primeira ferrovia no país (IPHAN, 2014).

No entanto, com a falta de políticas objetivas para a expansão das linhas férreas, o sistema acabou por dar prejuízos em algumas das redes, enquanto que por outro lado, após a Segunda Guerra Mundial, numa tentativa de expandir o sistema capitalista e ampliar o mercado consumidor, grandes grupos automobilísticos instalaram complexos industriais em vários países periféricos, gerando grande influência por este tipo de modal de transporte, desencadeando então, na década de 1950, políticas de incentivo à infraestrutura rodoviária no Brasil em detrimento das demais (PEREIRA E LESSA, 2011).

Trazendo um pouco mais de informação a respeito dos transportes rodoviários no país, Pereira e Lessa (2011, p. 27) dizem que,

A evolução histórica e a priorização do transporte rodoviário nos levaram a apontar que a expansão do modelo fordista de produção e de consumo foi um fator que influenciou a política de transportes, especialmente no território brasileiro, a partir de meados da década de 1950, com a implantação do complexo automobilístico no Brasil, no período de industrialização.

As consequências dessas medidas podem ser visualizadas na atualidade, pois de acordo com os dados recentes disponibilizados pela Empresa de Planejamento e Logística - EPL (2015), o Plano Nacional de Logística (PNL) apontou que o modal rodoviário corresponde por cerca de 65% do total de cargas transportadas no Brasil (cargas diversas), bem à frente do segundo colocado, o modal ferroviário que é responsável por apenas 15% das cargas deslocadas pelo país.

O transporte de pessoas também foi prejudicado pelo incentivo ao modal rodoviário, tendo sido, inclusive, um ponto levantado pelo IPEA que em 2011 alertou para os problemas de se incentivar muito os transportes rodoviários individuais, mais especificamente carros e motos, que eram vendidos com IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) reduzido, que segundo o instituto, acarretou na diminuição do uso do transporte público motorizado (68% para 51%) e aumento no uso de automóveis (32% para 49%) nas grandes cidades do Brasil (Figura 03) durante o período de 1977 a 2005 (MANO, 2011).

Figura 03: Vias congestionadas com o aumento do uso de automóveis



Fonte: <https://medium.com/@welitonvasconcelos/o-impacto-dos-congestionamentos-no-transporte-de-cargas-c78c697d5bec>

No entanto, percebe-se que esse cenário vem sendo alterado ao longo do tempo com o aumento do uso do transporte público em algumas cidades nos anos mais recentes, mas ainda existem muitas etapas no que concerne a mobilidade (GALINDO & LIMA NETO, 2019).

1.2. A GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES E O DESLOCAMENTO DE PESSOAS E MERCADORIAS

Um conceito tido como chave para a Geografia dos Transportes, pautado por Pons e Reynés (2004, p. 35) diz respeito à consideração e definição da própria Geografia em si mesma enquanto estudo das ações humanas relacionadas ao meio espacial. Para estes autores, a Geografia dos Transportes, nesse mesmo sentido se

apresenta como “el estudio de los movimientos y sus modelos espaciales, de la estructura de las redes y de las dinámicas espaciales que éstas generan⁶”.

Notadamente, tem-se que a Geografia dos Transportes estuda a dimensão dos meios de transporte e seus sistemas, trazendo discussões a respeito do deslocamento, fluxo e circulação de pessoas e mercadorias em suas mais variadas necessidades, sendo ela um dos ramos da Geografia Humana e, nesse trilha, Santos e Souza (2010, p. 4), trazem que,

A preocupação em analisar a circulação e o deslocamento das pessoas que refletem no modo de vida, no cotidiano e na construção da sociedade resulta na Geografia dos Transportes. Este tema sempre esteve presente na ciência geográfica, principalmente na relação sociedade-natureza que possibilita surgir os territórios naturais, ou seja, aqueles territórios por afinidades de gostos e estilos, chamados de grupos sociais (reunião de pessoas que defendem o mesmo pensamento). No espaço pode-se visualizar o deslocamento dos grupos sociais e seus territórios móveis ou a circulação de pessoas em determinados territórios fixos. Mas, fato é que esse movimento acontece devido à necessidade de se locomover seja a pé ou utilizando um meio de transporte.

Assim sendo, aponta-se que toda a estrutura de transporte existente está intimamente ligada às relações entre as cidades, formando e caracterizando a rede urbana. Ainda que rede de transporte seja diferente de rede urbana, infere-se que há uma correlação entre elas, vez que o transporte é o fomento do grau de intensidade das relações da rede urbana (DRUCIAKI, FERREIRA e OLIVEIRA, 2011).

Logo, nítida está a importância da Geografia dos Transportes na medida em que se percebe que os movimentos de pessoas e mercadorias, bem como ainda de informações se relacionam com tarefas relevantes no que tange às características implícitas dos arranjos socioespaciais, como explica Pons e Reynés (2004, p. 36),

⁶ Tradução livre: “o estudo dos movimentos e seus modelos espaciais, a estrutura das redes e as dinâmicas espaciais que estas geram”.

El papel de la Geografía de los Transportes no es, pues, liviano. Los análisis de los movimientos de mercancías, personas e información; la exploración morfométrica y funcional de las infraestructuras, con el objetivo último de relacionar las restricciones espaciales y los atributo, con el origen, extensión, naturaleza y propósito del movimiento reflejan, por más que sintéticamente, las tareas más nobles de esta subdisciplina⁷.

Neste ínterim, as pesquisas sobre transporte no Brasil apontam a relação do funcionamento do processo de transporte e o deslocamento de pessoas e mercadorias, como diz Silva (1949, p. 1),

[...] as pessoas, como as mercadorias, no afastar-se das regiões de origem para outras quaisquer, de destino final, ou de simples passagem, em trânsito apenas, costumam seguir, à maneira das águas fluentes, os percursos de mais fácil escoamento, entendendo-se, aqui, tal facilidade de encaminhamento como: a) - Maior rapidez, pela escolha das vias mais curtas, ou mais simples de percorrer; b) - Maior segurança, pela ausência de obstáculos difíceis, ou perigosos, de transpor; c) - Menor custo de transporte, pela adoção do sistema a isso adequado; d) - finalmente, maior comodidade, seja no que se refere ao conforto físico dos viajantes, seja na segurança (ou no transporte de porta-a-porta, sem baldeações), no que concerne às cargas (bagagens, encomendas, mercadorias, animais, etc.).

Druciaki, Ferreira e Oliveira (2011, p. 26), ao enfatizarem a necessidade de a população se deslocar, especialmente entre municípios, destacam que:

A integração e aplicação de um sistema de transporte de qualidade tem sido um dos maiores desafios do poder público para suprir a necessidade da população que necessita se locomover entre os municípios com uma frequência cada vez maior nos últimos anos.

Assim, analisar os transportes requer mais aprofundamento no assunto, além de abordar seus conceitos, e fatos históricos também é preciso trazer uma visão geográfica a respeito dessas atividades. Nesta etapa da pesquisa foram levantadas

⁷ Tradução livre: “O papel da Geografia do Transporte, portanto, não é leviano. A análise dos movimentos de mercadorias, pessoas e informações, a exploração morfométrica e funcional das infraestruturas, com o objetivo final de relacionar as restrições e atributos espaciais, com a origem, extensão, natureza e finalidade do movimento refletem, embora mais do que sinteticamente, as tarefas mais nobres desta subdisciplina”.

algumas considerações a respeito de como os transportes estão interligados com a Geografia.

Como já foi dito anteriormente, os transportes impactaram de várias formas a sociedade, trazendo consequências, inclusive, para o espaço. Ou seja, o surgimento, evolução e expansão dos transportes se deram pela geografia e na geografia.

Mas a final de contas, o que é realmente a Geografia dos Transportes e quais as suas bases teóricas? Para discutir e elucidar essas questões, a seguir estão destacados alguns importantes achados sobre o assunto, iniciando pelo autor Briney (2020, s/p) que discorre sucintamente sobre a Geografia dos Transportes em,

Transportation geography is a branch of economic geography that studies transportation and all aspects related to it and the geography of an area. This means that it examines the transportation or movement of people, goods, and information in or across different regions. It can have a local focus in a city (New York City for example), as well as a regional (the United States' Pacific Northwest), national or global focus. Transportation geography also studies the different modes of transportation such as road, rail, aviation and boat and their relationships to people, the environment and urban areas⁸.

Portanto, segundo a visão do autor, a Geografia dos Transportes é um ramo da Geografia Econômica que estuda todos os aspectos da relação entre Geografia e os Transportes, analisando o deslocamento de pessoas, mercadorias e informações em ou entre diferentes regiões. Pode ter um foco local, regional e global e, além disso, a Geografia dos Transportes também estuda os diferentes meios de transporte como o rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo (BRINEY, 2020).

⁸ Tradução livre: “A geografia dos transportes é um ramo da geografia econômica que estuda os transportes e todos os aspectos relacionados a eles e a geografia de uma área. Isso significa que ele examina o transporte ou movimento de pessoas, bens e informações em ou entre diferentes regiões. Pode ter um enfoque local em uma cidade (Nova York, por exemplo), bem como um enfoque regional (Noroeste do Pacífico dos Estados Unidos), nacional ou global. A geografia do transporte também estuda os diferentes modos de transporte, como rodoviário, ferroviário, aviação e barco e suas relações com as pessoas, o meio ambiente e as áreas urbanas”.

Complementando as informações já fornecidas, o trecho destacado a seguir apresenta uma outra visão sobre a importância do estudo dos transportes pela Geografia, isso de acordo com algumas características levantadas por Aloko N'guessan (200-?, p. 4-5), informando que,

Si l'étude des transports intéresse de nombreuses disciplines (l'histoire, les sciences techniques, l'économie, la politique, le droit, la sociologie, l'aménagement du territoire...), elle est aussi au cœur des préoccupations de la géographie (doc. 1) car: – les infrastructures ou ensembles des voies de communication et des installations terminales (aéroports, gares, ports...) contribuent à l'organisation de l'espace à travers les échelles spatiales, à son découpage en sous-ensembles, à son irrigation et à sa structuration. Les voies de communication sont, en quelque sorte, les vaisseaux sanguins du Corps-Terre mais aussi des pays, des régions et des villes. Et ces infrastructures dépendent des milieux physiques et humains dans lesquels elles s'inscrivent en même temps qu'elles les transforment; – les transports sont à la fois l'alpha et l'oméga de l'organisation de la plupart des activités, qu'il s'agisse de l'agriculture, de l'industrie, du tourisme ou des services. Ils influencent leur localisation et facilitent ou freinent leur développement; – les transports constituent un secteur d'activités à part entière avec sa propre logique d'organisation spatiale, ses contraintes de localisation et ses impacts sur les autres activités⁹.

Ou seja, de acordo com Aloko N'guessan (200-?), mesmo sendo objeto de estudo para outras áreas do conhecimento, os transportes também são muito importantes para a Geografia em virtude de três pontos levantados pelo autor, sendo o primeiro, as infraestruturas e/ou conjunto de vias de comunicação e instalações de terminais (portos, aeroportos, estações, entre outros) que contribuem para a organização do espaço como, por exemplo, com os canais de comunicação que

⁹ Tradução livre: "Se o estudo dos transportes interessa a muitas disciplinas (história, ciências técnicas, economia, política, direito, sociologia, ordenamento do território, etc.), também está no centro das preocupações da geografia. (Doc. 1) porque: - as infraestruturas ou conjuntos de vias de comunicação e instalações terminais (aeroportos, estações, portos, etc.) contribuem para a organização do espaço à escala espacial, para a sua divisão em subconjuntos, para a sua irrigação e para a sua estruturação. Os canais de comunicação são, de certa forma, os vasos sanguíneos do Corpo-Terra, mas também dos países, regiões e cidades. E essas infraestruturas dependem dos ambientes físicos e humanos em que se inserem ao mesmo tempo que as transformam; - o transporte é o alfa e o ômega na organização da maioria das atividades, sejam elas agricultura, indústria, turismo ou serviços. Eles influenciam sua localização e facilitam ou dificultam seu desenvolvimento; - os transportes constituem um setor de atividades autônomo, com uma lógica de organização espacial própria, suas restrições de localização e seu impacto sobre as demais atividades".

interconectam países, regiões e cidades, ressaltando que essas infraestruturas dependem dos ambientes físicos e humanos em que se inserem, ao mesmo tempo que as transformam.

Já o segundo ponto, descreve a importância do transporte e como esta atividade pode interferir em diversas atividades (agricultura, indústria, serviços, entre outros), facilitando ou dificultando o desenvolvimento dessas. O terceiro ponto, discorre que o transporte constitui um setor de atividades autônomo, com sua própria lógica de organização do espaço e seus condicionantes de localização.

Trazendo uma outra interpretação sobre o mesmo assunto – Geografia dos Transportes –, porém, seguindo um pouco a linha de pensamento trazida por Aloko N'guessan, vê-se o que enfatiza ao discorrer que,

Features such as resources, populations, and economic activities are not randomly distributed around the world; there are logic, order, and hierarchy to spatial distribution. Geography seeks to understand the spatial order of things as well as their interactions, particularly when this spatial order is less evident. Transportation, being one element of this spatial order, is, at the same time, influenced by geography as well as influencing it. For instance, the path followed by a road is influenced by regional economic and physical attributes, but once constructed, the same road will shape future regional developments¹⁰.

Assim, em acordo ao que foi apresentado, chama-se a atenção para a constante busca da Geografia em compreender a ordem espacial das coisas, pois recursos, populações e atividades econômicas não são distribuídas aleatoriamente ao redor do mundo, existindo assim uma lógica e hierarquia espacial a serem analisadas, bem como suas interações. Sendo um elemento dessa ordem espacial, o transporte

¹⁰ Tradução livre: “Características como recursos, populações e atividades econômicas não são distribuídas aleatoriamente ao redor do mundo; há lógica, ordem e hierarquia na distribuição espacial. A geografia busca compreender a ordem espacial das coisas, bem como suas interações, particularmente quando essa ordem espacial é menos evidente. O transporte, sendo um elemento dessa ordem espacial, é, ao mesmo tempo, influenciado pela geografia e também por influenciá-la. Por exemplo, o caminho seguido por uma estrada é influenciado por atributos econômicos e físicos regionais, mas uma vez construída, a mesma estrada moldará futuros desenvolvimentos regionais”.

ao mesmo tempo que é influenciado pela Geografia também pode influenciá-la. Dando o exemplo de uma estrada, o caminho seguido por esta é influenciado por variáveis econômicas e físico-regionais, mas uma vez construída, a mesma estrada moldará futuros desenvolvimentos regionais (RODRIGUE, 2021).

A partir de uma melhor compreensão da importância da Geografia dos Transportes e dos estudos com ela associados e de como esta atividade influencia e é influenciada pelo espaço, elucida-se a necessidade de discutir melhor o deslocamento de pessoas e mercadorias.

Para que se alcance a demanda exigida pela sociedade para exercer o deslocamento de pessoas e mercadorias, o transporte deve ser organizado e planejado. Nos últimos anos, principalmente na virada do século, muito vem sendo debatido sobre modelos de transporte que sejam eficientes para atender todas as necessidades de deslocamento, principalmente devido ao crescimento dos centros urbanos, aumento da capacidade industrial e da globalização, além de muitas outras variáveis.

A questão de os transportes serem atividades organizadas se deve muito pelas particularidades dos “milhões” de deslocamentos individuais utilizando um espaço limitado que deve ser dividido entre os usuários e seus mais variados e complexos interesses”, isso de acordo com Albano (2016, p. 4) que diz que, devido a essa complexidade, existe um sistema de transportes para organizar esses deslocamentos.

Ainda acerca do sistema de transportes, Albano (2016, p. 4) aponta que “o sistema de transportes é constituído por um conjunto de partes ou subsistemas que interagem para atingir um determinado fim, de acordo com um planejamento” (Figura 04). A partir disso, o autor destaca as partes constituintes do sistema de transportes

como sendo as: vias, veículos, usuários, terminais, estações, operação do sistema e meio ambiente.

Figura 04: Representação dos Sistemas de redes globais de transportes



Fonte: <http://globaia.org/fr/anthropocene/sgt.jpg>

No sistema de transportes existem cinco tipos de modos ou modais, sendo eles o rodoviário, ferroviário, aquaviário (fluvial e marítimo), aéreo e dutoviário, dos quais os meios de transporte se subdividem para realizar o deslocamento (RODRIGUES, 2014)

Tendo em vista a disposição de vários meios e modais de transporte existentes e também diante do crescente número de pessoas que precisam se deslocar para diferentes lugares, isso levando em consideração os problemas do crescimento urbano desordenado como, por exemplo, os congestionamentos, algumas medidas devem ser tomadas para que essa necessidade de se deslocar, de um ponto ao outro, da melhor maneira possível (rápido, confortável e com menor custo) seja saciada, e

para isso, deve-se incentivar a mobilidade urbana, da qual Bergman e Rabi (2005, p. 11) dizem que,

A promoção da mobilidade urbana compreende a construção de um sistema que garanta e facilite aos cidadãos – hoje e no futuro – o acesso físico às oportunidades e às funções econômicas e sociais das cidades. Trata-se de um sistema estruturado e organizado que compreende os vários modos e infraestruturas de transporte e circulação e que mantém fortes relações com outros sistemas e políticas urbanas.

Como se sabe, a rede de transporte e mobilidade são fundamentais para o desenvolvimento local, regional e nacional, já que promove a circulação de pessoas, bens e serviços, integrando-os com o espaço. Nesse sentido, Almeida e Ferreira (2009, p. 77) evidenciam que,

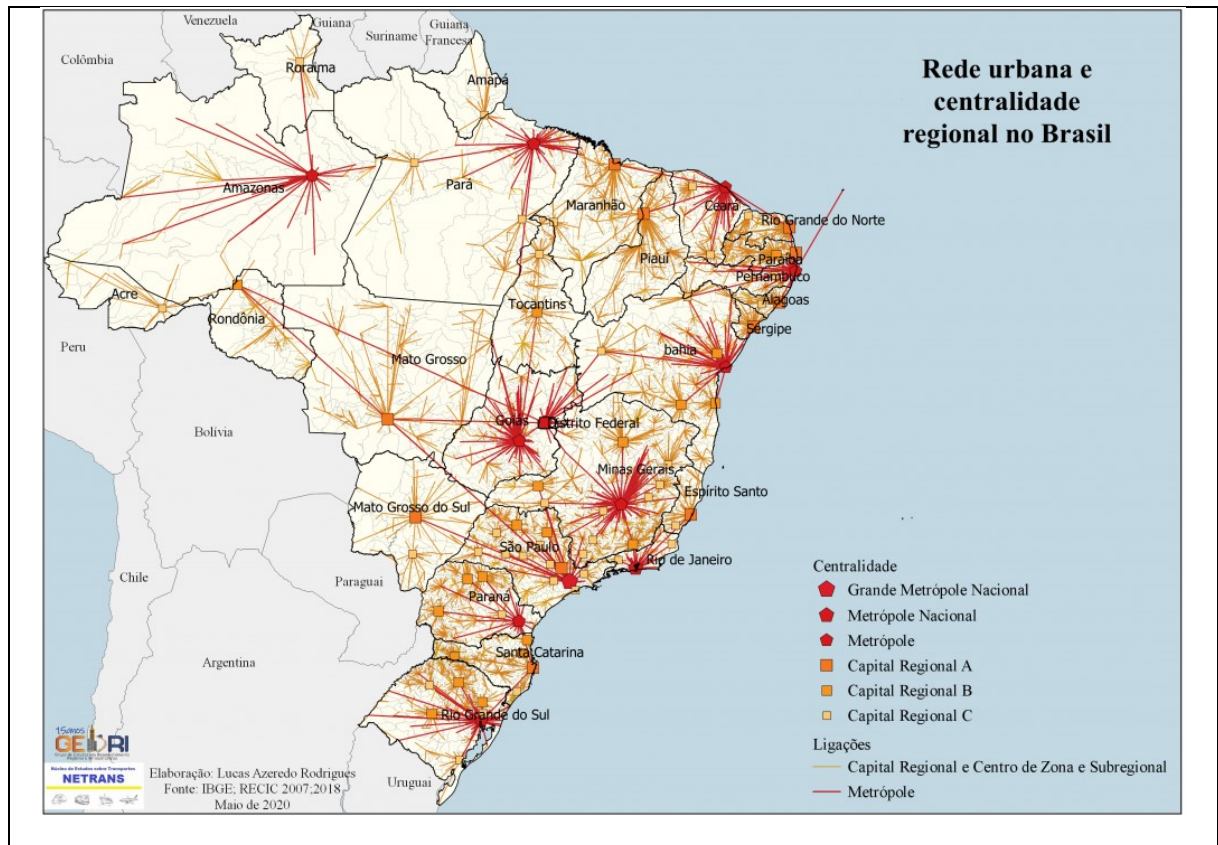
[...] é imperioso ressaltar que um importante fator que contribui para o desenvolvimento de um país, região ou cidade é uma rede de transportes e de mobilidade eficiente. Sem um sistema de circulação sustentável, o sistema de transportes torna-se inadequado e complexo, pois tanto mercadorias, quanto pessoas deslocam-se diariamente de um local para outro, desempenhando um papel relevante na integração entre os diversos lugares e, igualmente, com relação ao espaço.

Porém, uma grande questão em voga, notadamente em países em desenvolvimento, é a falta de investimentos públicos no setor de transportes, ocasionando os mais variados problemas quando se verifica ausência de planejamento que permita acompanhar o crescimento das cidades, prejudicando-se assim, a circulação e locomoção das pessoas, bens e serviços.

Assim sendo, aponta-se que toda a estrutura de transporte existente está intimamente ligada com as relações entre as cidades, formando e caracterizando a rede urbana (Figura 05). Ainda que rede de transporte seja diferente de rede urbana, infere-se que há uma correlação entre elas, vez que o transporte é o fomento do grau

de intensidade das relações da rede urbana (DRUCIAKI, FERREIRA e OLIVEIRA, 2011).

Figura 05: Rede urbana e centralidade regional no Brasil – 2018



Fonte: Regiões de Influência das Cidades – REGIC 2018. IBGE/2020.

Neste íterim, as pesquisas sobre transporte no Brasil apontam a relação do funcionamento do processo de transporte e o deslocamento de pessoas e mercadorias, como diz Silva (1949, p. 01),

[...] as pessoas, como as mercadorias, no afastar-se das regiões de origem para outras quaisquer, de destino final, ou de simples passagem, em trânsito apenas, costumam seguir, à maneira das águas fluentes, os percursos de mais fácil escoamento, entendendo-se, aqui, tal facilidade de encaminhamento como: a) - Maior rapidez, pela escolha das vias mais curtas, ou mais simples de percorrer; b) - Maior segurança, pela ausência de obstáculos difíceis, ou perigosos, de transpor; c) - Menor custo de transporte, pela adoção do sistema a isso adequado; d) - finalmente, maior comodidade, seja no que se refere ao conforto físico dos viajantes, seja na segurança (ou

no transporte de porta-a-porta, sem baldeações), no que concerne às cargas (bagagens, encomendas, mercadorias, animais, etc.).

Druciaki, Ferreira e Oliveira (2011, p. 26), ao enfatizarem a necessidade de a população se deslocar, especialmente entre municípios, destacando que,

A integração e aplicação de um sistema de transporte de qualidade tem sido um dos maiores desafios do poder público para suprir a necessidade da população que necessita se locomover entre os municípios com uma frequência cada vez maior nos últimos anos.

Os deslocamentos entre municípios se dão a partir da ideia de que as pessoas buscam em centralidades de cidades vizinhas a oferta de bens, produtos, serviços ou equipamentos que não lhe são ofertados no local onde residem. Isso porque, alguns centros comerciais se desenvolvem mais que outros, principalmente pela circulação de mais capital e, conseqüentemente, maior consumo, estabelecendo-se um ciclo de desenvolvimento. Essa questão pode estar vinculada ao fluxo territorial urbano-regional para atender aos anseios consumeristas da sociedade, como diz Alves Neto e Ferreira (2020, pág. 78496),

Por outro lado, tendo em vista que a população de uma cidade pode exteriorizar suas relações com o comércio, entes e pessoas interiores e exteriores a elas, através de relações de consumo existentes em determinados núcleos comerciais, percebe-se que a facilitação da utilização de bens de consumo e serviços pode estar relacionadas com a questão do fluxo territorial urbano-regional, haja vista, que nem todos os centros urbanos podem corresponder aos anseios consumeristas de determinada parcela da sociedade, o que implica no deslocamento dentro do próprio centro urbano, ou ainda, de um município para o outro.

Nesse sentido é que se discute sobre o termo mobilidade do consumo, que segundo os mesmos autores é influenciada pelos anseios e demandas básicas e subjetivas das pessoas, justamente para satisfazer desde as suas necessidades mais

básicas como saúde e estudos, mas também relacionadas ao lazer e entretenimento.

E, nessa linha destacam (2020, p. 78492) que,

Esta mobilidade é realizada pelo transporte rodoviário, revelando diferentes escalas de intensidade do uso do espaço geográfico e das centralidades de cada cidade e região, demonstrando como consequência, um fluxo material e econômico considerável, influenciando no desenvolvimento social e econômico das cidades de determinada região.

Atentos às transformações espaciais mais recentes, faz sentido esse tipo de deslocamento entre cidades com objetivos de consumo, já que, diz-se que as cidades se organizam de forma hierárquica e sem nenhuma segregação, o que representa um grande fluxo de interação entre as atividades econômicas e culturais, a depender do nível de desenvolvimento de cada cidade (GHIZZO, 2006).

Ademais, essa hierarquização das cidades provocada pela reorganização espacial estabelece notória dependência dos menores centros em relação aos maiores, vez que estas ofertam maior diversidade de produtos e serviços, influenciando a população da cidade-polo, mas também a população das cidades adjacentes. Isso remonta a questão de que certas regiões estejam estruturalmente menos desenvolvidas, fazendo com que pessoas que tenham maior poder aquisitivo sejam levadas a consumir em centros urbanos que atendam suas expectativas de consumo, como explicita Ghizzo (2006, p. 111):

Podemos evidenciar que é nos espaços urbanos, e em especial entre as cidades componentes de uma rede urbana, que, de forma mais contundente, se manifesta o processo da Mobilidade do Consumo. A dinamicidade revelada por estes espaços, no que condiz com a mobilidade da população para fins de consumo, é condicionada por estratégias desenvolvidas pelos mais altos escalões do sistema econômico hegemônico. Estas estratégias ultrapassam a esfera política ou social, atingindo o ideológico, a psicofera do cidadão. Através de seus métodos, os detentores dos meios de produção transformam o consumidor em um ser alienado, regido pelos interesses do sistema.

Por isso, vê-se que o modo de fazer com que mercadorias e serviços sejam levados aos mais variados consumidores nos mais diversos lugares é através do transporte, constatando-se a grande influência que detém no mercado de consumo. É como pensa Schmidt, (2011, p.14) ao indicar que “a importância do sistema de transporte no mundo se traduz em seu resultado e eficiência, pois é por ele que produtos essenciais chegam às mãos de seus consumidores. Uma nação ficaria paralisada se houvesse bloqueio de seu sistema de transporte”, sugerindo ainda que a importância do transporte é constatada como fundamental para a propagação da economia, como esclarece:

A importância dos transportes para o desenvolvimento de uma nação constata-se através de características que demonstram o quanto dependente é desse segmento, ao exemplo de um segmento industrial, se para por algum tempo, a população se manterá com os estoques existentes, do mesmo modo, se algum setor de comércio entrar em crise, as pessoas poderão tratar diretamente com os produtores, mas se o setor de transportes parar, as mercadorias não poderão chegar até os consumidores, contudo, o transporte é um meio fundamental para qualquer economia.

Logo, afirma-se que o transporte rodoviário exerce importante influência na utilização do espaço, mas também sobre a consolidação das centralidades, induzindo ainda o modo como os consumidores se comportam no deslocamento para promoção da cadeia produtiva e de consumo.

Portanto, embora exista uma demanda cada vez maior para as pessoas se locomoverem dada aos inúmeros compromissos com saúde, trabalho, estudo, lazer, etc., é necessário haver investimento/regulamentação do Poder Público em mobilidade com um sistema de transporte que seja satisfatório. Não obstante isso, sempre quando há falhas nas políticas públicas em qualquer área, vê-se uma organização social para suprir as falhas do Estado. A utilização da internet, por meio das redes sociais e aplicativos específicos, por exemplo, tem se apresentado como

uma alternativa à ingerência estatal na área de transportes e mobilidade, como será debatido a seguir.

1.3. PAPEL DA INTERNET E DA COMUNICAÇÃO NOS TRANSPORTES

O mundo tem passado, nas últimas décadas, por diversas modificações estruturais por meio de processo multidimensional associado à intervenção das tecnologias, fazendo com que a comunicação e a informação fossem difundidas desigualmente em diversos países, mesmo sabendo que é a sociedade quem dita a forma de sua utilização a depender da necessidade. Por certo que a tecnologia é extremamente necessária para o novo formato de ordenamento espacial baseado em redes, especialmente por meio da comunicação digital, porém, não pode ser considerada autossuficiente (CASTELLS, 2005).

A comunicação em redor ao redor do planeta é o que faz propagar capital, bens, serviços, informações e a própria tecnologia, interligando-se os conceitos de globalização e sociedade em rede, como leciona Castells (2005, p. 18),

[...] a comunicação em rede transcende fronteiras, a sociedade em rede é global, é baseada em redes globais. Então, a sua lógica chega a países de todo o planeta e difunde-se através do poder integrado nas redes globais de capital, bens, serviços, comunicação, informação, ciência e tecnologia. Aquilo a que chamamos globalização é outra maneira de nos referirmos à sociedade em rede, ainda que de forma mais descritiva e menos analítica do que o conceito de sociedade em rede implica.

É sabido que, com a globalização – ou sociedade em rede –, várias transformações foram vivenciadas também pelas pessoas, especialmente em relação ao comportamento consumerista, de modo que a tecnologia fez com que o mercado

se reinventasse para atender os consumidores cada dia mais exigentes com preço, agilidade, comodidade e facilidade.

Assim, principalmente a partir da década de 1990 a sociedade passou por esses processos transformativos devido as novas tecnologias que estavam surgindo, entre elas a internet, como discorre Ramos (2018, s/p) dizendo que,

No princípio dos anos 1990 ocorreu uma revolução silenciosa, o mundo digital entrou em cena provocando as seguintes mudanças: ampliação do consumo de computadores individuais e plataformas de serviços agregadas; expansão da telefonia celular e o surgimento de aparelhos com múltiplos utilitários; novas formas de adquirir, vender, trocar mercadorias e contratar serviços; acesso a informações em tempo real através de mídias diversas e não convencionais; explosão das comunicações em nível individual, ampliada e praticamente sem limites ou barreiras. A partir de então, as formas de pensar, comunicar, trabalhar, divertir e se relacionar, nunca mais seriam as mesmas.

É interessante notar o papel que essas tecnologias tiveram no final do século XX, e também as mudanças que trouxeram para a sociedade em vários aspectos, se tornando algo indispensável no atual século XXI, interconectando pessoas, trocando informações, alterando as prestações de serviços e interferindo no mercado de trabalho, bem como diz Kohn e Moraes (2007, p. 5) em,

O uso da rede integrada de computadores entre as pessoas e empresas, tornou-se algo indispensável nos dias atuais. É possível ter acesso a uma vasta rede de informações em tempo real e também trocar e cruzar dados a qualquer momento. Com o uso do computador, os serviços foram agilizados e facilitados, houve uma redução da mão-de-obra em ocupações que substituíram o trabalho humano, mas que abriu portas para novas ocupações especializadas no ramo da informática (programadores, webdesigners, administradores de rede) e das comunicações (marketeiros e jornalistas virtuais).

Com a disseminação dessas novas tecnologias e novas formas de comunicação, com o surgimento de redes sociais e semelhantes, modificou-se a forma como a sociedade se organiza (Figura 06), afetando, inclusive, nos dias atuais, as demandas por transporte, no qual a utilização de recursos tecnológicos tem sido

crucial para garantir o deslocamento de pessoas e mercadorias observando-se essa nova demanda advinda da agilidade das relações comerciais e interpessoais.

Figura 06: Representação das redes virtuais de comunicação



Fonte: <https://www.jornalgrandebahia.com.br/2017/11/>

No campo da ciência geográfica, vê-se que o uso das tecnologias se dá em favor da proposição de melhorias à população em geral, de modo que, mais próxima dos aparatos tecnológicos, a Geografia, assim como outras ciências, se apresenta como importante instrumental para extração e análise de dados acerca do espaço geográfico, como enfatiza Azevedo (2008, p. 61),

O desenvolvimento tecnológico ocorrido a partir da segunda metade do século XX atingiu um estágio sem precedentes na história humana, obrigando as diversas ciências, como a Geografia, a repensar seus métodos e técnicas de análise. Nesse contexto, as técnicas de geoprocessamento têm se mostrado um importante instrumental utilizado pelos geógrafos para auxiliar na aquisição de dados, produção de análises e representação das informações obtidas do espaço geográfico.

Nesta linha, a Geografia, seguindo as novas tendências advindas com a citada globalização, atrelando-se ciência, tecnologia e informação em favor do espaço geográfico, logra êxito em polemizar questões antes incompreensíveis. É como leciona Santos (2006, p. 159) que, ao apresentar o conceito do chamado meio técnico científico informacional, afirma que “já hoje, quando nos referimos às manifestações geográficas decorrentes dos novos progressos, não é mais de meio técnico que se trata. Estamos diante da produção de algo novo, a que estamos chamando de meio técnico-científico-informacional”.

Para Santos e Alves (2014), a técnica é eixo fundamental de promoção de mudanças no espaço, trazendo a inteligência de Milton Santos que apresentou a história do espaço geográfico fracionadas em três etapas, considerando-se a relação homem/natureza e a evolução produtiva com utilização das técnicas, a saber, meio natural, meio técnico e meio técnico-científico-informacional, tendo este último ganhado holofotes em 1970, como favorece o entendimento (pág. 03), ao ditar que,

O período se constrói na profunda interação da ciência, da técnica e da informação sob a égide do mercado global, principalmente na atuação das transnacionais e das instituições financeiras, impondo uma lógica de produção, circulação, distribuição e consumo em praticamente todos os territórios. A produção e a aplicação dos objetos técnico-científicos são realizadas sob extrema intencionalidade (mercantil ou simbólica) dos agentes hegemônicos da economia, da cultura e da política, cujas ações são guiadas por meio da informação. A localização e o uso dos objetos técnicos marcam a racionalidade espacial e temporal, ou seja, na presente época, os sistemas técnicos se tornam funcionais aos agentes hegemônicos no processo de acumulação capitalista.

Com esse raciocínio de Santos (2008), mostra-se nítida a concepção do uso da tecnologia como mecanismo de busca pelo progresso social, justamente para garantir um meio de adaptação para perpetuação da espécie humana, aprimorando-se técnicas e garantindo-se a proposição de métodos eficazes que garantam o aperfeiçoamento do processo produtivo.

É sabido ainda que o mesmo autor ainda estabeleceu, didaticamente, uma subdivisão do chamado meio geográfico em três etapas, tendo como fundamento a relação homem/natureza sendo elas: meio natural, meio técnico e o meio técnico-científico-informacional. Este último, se dá através de interação científica no contexto do mercado global, impondo-se lógica de produção, circulação, distribuição e consumo. Nesse percurso, Santos e Alves (2014, p. 3), colocam que,

A produção e a aplicação dos objetos técnico-científicos são realizadas sob extrema intencionalidade (mercantil ou simbólica) dos agentes hegemônicos da economia, da cultura e da política, cujas ações são guiadas por meio da informação. A localização e o uso dos objetos técnicos marcam a racionalidade espacial e temporal, ou seja, na presente época, os sistemas técnicos se tornam funcionais aos agentes hegemônicos no processo de acumulação capitalista.

Nesse diapasão, Bauman (2008, p. 71), reflete que o capitalismo faz o consumo ser visto como vocação, e dessa forma leciona que,

A “sociedade de consumidores”, em outras palavras, representa o tipo de sociedade que promove, encoraja ou reforça a escolha de um estilo de vida e uma estratégia existencial consumistas, e rejeita todas as opções culturais alternativas. Uma sociedade em que se adaptar aos preceitos da cultura de consumo e segui-los estritamente é, para todos os fins e propósitos práticos, a única escolha aprovada de maneira incondicional. Uma escolha viável e, portanto, plausível – e uma condição de afiliação.

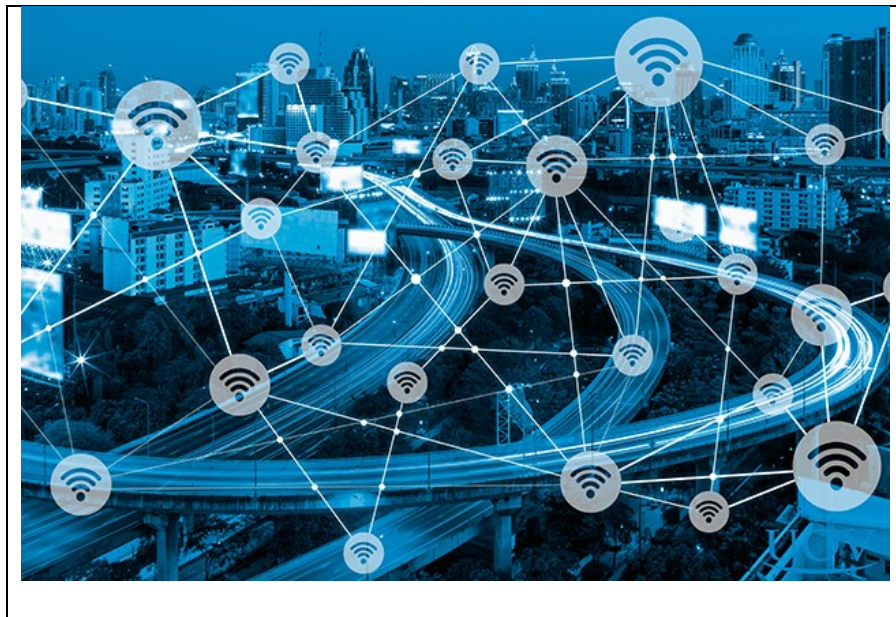
Para o citado autor, há o entendimento de que para a “sociedade de consumidores” a noção do “consumir” está ligada à ideia de afiliação social de si mesmo, traduzida no sentido adequar demanda, investimento e atratividade.

Não se pode esquecer que o tempo é elemento fundamental na questão da vertente da globalização, ainda mais se analisada sob a perspectiva da sociedade do consumo, que abarca a tecnologia compressora do tempo, na qual a instantaneidade se mostra demasiadamente importante na determinação da satisfação, como leciona Bauman (1999, pág. 79),

Que todo consumo exige tempo é na verdade a perdição da sociedade de consumo — e uma preocupação maior dos que negociam com bens de consumo. Há uma ressonância natural entre a carreira espetacular do “agora”, ocasionada pela tecnologia compressora do tempo, e a lógica da economia orientada para o consumidor. No que diz respeito a esta lógica, a satisfação do consumidor deveria ser instantânea e isso num duplo sentido. Obviamente, os bens consumidos deveriam satisfazer de imediato, sem exigir o aprendizado de quaisquer habilidades ou extensos fundamentos; mas a satisfação deveria também terminar — “num abrir e fechar de olhos”, isto é, no momento em que o tempo necessário para o consumo tivesse terminado. E esse tempo deveria ser reduzido ao mínimo.

Partindo-se da premissa dos transportes associados à tecnologia, tem se visto alguns investimentos para favorecer atividades de logística de pessoas e bens, como serviços de sistema de rastreamento, geolocalização, *drones* e também as comunicações em redes sociais (Figura 07).

Figura 07: Representação das redes de comunicação e transportes



Fonte: <https://www.uov.com.br/cursos-online-redes-de-computadores/artigos/principais-tipos-de-rede-de-computadores>

Com isso, vê-se a importância da internet e da comunicação na proposição de políticas de transporte, vez que por meio dessas ferramentas tecnológicas permitem maior interação de consumo de produtos e serviços de modo geral. Ademais, o transporte, visto a partir de uma perspectiva constitucional, por ser direito de todos,

tem que se amparar em soluções eficazes para que seja disponibilizado a toda sociedade, que será melhor debatido no item a seguir.

1.4. O TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL

Os transportes no Brasil são regulamentados por diversas normas que estão esparsas no ordenamento pátrio. A partir do conceito de transporte apresentado por Ferraz e Torres (2004) como sendo o deslocamento de pessoas e produtos, imperioso se faz trazer à tona os dizeres da Constituição da República Federativa do Brasil (BRASIL, 1988), senão vejamos:

Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

(...)

Grifou-se

A partir desse imperativo, vê-se que aos brasileiros e aos estrangeiros são garantidos o direito de transitar, entrar e sair do território nacional, em tempos de paz, inclusive com seus bens, se apresentando como um verdadeiro corolário do Direito dos Transportes, na medida em que é essa liberdade de trânsito que faz movimentar toda a estrutura de deslocamentos. E nesse sentido, Bueno (1958) *apud*¹¹ Moraes (2008, p. 127) esclarece que:

¹¹ O autor não obteve êxito no acesso à obra original.

Posto que o homem seja membro de uma nacionalidade, ele não renuncia por isso suas condições de liberdade, nem os meios racionais de satisfazer suas necessidades e gozos. Não se obriga ou reduz à vida vegetativa, não tem raízes, nem se prende à terra como escravo ao solo. A faculdade de levar consigo os seus bens é um respeito devido ao direito de propriedade.

Além disso, a Constituição Federal (CF) ainda faz menção ao transporte enquanto direito social, incluído em seu art. 6º pela Emenda Constitucional 90/2015, afirmando ter de ser o salário mínimo, nacionalmente unificado, capaz de suprir as necessidades a ele relativas, juntamente com as questões de educação, saúde, vestuário, higiene, lazer, etc.

Por certo, o transporte tem como importante missão proporcionar a garantia de acesso aos demais direitos constitucionalmente garantidos, sendo muitas vezes indagado se o direito dos transportes seria direito meio ou direito fim, pois, é por meio dele que se estabelece a efetivação de acesso ao local de trabalho, de estudo, de lazer e também de saúde. É como pensa Sarlet (2015, s.p):

Que a inserção de um direito ao transporte guarda sintonia com o objetivo de assegurar a todos uma efetiva fruição de direitos (fundamentais ou não), mediante a garantia do acesso ao local de trabalho, bem como aos estabelecimentos de ensino (ainda mais no contexto da proteção das crianças e adolescentes e formação dos jovens), serviços de saúde e outros serviços essenciais, assim como ao lazer e mesmo ao exercício dos direitos políticos, sem falar na especial consideração das pessoas com deficiência (objeto de previsão específica no artigo 227, § 2º, CF) e dos idosos, resulta evidente e insere o transporte no rol dos direitos e deveres associados ao mínimo existencial, no sentido das condições materiais indispensáveis à fruição de uma vida com dignidade. Quanto à sua fundamentalidade substancial, portanto, poucos provavelmente levantarão suas vozes contra a inclusão no texto da Constituição desse “novo” direito.

Com isso, o transporte foi elevado ao *status* de direito fundamental, já que ao ser incluído no rol de direitos sociais da Constituição Federal, por ser entendida sua vasta importância para a sociedade, tem como objetivo a promoção da dignidade da pessoa humana, como explica Masson (2015, p. 189):

Perceber que os valores mais caros à humanidade merecem ser organizados em um documento jurídico dotado de força normativa hierarquicamente superior às demais normas do ordenamento, bem como reconhecer a Constituição enquanto documento supremo do ordenamento jurídico, justifica a estrutura constitucional de proteção aos direitos fundamentais arquitetada nos moldes atuais. A incontestável evolução que o Direito Constitucional alcançou é fruto, em grande medida, da aceitação dos direitos fundamentais como cerne da proteção da dignidade da pessoa e da certeza de que inexistia outro documento mais adequado para consagrar os dispositivos assecuratórios dessas pretensões do que a Constituição.

Durante a história das Constituições, os direitos e garantias fundamentais passaram por diversas mudanças em relação ao seu conteúdo, titularidade, eficácia e efetividade. Hoje, as espécies de direitos fundamentais são os direitos individuais, direitos coletivos, direitos sociais, nacionalidade e direitos políticos.

Vários constitucionalistas classificam os direitos fundamentais em cinco gerações de direitos, que, partindo de acontecimentos históricos passaram a ser reconhecidos no campo constitucional e influenciaram nas citadas mudanças, buscando melhores condições de sobrevivência.

Os ditames jurídicos modernos têm compreendido e aceitado a substituição do termo “gerações” de direitos por “dimensões”, vez que a primeira dá a ideia de uma falsa substituição gradativa de uma geração pela outra, o que não é de fato o que ocorre.

Os direitos fundamentais de primeira dimensão têm como cerne a liberdade individual, sendo que possuem suas raízes na doutrina iluminista e jusnaturalista dos séculos XVII e XVIII, bem como nas revoluções políticas do final deste último século, difundidos principalmente pelos pensadores Thomas Hobbes, John Locke, Rousseau e Kant. Estes direitos de primeira dimensão são considerados direitos negativos, pois limita o poder do Estado frente o indivíduo por si mesmo, impedindo interferências (NOVELINO, 2015).

Já os direitos de segunda dimensão, decorrentes da revolução Industrial, surgiram como forma de reparação aos excessos provocados na vida dos trabalhadores, que reivindicavam direitos de cunho trabalhista e normas de assistência social. Mas, apenas com o pós-guerra (Primeira Guerra Mundial – 1914 a 1918), é que foram fixados os tão esperados direitos sociais, baseados nos moldes da igualdade. Neste momento, ao Estado eram exigidas prestações positivas, pois era convocado para prestar efetivamente os direitos educacionais, habitacionais, trabalhistas, além do direito à saúde e à alimentação (SARLET, 2006).

Aqueles tidos como direitos de terceira dimensão, também chamados de direitos de fraternidade ou de solidariedade, aparecem como resultado de novas reivindicações do homem. São decorrentes de mudanças no cenário internacional, principalmente após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), quando ocorria violação dos direitos humanos, com várias nações destruídas. Fatos estes, que inseriram na comunidade novas preocupações, tais como o meio ambiente, as relações de consumo, etc. E, nesse sentido, Masson (2015, p. 192) explica que:

Em síntese, são direitos que não se ocupam da proteção a interesses individuais, ao contrário, são direitos atribuídos genericamente a todas as formações sociais, pois buscam tutelar interesses de titularidade coletiva ou difusa, que dizem respeito ao gênero humano. É, pois, a terceira geração dos direitos fundamentais que estabelece os direitos “transindividuais”, também denominado coletivos – nos quais a titularidade não pertence ao homem individualmente considerado, mas a coletividade como um todo.

Existem ainda os direitos de quarta dimensão, depreendidos da globalização do Estado neoliberal, incluindo-se entre eles os direitos relacionados à informação, ao pluralismo, à democracia direta, ou melhor, oportunidade de votar e ser votado, questões ligadas ao direito à vida, à biotecnologia, ou seja, do futuro da cidadania,

bem como a esperada liberdade de todos os povos, possibilitando a globalização política. Assim pensa Bonavides (1997, p. 46):

(...) os direitos da segunda, da terceira e da quarta gerações não se interpretam, concretizam-se. É na esteira dessa concretização que reside o futuro da globalização política, o seu princípio de legitimidade, a força incorporadora de seus valores de libertação.

Por fim, há ainda os que defendem os chamados direitos de quinta geração, que representam o direito de paz, como elucida Masson (2015).

O direito dos transportes encontra respaldo tanto nos tidos direitos de segunda geração, porquanto se estabeleça como objeto de políticas públicas positivas pelo Estado na guisa de promover o bem-estar social; mas também, se encontra nos direitos de terceira dimensão, pois seu eminentemente social, deve buscar atender ao desenvolvimento, ao progresso, ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, à qualidade de vida, aos direitos do consumidor, dentre outros (MASSON, 2015).

Elevar o transporte ao patamar de direito fundamental garante-lhe características que o colocam em posição superior aos demais direitos e princípios jurídicos não fundamentais. Elementos como a universalidade, relativa à titularidade do direito oponível a todas as pessoas; a imprescritibilidade, relativa à sua subsistência no tempo independentemente do uso; a inalienabilidade, referente à impossibilidade de alienação, sob qualquer justificativa; a inviolabilidade, indivisibilidade, interdependência, dentre outras, garantem a sua efetividade.

O direito ao transporte trata de matéria que preocupa demasiadamente a sociedade, vez que não há políticas públicas eficientes que garantam a efetiva mobilidade urbana, justamente pela ausência de planejamento e investimento urbanístico. A única forma de garantir a continuidade do acesso aos demais equipamentos urbanos foi inserir, aos poucos, o transporte por meio de benefícios

concedidos a alguns usuários, visando minimizar as desigualdades ocasionadas pela falha do próprio Poder Público. Assim explica Cidade e Leão Junior (2016, p. 213):

(...) o direito ao transporte versa sobre matéria que traz preocupação à sociedade de longa data. Na sociedade moderna os conflitos viários merecem atenção das autoridades públicas para elaboração de execução políticas públicas atinentes a propiciar a efetiva mobilidade urbana. As dificuldades e conflitos são fruto da ausência de planejamento e investimento urbanístico, tendo em vista que a sociedade civil após a revolução industrial deixou de ser predominantemente rural para majoritariamente urbana, e até hoje os reflexos desse êxodo rural são percebidos nas sociedades modernas. Nesta seara, foi sendo introduzido paulatinamente como direito meio para o acesso aos demais direitos sociais, via instrumentos normativos próprios como os que garantiram o Vale Transporte, o Passe Livre, gratuidades e descontos à pessoas em situações especiais como forma de equalizar as desigualdades e agora formalmente em âmbito constitucional, garantindo a sua força vinculatória a todos os órgãos estatais, dando-lhe maior carga de efetividade jurídica.

Não obstante isso, há alguns impedimentos quanto à concretização do direito dos transportes, alegando-se o Poder Público a chamada teoria da reserva do possível, que vincula a falta de proposição e de cumprimento de políticas à dotação orçamentária, levando-se para o Judiciário os conflitos dessa natureza que precisam ser resolvidos, como indica Silva Júnior e Rangel (2017, s.p.):

No entanto, existem alguns impedimentos que limitam a concretização de fato desse direito. Um dos entendimentos que vem sendo aplicado no tribunal brasileiro é a teoria da reserva do possível, que dar margem a administração pública de deixar de assistir com alguma política pública por falta de disponibilidade financeira, o que legitima o Estado a não prestação de algum serviço ligado à mobilidade urbana, que seria um direito fundamental. Torna-se evidente do conflito de direitos, sabendo da importância de ambos, cabe ao juiz analisar e definir, em um caso concreto de algum requerimento de aplicação desse direito, a melhor escolha a ser feita.

Lado outro, ainda merece destaque os dizeres constitucionais relativos à limitação do poder de tributar contida no art. 150, inciso V, apresentando-se como uma vedação ao Estado de estabelecer tributos interestaduais e intermunicipais que

possam mitigar o direito de deslocamento das pessoas, excluindo-se aqui, a questão de cobranças de pedágios pela utilização de vias.

A questão dos pedágios tem levantado algumas discussões e polêmicas, questões estas ainda pendentes de decisão de julgamento pelo Supremo Tribunal Federal, por entender alguns autores ser inconstitucional a cobrança de pedágios sem que seja disponibilizada uma via alternativa gratuita aos usuários, apresentando-se como uma afronta ao direito de liberdade e locomoção, como explica Novelino (2015, p. 430):

Questão que tem suscitado polêmica envolve a constitucionalidade da cobrança de pedágio nos casos em que o Poder Público não disponibiliza uma via alternativa gratuita para o usuário. Defende-se, por um lado, que tal prática seria uma intervenção violadora da liberdade de locomoção, uma vez que a inexistência de vias alternativas gratuitas que possibilitem o acesso ao mesmo destino cria uma obstrução indevida no direito fundamental de ir e vir. Ademais, a cobrança do pedágio seria ilegal, na medida em que viola o direito de escolha do serviço, legalmente outorgado aos usuários do serviço público. Por outro lado, afirma-se que a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo Poder Público estaria expressamente contemplada como uma exceção à vedação de limitações, por meio da cobrança de tributos, ao tráfego de pessoas ou bens.

Note-se que o Constituinte demonstrou notória preocupação com as liberdades individuais e coletivas, notadamente com o direito de livre locomoção, inclusive, com o subsídio, previsto na carta magna, no art. 177, no tocante ao pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, gás natural e seus derivados e derivados de petróleo, bem como ainda ao financiamento de programas de infraestrutura de transportes. Além disso, os transportes foram ainda defendidos como objeto de inclusão para os idosos, para deficientes e estudantes, ou seja, um setor de grande importância para a sociedade como um todo.

Logo, atualmente, em que pese ainda carente de inúmeras políticas que fomentem um transporte eficiente e, portanto, digno, tem-se dado maior notoriedade, especialmente, por conta das ações de mobilidade urbana, cuja cobrança social está

cada vez mais ativa. Assim, no próximo capítulo, serão apresentados justamente as novas formas de mobilidade urbana do Século XXI, tratando-se das reconfigurações do transporte a partir do estilo de vida do próprio usuário que veio se modificando ao longo do tempo, desde a ideia de transportes não regulamentados, que é o objeto do nosso estudo, ofertados nas décadas de 1980/1990, fruto da resistência à regulamentação.

2. NOVAS FORMAS DE MOBILIDADE DO SÉCULO XXI

2. NOVAS FORMAS DE MOBILIDADE DO SÉCULO XXI

Durante o século XX o mundo presenciou um enorme crescimento demográfico em diversas partes do globo com a expansão de centros urbanos, aumento e surgimento de metrópoles, e megalópoles. Juntando este processo com a expansão das inter-relações pelo mundo, isso com o advento da globalização, aumentou assim o número de pessoas transitando de um ponto ao outro, seja no âmbito local, regional ou internacional. Logicamente que, para que as sociedades pudessem acompanhar essa tendência, muito foi investido no transporte de pessoas.

Como já dito anteriormente, os transportes passaram por um longo processo de modernização ao longo dos anos, no entanto, foi no fim do século XX que vários países investiram fortemente em seus sistemas de transporte e incentivaram a mobilidade através de vários modais, seja ônibus, taxis, bondes, metrô, trens, balsas, aviões, dentre outros.

No entanto, como já é de conhecimento público, o Brasil não é um exemplo de país com bons sistemas de transporte, porém, será neste cenário que se realizará uma análise mais aprofundada sobre as novas formas de mobilidade.

Portanto, este capítulo levantará alguns pontos sobre a mobilidade no século XXI com foco no Brasil, sendo que, num primeiro momento serão contextualizados os problemas que levaram o país a estar com o atual sistema de transportes, levando-se em conta, principalmente, a questão do surgimento e expansão dos transportes não regulamentados na virada do século XX para o XXI, analisando-se algumas questões que podem ter influenciado no aparecimento de tais meios irregulares.

A seguir, abordar-se-á ainda sobre como os novos estilos de vida associados a deficiência na mobilidade urbana implicaram na reconfiguração do transporte a partir

do usuário com o surgimento de novos meios de locomoção nas cidades, e que cada vez mais estão sendo incentivadas pelas autoridades governamentais como uma alternativa ao transporte tido como padrão.

E para fechar este capítulo, serão apresentados e discutidos os transportes rodoviários, que voltaram a ser referência como meio alternativo de transporte de pessoas, e como estes veículos conseguiram se integrar na sociedade e modificar o transporte urbano através da tecnologia.

2.1. TRANSPORTE IRREGULAR NO BRASIL NAS DÉCADAS DE 1980 E 1990

Iniciando-se o debate sobre os transportes tidos como “clandestinos”, como são reiterada e indiscriminadamente tratados pela ANTT os transportes sem regulamentação, sem dúvidas, influenciada por grandes proprietários de empresas de ônibus, mister se faz evidenciar o verdadeiro significado desse termo, sendo assim, segundo Michaelis (2021) a palavra clandestino se trata de um adjetivo que expressa um sentido de algo planejado ou realizado em segredo, algo que não é público perante a lei, isso se levar em conta o sentido jurídico.

Logo de início se faz necessário questionar a utilização do termo “clandestino” ao se referir aos transportes irregulares, como se prefere fazer menção neste trabalho, pois, como será tratado adiante, não se trata de transporte realizado em segredo, mas sim de alternativa à precariedade dos serviços prestados dentro dos padrões normativos que, inclusive, tem estado presente e disponível até mesmo em plataformas de redes sociais na internet, cujo alcance e divulgação atinge indeterminado número de usuários.

Logo, tratar como “clandestinos” os serviços carentes de regulamentação pode soar pejorativo e reforçar o discurso dominante dos grandes empresários pela impossibilidade de sua aceitação em detrimento dos usuários que buscam por maior qualidade e autonomia na escolha dos serviços de transporte.

Lado outro, alguns autores defendem que, embora muitas vezes o transporte não regulamentado se direciona aos populares como uma “alternativa” ao transporte regular, já que, em muitos casos, não assiste todas as áreas das cidades, o autor Zuanella (2005, s/p) é categórico ao afirmar que, “conceituá-lo como “transporte alternativo”, constitui erro, pois, na realidade, trata-se de transporte operado ao arrepio da lei, vale dizer, irregular e clandestinamente”. No entanto, muitos ainda tratam desse tipo de transporte como alternativo, bem como será mostrado mais a frente nesta pesquisa.

Rodrigues (2016) também caracteriza negativamente o transporte irregular, por sua vez, classificando-o como forma precária e insegura de transporte coletivo, exemplificando, para tanto, o uso de kombis (Figura 08), vans (Figura 09), mototáxis (Figura 10) e ônibus (Figuras 11).

<p>Figura 08: Uso de kombis em transporte irregular</p>	<p>Figura 09: Uso de vans em transporte irregular</p>
	
<p>Fonte: http://memoria.oglobo.globo.com/jornalismo/premios-jornalisticos/nas-matildeos-das-miliacutecias-9070938</p>	<p>Fonte: http://memoria.oglobo.globo.com/jornalismo/premios-jornalisticos/nas-matildeos-das-miliacutecias-9070938</p>
<p>Figura 10: Uso de mototáxi em transporte irregular</p>	<p>Figura 11: Uso de ônibus em transporte irregular</p>
	 <p><small>Arquivo: William de Queiroz / Guarubus - Matéria: Adamo Bazani</small></p>
<p>Fonte: https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2020/03/09/apontado-como-clandestino-pela-prefeitura-app-de-mototaxi-se-apoia-em-lei-federal-para-atuar-em-campinas.ghtml</p>	<p>Fonte: https://diariodotransporte.com.br/2017/01/22/historia-quando-os-onibus-clandestinos-viraram-lotacao-em-sao-paulo/</p>

Trazidas as definições básicas sobre o que é o transporte irregular, buscou-se, a partir disso, iniciar o levantamento de informações sobre o surgimento e expansão dessa atividade no Brasil. Sendo assim, segundo o autor Bazani (2017), existem relatos e dados que apontam para o surgimento do transporte irregular em 1980 na Região Metropolitana de São Paulo.

Imperioso ainda destacar que o problema social do transporte público foi objeto de luta por parte de movimentos sociais que encamparam a problemática pautada no aumento do desemprego e também na latente precarização trabalhista, originada da reestruturação produtiva do capitalismo (COUTO, 2009).

Nessa mesma esteira, Couto (2009, p. 15) enaltece que a falta de interesse no atendimento de transporte coletivo em determinadas áreas, especialmente aquelas tidas como perigosas dada a falta de segurança e uma suposta baixa demanda foram cruciais para o estabelecimento de trabalho precário, descrevendo que

A informalidade do transporte coletivo complementar procurou estabelecer novas relações com o espaço urbano da zona sul da cidade de São Paulo, principalmente em áreas onde o transporte coletivo formal não tinha interesse em atender. Tal desinteresse se justificava pela falta de segurança da frota dos ônibus, pela baixa demanda (na visão dos empresários, através da relação de passageiro por quilômetro rodado, pois poderia ocorrer que uma linha transportasse muitos passageiros em um determinado trajeto, mas não se mantivesse uniforme por toda a linha) ou por problema estrutural (inexistência de vias asfaltadas ou vias muito estreitas). O transporte coletivo informal foi atender a estas situações. Com isso, as atividades econômicas, formais ou informais, foram se ajustando a esta realidade, agravada, como já foi dito, pela inflação das últimas décadas (não é casual que as décadas de 1980 e 1990, no Brasil, foram consideradas “perdidas”), pelo aumento do desemprego e a necessidade de partir para um trabalho precário.

Não obstante isto, BRASIL (2006, p. 17) aponta que “a partir do final da década de 90, o transporte clandestino (ou “alternativo”), consolidou-se e ganhou importante força política, porém, muitas vezes destoante do interesse da população”. Nesse sentido, segundo Cunha Filho (1998), Zuanella (2005), Silva (2010) e NTU (2019), o transporte não regulamentado de passageiros se intensificou, ganhou força e se expandiu na década de 1990 por várias cidades brasileiras.

Existem algumas explicações para o crescimento desse segmento irregular de transporte, dentre essas estão a queda de investimentos no setor que ocorreu durante algumas décadas no Brasil, assim como aponta o IPEA (2012, p. 103) dizendo que,

No Brasil, no período de 1985 a 2005, a queda dos investimentos públicos levou a uma crescente deterioração da qualidade dos serviços de utilidade pública, especialmente o transporte rodoviário, exigindo vultosos recursos para recuperação, manutenção, operação e ampliação destes serviços.

Ou seja, a falta de investimentos no setor público brasileiro gerou consequências diretas nos setores de transporte rodoviário, tornando-os assim mais precários e incapazes de atender a demanda existente na sociedade. Como é sabido, durante este período o país passava por um processo de crescimento demográfico e principalmente de expansão urbana após os processos migratórios internos de saída do campo para as cidades (SIMÕES, 2010). Tal crescimento urbano pressionou os sistemas de transporte regular urbano, principalmente o rodoviário trazendo impactos negativos no atendimento à população.

Nessa linha, acredita-se que a precariedade do transporte regulamentado pode ter ocasionado o surgimento dos transportes irregulares, isso de acordo com Silva (2010, p. 16) cujo próprio aponta que,

O transporte clandestino (irregular), intensificado ao final da década de 1990 e início de 2000 no Brasil, surgiu como consequência da insatisfação dos usuários ao não atendimento ou atendimento precário da qualidade, oferta temporal, preço e/ou quantidade do serviço de transporte regular.

É interessante analisar como a má gerência do poder público é determinante para o surgimento de problemas ou inconveniências que podem crescer e tomar proporções indesejáveis. Seguindo o pensamento desses dois últimos autores, pode-se observar o quão pode ser problemático a falta de investimentos em setores importantes, como o de transportes por exemplo, e como a deterioração deste acarreta num serviço sucateado e com atendimento insatisfatório para a população, que com sua crescente demanda por deslocamento, acaba por optar por utilizar o transporte alternativo.

Por certo, a questão da (des)regulamentação dos serviços públicos em geral, mais especificamente dos transportes, se apresentam com grande dissenso na questão sociopolítica e econômica. Assim sendo, nota-se que essa discussão paira sobre a busca de uma formalização dos serviços tidos como irregulares, mas que esbarram em barreiras levantadas pelo setor empresarial do ramo, com explica Couto (2009, p. 59),

O direito à regulamentação dos transportes urbanos é defendido por setores organizados dentro da informalidade para que possam oferecer, dentro da lei, um serviço de qualidade e segurança aos usuários – as brechas provocadas pela inoperância e a acomodação do empresariado de ônibus (apoiado por uma legislação garantidora de um público cativo) favoreceram o crescimento do transporte ilegal pelas cidades.

Corroborando com o que foi apresentado, o trecho destacado a seguir também chama atenção para o problema do baixo investimento no setor de transporte como um dos motivos para o crescimento do transporte alternativo, associando-se ainda à facilidade para compra de automóveis, bem como descreve NTU (2019, p. 34),

As mudanças nas condições de vida dos brasileiros e a facilidade para a compra de veículos através de financiamentos levou a um crescimento da frota veicular de transportes no país nas últimas décadas. Alinhado ao baixo investimento no transporte público e à necessidade de locomoção da população, começou a crescer na década de 1990 o transporte clandestino por meio de vans, kombis, micro-ônibus e mototáxi. De início, esse serviço era concentrado nas periferias das cidades e em locais onde o transporte regular não chegava. Com o tempo, o transporte pirata passou a atuar nas regiões centrais e nas mesmas rotas dos ônibus regulares, gerando uma concorrência desleal que foi combatida em muitas cidades.

A seguir é dado um exemplo de como ocorriam os problemas com os transportes coletivos na região metropolitana de São Paulo na década de 1980, apontando o caso da cidade de Tiradentes, isso de acordo com Couto (2009, p. 38) cujo próprio abordava que,

[...] no extremo leste da cidade de São Paulo, em regiões como a cidade de Tiradentes, as empresas permissionárias e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos não trafegavam em algumas partes dos conjuntos habitacionais. Peruas e outros veículos adaptados para o transporte clandestino de pessoas faziam algo que era responsabilidade formal da municipalidade. Frequentemente, esta informalidade sofria com a repressão da prefeitura, apesar da região estar aparentemente esquecida pelo poder público.

É interessante levar em consideração o contraponto que o autor faz em relação ao transporte não regulamentado ser combatido pela prefeitura, pois a própria autoridade pública, aparentemente, não se importava ou deixava de lado as condições existentes na região. Por certo que o crescimento desenfreado dos transportes irregulares acabaria por impactar negativamente os sistemas de transporte rodoviário, gerando grande desorganização em vários centros urbanos e levantando movimentos de resistência das empresas regulares e de trabalhadores formais.

Falando um pouco sobre estes aspectos negativos, é mostrado no trecho a seguir que o crescimento dos transportes não regulamentados nas principais cidades brasileiras se tornou motivo de preocupação para empresas regulares e órgãos gestores, isso de acordo com Cunha Filho (1998, p. 5) que descreve a situação iniciando em,

O fenômeno do transporte clandestino de passageiros, que cresceu assustadoramente em 1997, atingindo as principais cidades brasileiras, é motivo de grande preocupação entre os órgãos gestores e entre as empresas operadoras regulares. Apesar de estancado provisoriamente em algumas cidades, através de medidas legais e repressivas, existe no setor a consciência de que somente mudanças profundas na forma de gerir os sistemas de transportes urbanos de passageiros serão capazes de criar soluções definitivas para esse grave problema.

Além do mais, visando dar ainda menos legitimidade para o setor carente de regulamentação, propagou-se que a informalidade trazia muito mais prejuízos do que benefícios, jogando para ela os motivos de aumentos tarifários do setor, como destaca a Central Única dos Trabalhadores (1999, p. 88),

A primeira consequência de se ter esses dois sistemas de transportes separados [formal e informal] é o aumento da tarifa, porque na ótica empresarial aumentar salários é aumentar tarifa. Portanto, diminuir demanda consequentemente também é aumentar tarifa.

Destaca-se também a relação de poder e disputa no setor, na qual o empresariado tinha convincentes argumentos para pressionar o poder público municipal para que houvesse repressão dos informais, evidenciado por Couto (2009, p. 112),

O direito ao trabalho e à circulação nesta região da cidade foram marcados por relações de poder e disputa. Manifestaram-se tensões em ambos os lados, entre perueiros e a fiscalização promovida pela São Paulo Transportes S.A. e entre os próprios trabalhadores informais. Foi construído um discurso competente para legitimar os riscos para o país com a explosão da informalidade no setor. As decisões técnicas seriam suficientes para justificar a condenação do transporte “clandestino” e a iminência da desregulamentação do mercado. Tais argumentações eram convincentes e suficientes para o empresariado de ônibus pressionar as municipalidades em tomar medidas para a repressão dos informais.

Trazendo outros apontamentos sobre os impactos negativos gerados pelos transportes irregulares, a seguir, chama-se a atenção para a redução do espaço do transporte público no mercado de transporte urbano de acordo com Brasil (2006, p. 145) que aponta que,

O transporte coletivo, predominantemente rodoviário, raramente conta com vias exclusivas e vem sendo prejudicado pelos congestionamentos e pela forte concorrência de transportadores clandestinos e do transporte individual. Como resultado, o transporte público está reduzindo seu espaço no mercado do transporte urbano, apesar dos esforços de ampliação de seus serviços.

É importante destacar que devido aos problemas gerados com o surgimento dos transportes alternativos/irregulares, como a competição desleal e os perigos que o transporte irregular oferecem somados à pressão das empresas regulares, o Estado em muitos casos aplicou medidas restritivas por força da lei, no entanto, a demanda

contínua por mobilidade urbana mais eficiente junto à precariedade dos transportes regulares também forçaram as autoridades a reverem a operação daqueles não regulares a fim de iniciar processos de regulamentação para o melhor atendimento à população.

Em relação a esses processos de regulamentação pelo Brasil, Araújo (2019, p. 28) diz que, “durante a década 1990, o acelerado crescimento do transporte informal de passageiros, colocou à prova a legislação recém promulgada e exigiu intervenção do poder público para atender demandas dos empresários já estabelecidos, usuários e novos operadores”.

Dando como exemplo o caso de São Paulo – um dos primeiros no país – o surgimento de ônibus irregulares no final dos anos 1980 acarretou em grandes conflitos com as empresas de transporte regular, porém, devido à precariedade no atendimento à população, a prefeitura de São Paulo decidiu por regularizar os transportes irregulares com a criação do sistema de ônibus lotação (BAZANI, 2017).

Outras disputas pelo direito de transportar passageiros através de meios alternativos também acabaram passando por processos de regulamentação das atividades pelo Brasil, como o caso da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que presenciou um grande crescimento e expansão de transportes não regulares realizados por vans e kombis nas áreas periféricas durante a década de 1990. Após muito debate e mobilização política, de acordo com Mamani (2004, p. 324), o processo de regulamentação dos tido irregulares foi iniciado em 1996 com a autorização do uso de vans e kombis para o “(...) transporte escolar, de deficientes, de turistas e de pessoas para espetáculos artísticos” (Figuras 12 e 13).

<p>Figura 12: Vans urbanas regulamentadas no município do Rio de Janeiro</p>	<p>Figura 13: Vans intermunicipais regulamentadas no Estado do Rio de Janeiro</p>
	
<p>Fonte: http://www.rio.rj.gov.br/web/smtr/exibeconteudo?id=8241498</p>	<p>Fonte: https://extra.globo.com/casos-de-policia/vans-intermunicipais-transportam-passageiros-em-pe-na-regiao-metropolitana-do-rio-23947692.html</p>

No entanto, a regulamentação do uso desses transportes irregulares para lotação continuou enfrentando barreiras para funcionar, só sendo toleradas pelo Estado a partir de 2000, porém, com processo de regulamentação extremamente lentificado e ficando anos em estudo pelas autoridades (MAMANI, 2004).

Sabendo-se que o transporte urbano sempre está associado à utilização de diversos equipamentos públicos e privados, seja para acesso ao trabalho, saúde, educação, moradia e lazer, por exemplo, destaca-se que não é plausível a ausência de políticas públicas eficazes que direcionem e acompanhem as constantes alterações dinâmicas das cidades, propiciando os mais diversos deslocamentos, sob pena de haver um incentivo institucionalizado da irregularidade dos transportes. Dessa maneira entende Couto (2009, p. 112),

[...] não se pode imaginar o transporte urbano de forma isolada na cidade. As outras questões sociais estão diretamente relacionadas e são interdependentes. Para que o transporte urbano se torne viável é preciso relacioná-lo ao acesso à habitação, ao emprego e à educação, por exemplo. Se a cidade se transformou, sofreu mutações e todas estas questões sociais acompanharam tais modificações. [...] Na ausência de políticas públicas de transporte coletivo que fossem satisfatórias para atender aos habitantes da zona sul da cidade, no final dos anos de 1980, se destaca o ressurgimento do fenômeno da informalidade no setor.

Naturalmente, as discussões são trazidas à tona com frequência, já que a mutação das cidades segue latente e o problema da falta de políticas públicas não foi resolvido e os transportes públicos continuam não atendendo satisfatoriamente a população, porém, a experiência angariada ao longo do tempo traz, na atualidade, outra forma de pensar a oferta irregular de serviços, notadamente, quando se percebe um novo perfil de usuário de transporte, que consegue interagir melhor com o espaço urbano a partir de outros mecanismos, como a internet, por exemplo.

2.2 A RECONFIGURAÇÃO DO TRANSPORTE A PARTIR DO USUÁRIO E DA SUSTENTABILIDADE



As novas tendências e estilos de vida das pessoas também são capazes de incentivar novos modais e reconfigurar o sistema de transporte existente. Por certo que o transporte é determinante na questão do desenvolvimento e estruturação das cidades, influenciando a economia em determinados locais da cidade causando relações de mútua dependência, como afirma Ceneniva (2007, p. 97),

O transporte influencia o desenvolvimento das cidades, tanto sua estrutura física quanto sua economia, mas também é por elas influenciado, em uma mútua dependência. Se, por um lado, a disponibilização de meios de transporte favorece o desenvolvimento das atividades em determinado local da cidade, por outro lado, o desenvolvimento das atividades cria a demanda pela implantação dos serviços de transporte. Eles afetam o desenvolvimento urbano em função da circulação que proporcionam, dependendo estas das características físicas e das funções exercidas pelas vias.

Sem dúvidas, com o crescente aumento na quantidade de veículos motorizados que são utilizados para os deslocamentos em geral, há uma maior utilização das redes

viárias, resultando em nítida fonte de poluição e conseqüentes prejuízos ao meio ambiente em função do desenvolvimento das cidades (BRANDÃO, 1996).

Com a sociedade cada vez mais preocupada com a agilidade, imposta pela rotina do mundo globalizado, bem como ainda com a questão ambiental e com a qualidade de vida/saúde, tem se intensificando pelas cidades do Brasil e do mundo o uso de bicicletas e patinetes como meio de transporte não poluente (Figuras 14 e 15). Além do potencial ambiental e de qualidade de vida, estes veículos também possuem capacidade para auxiliar a mobilidade urbana das cidades.

<p>Figura 14: Sistema de aluguel de bicicletas a preços populares em São Paulo</p>	<p>Figura 15: Serviço de aluguel de patinetes elétricos em São Paulo</p>
	
<p>Fonte: https://drbike.files.wordpress.com/2012/05/bicicletas.jpg</p>	<p>Fonte: https://www.oficinadanet.com.br/tecnologia/23531-patinetes-eletricos-podem-ser-a-solucao-inteligente-para-mobilidade-no-brasil</p>

Iniciando pelo uso da bicicleta, a seguir está destacado um trecho que aborda o papel desse veículo para mobilidade urbana sustentável através das palavras de Soares (2015, p. 1), descrevendo que,

A bicicleta surge como alternativa para a mobilidade urbana sustentável de forma econômica e eficiente. A mobilidade sustentável é uma questão que aparece entre as principais preocupações das políticas públicas referente a dificuldade de locomoção provocada pelos congestionamentos de veículos no trânsito urbano.

Trazendo um pouco mais de contextualização sobre o potencial benéfico advindo do uso da bicicleta, a seguir são apresentados alguns pontos positivos como o fato de o uso desse veículo ser mais democrático, sustentável e saudável para as pessoas, isso de acordo com Carvalho e Freitas (2012, p. 1618), que dizem que o ciclismo, como meio de transporte,

(...) desponta como uma alternativa democrática (baixo custo de aquisição e manutenção); ecologicamente correta (não contribui diretamente para as mudanças climáticas); e saudável (para os que a utilizam e praticam atividades físicas regulares e para os que desfrutam de uma cidade menos congestionada e poluída sonora e atmosféricamente).

Colaborando com o que foi apontado pelos autores Carvalho e Freitas, também é interessante analisar as informações trazidas pelo jornal *El País* (2017), que chama a atenção das pessoas ao noticiar que um estudo publicado no *British Medical Journal*, apresentou os resultados de uma pesquisa de cinco anos de duração. Nesta pesquisa ficou claro que as pessoas que utilizaram a bicicleta para se transportar até o trabalho tiveram 52% menos risco de morrerem de doença cardíaca e 40% menos de chance de morrer de câncer.

Essas e outras qualidades demonstradas pelas bicicletas tem despertado o interesse das pessoas no uso desse tipo de veículo e, além do mais, também está instigando o incentivo de órgãos públicos para a consolidação do ciclismo como alternativa de transporte para melhorias na mobilidade. O trecho destacado a seguir trata de abordar a presença da bicicleta no Brasil desde sua chegada no século XIX, e mais importante, o trecho também apresenta um dos primeiros incentivos do ciclismo no país, isso nas palavras de Bianco (2008, p. 2) que inicia dizendo que,

A bicicleta surgiu no Brasil no fim do século XIX. A partir da década de 70, em função da crise do petróleo e de mudanças no padrão de comportamento das pessoas, que começaram a se interessar mais pelo cuidado com o corpo, é que surgiram as primeiras iniciativas com apoio de governos, no sentido de assumir a bicicleta como um modo de transportes a ser considerado. Em 1975

a Secretaria de Planejamento do Estado de São Paulo lançou a Operação Bicicleta que constava de um concurso de ideias sobre o tema e culminou com estudos para os municípios de Araçatuba e Indaiatuba.

Nos dias atuais, com o incentivo do Estado e demais gestores, as malhas cicloviárias cresceram em todo o país, correspondendo em 2018 a um total de 3.291 quilômetros de vias destinadas a ciclistas, sem contar que, somente nas capitais nacionais a expansão das ciclovias resultou em um aumento de 133% em quatro anos. No entanto, a malha cicloviária do país só corresponde a 3,1% da malha viária total (G1, 2018).

Nesses últimos anos, muito vem sendo discutido a respeito da adesão popular ao patinete elétrico, outro veículo que assim como a bicicleta tem sido apontado como alternativa de transporte, eficaz para a mobilidade em centros urbanos com trânsito caótico. No entanto, o uso desse aparelho também divide opiniões em relação à segurança de seus usuários. A seguir é feito um esclarecimento básico sobre os patinetes elétricos, pontuando seus prós e contras de acordo com Queiroz (2020, p. 30), discorrendo que,

Os patinetes elétricos surgem como uma modalidade sustentável e de fácil locomoção dentro das cidades e seu uso traz grandes benefícios como um trânsito mais rápido, por sua fácil locomoção dentro das áreas urbanas, além das vantagens que traz para o meio ambiente se comparada aos meios tradicionais de transporte. Porém, um dos grandes problemas dos patinetes elétricos no momento são os acidentes que são ocasionados pela falta de estrutura das cidades para suportar essa nova modalidade de transporte, e pela ausência de regulamentação legal sobre o tema.

A forma como se utilizam e compartilham os patinetes elétricos tem gerado muita discussão sobre a regulamentação dessas atividades. Os debates acerca desse tema foram levados às autoridades competentes que, em alguns casos, impuseram medidas restritivas à utilização desses veículos, como é o caso de algumas cidades nos Estados Unidos que foram pautados pela BBC News (2018, s/p), que disse que,

Autoridades de várias cidades dos Estados Unidos, como Miami, São Francisco, Washington e Denver, limitaram o número de *e-scooters* nas ruas e até suspenderam os programas de compartilhamento dos veículos até encontrar uma maneira de regulamentá-los.

No Brasil também foram iniciados debates para a regulamentação do uso dos patinetes elétricos, principalmente devido ao mal uso generalizado do veículo por parte dos usuários, seja por excesso de velocidade (atingindo 25 km/h), uso nas calçadas ou na contramão de direção, isso segundo Nery e Cavalcante (2019) somado ao aumento de acidentes de usuários desse tipo de veículos, foi um dos principais motivos para a regulamentação e aplicação de novas regras na cidade de São Paulo, por exemplo.

O Rio de Janeiro é mais uma cidade que regulamentou o uso desse novo modal de transporte de acordo com o G1 (2019). Além dessas, outras cidades como Vitória, Florianópolis, Recife, Fortaleza e São José dos Campos também já começaram os estudos para a regulamentação do uso dos patinetes (PETZHOLD & PASQUAL, 2019). Vale destacar que um projeto de lei para a regulamentação do uso desses veículos também foi proposto no Senado Federal (AGÊNCIA SENADO, 2020).

Com o processo de regulamentação do uso dos patinetes e posterior adaptação do usuário às novas regras, é inegável o potencial de mobilidade que estes veículos trarão para a sociedade urbana nos próximos anos. Os autores Raposo e Moura (2019) e Queiroz (2020) apostam nos patinetes como sendo uma boa alternativa ao transporte regular urbano, sendo um veículo de baixo custo e de tecnologia limpa, muito eficiente no que condiz promover a micromobilidade urbana, termo este que segundo o FIEP (2019) é uma expressão recente apresentada pelo empresário Horácio Dediú em setembro de 2017 num evento chamado Tech Festival em Copenhague. Segundo ele, “essa expressão “Micromobilidade” foi relacionada a uma

categoria emergente de veículos com peso inferior a 500kg e acionados por motores elétricos”, que está dentro da proposta dos patinetes e bicicletas (FIEP, 2019, p. 21).

Nesse aspecto, mister se faz abordar o contrassenso existente entre transporte e o meio ambiente, na medida em que, sabendo-se do importante papel dos transportes para a sociedade – por ser extremamente necessária ao seu desenvolvimento –, tem-se também que sua exploração pode trazer efeitos negativos para o meio ambiente, como explica Vasconcelos (2007, p. 11),

Transporte é uma atividade necessária à sociedade e produz uma grande variedade de benefícios, possibilitando a circulação das pessoas e das mercadorias utilizadas por elas e, por consequência, a realização das atividades sociais e econômicas desejadas. No entanto, este transporte implica em alguns efeitos negativos, aos quais chamaremos "impactos". Assim, o uso da palavra "impacto", no que se refere à relação entre transporte e meio ambiente, tem uma conotação negativa.

Nesse mesmo sentido, vislumbra-se que os impactos nos sistemas de transportes sobre o meio ambiente são variados, sendo que os investimentos no setor, por vezes traz benefícios e por outras alguns malefícios, projetando-se como única saída a fiscalização de sistemas de transporte visando, num conceito de sustentabilidade e atenção à proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado, garantir um ambiente seguro e sem riscos à sociedade em geral, como leciona Brandão (1996, p. 15),

Os transportes desempenham papel fundamental no desenvolvimento espacial, econômico e tecnológico e são essenciais para atingir padrões razoáveis de qualidade de vida da sociedade. Entretanto, eles apresentam impactos indesejáveis no meio ambiente que podem ser mitigados, de certa maneira, quando se está preparado para tal.

Neste diapasão, Brandão (1996, p. 15) evidencia a importância da fiscalização para que o meio ambiente seja preservado ainda que com a exploração ampla do setor de transportes,

Os efeitos representados pelo desenvolvimento e o investimento nos sistemas de transportes sobre o meio ambiente são inúmeros, podendo trazer benefícios e malefícios ao homem e ao meio ambiente. Daí a necessidade de se fiscalizar a operação dos sistemas de transportes de forma a garantir população um ambiente sadio, respeitando o conceito de desenvolvimento sustentável, ou seja, aquele que atende às necessidades ambientais do presente sem comprometer a possibilidade das gerações futuras de atenderem às suas próprias necessidades.

A utilização dos transportes é responsável por congestionamentos, poluição e acidentes impactando em vários setores sociais e econômicos, sendo necessário a busca por modelos alternativos de investimento no setor de transporte melhorando eficiência e qualidade do serviço, é como o mesmo Vasconcelos (2011, p. 11) ainda enfatiza ao afirmar que,

O uso dos meios de transporte implica no consumo do espaço viário e de energia, bem como na produção de impactos negativos, na forma de prejuízos aos demais usuários, principalmente congestionamento, poluição e acidentes. O estudo dos níveis de consumo e destes impactos têm sido feito há várias décadas, principalmente na Europa. Os estudos são importantes tanto do ponto de vista econômico, quanto do ponto de vista social, no sentido de identificar quem causa e quem sofre os impactos e como os recursos públicos - por exemplo' o espaço viário -, estão sendo utilizados e distribuídos entre as pessoas. Desta forma, pode-se discutir modelos alternativos de investimento no sistema de transporte e de distribuição dos benefícios e custos entre os usuários, que melhorem a eficiência e a equidade no uso dos recursos públicos.

Ademais, debate-se que, na atualidade, as discussões acerca da sustentabilidade têm pairado em alguns conceitos, tais como, sustentabilidade ambiental, econômico-financeira e social, como o mesmo autor (2011, p. 21) explica,

A discussão da sustentabilidade tem, na prática, girado em torno de três conceitos gerais: sustentabilidade ambiental: é a mais ligada à história da questão, relacionada ao ambiente natural (terra, água, ar); sustentabilidade econômico-financeira: ligada à relação entre receitas e custos das atividades, que se deseja positiva; no caso do transporte urbano, um exemplo claro é a discussão sobre o transporte público e a eventual necessidade de subsídios; sustentabilidade social: ligada às pessoas e seus direitos à vida.

Para o autor, a agenda da sustentabilidade deve ter como pauta a redução dos prejuízos urbanos causados pelo setor de transporte, especialmente aqueles oriundos dos chamados impactos negativos relativos ao tráfego, sendo muito importante a implementação de políticas públicas e ações que mitiguem a necessidade de deslocamentos (VASCONCELOS, 2007).

Por fim, imperioso de faz entender que o transporte, como enfatiza Ceneviva (2007) jamais pode ser utilizado como desculpa para limitar a sustentabilidade, de modo que, a geração futura não pode ser prejudicada por ações inconsequentes da presente geração, que, detidamente, se beneficia de um sistema que causa, deliberadamente, efeitos negativos no meio ambiente.

2.3. NOVOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Com a continuidade dos problemas de mobilidade urbana, e com a existência de demanda por sistemas de transporte mais eficazes para o atendimento da população, surge então uma nova modalidade de “serviços de transporte” que, alinhado ao uso de novas tecnologias da informação, começa a se expandir por várias cidades pelo mundo. A empresa pioneira do crescimento desse novo seguimento de transportes se chama *Uber* (Figura 16), atualmente muito conhecida e utilizada nos centros urbanos, prestando serviços inovadores e que impactaram significativamente a maneira de se transportar pelas cidades.



Sobre esta empresa, a seguir é relatado dados acerca de seu surgimento, além do início das operações e proposta, isso de acordo com a própria Uber (2020, s/p) que discorre que,

A ideia surgiu em 2009 e a Uber Technologies Inc. foi fundada oficialmente em junho de 2010, na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos. Inicialmente focada em um serviço com carros de luxo, a empresa expandiu rapidamente o portfólio de produtos e sua presença pelo mundo, com o objetivo de aproximar pessoas e revolucionar o modo de se movimentar nas cidades.

Portanto, a partir de 2010 a empresa começou a operar e se expandir internacionalmente, promovendo assim grandes mudanças nos meios de transportes individuais. Chegando ao Brasil quatro anos depois, o aplicativo não somente se tornou uma alternativa de transporte, como também uma oportunidade de emprego em plena época de crise econômica como bem pontua Bortole (2018, p. 9) a seguir em,

A empresa Uber surge no Brasil em 2014, em meio a uma grande crise econômica que gerou um auge na taxa de desemprego no país, oferecendo a muitas pessoas uma fonte de renda. No entanto, a introdução desse serviço desestabilizou o mercado tradicional de táxi, o que acabou desencadeando protestos, críticas e até mesmo agressões físicas, exigindo uma resposta das autoridades.

Ainda de acordo com o que foi destacado por Bortole, a implementação dos serviços da Uber no Brasil não foi fácil, principalmente tendo em vista a resistência das empresas de transporte individual público que já operavam – as empresas de táxis – o que gerou um grande debate em vários municípios do país sobre a possibilidade ou não de regulamentação das atividades dessa empresa.

E sobre isso, alguns autores se dispuseram a trabalhar os primeiros debates jurídicos, políticos e sociais sobre a implantação das atividades da Uber no país. Wisniewski e Esposito (2016, p. 65) relataram o ponto de vista de alguns apoiadores desse aplicativo que o descrevem como “(...) um grande auxiliar ao caótico trânsito das grandes cidades, facilitando e disponibilizando uma maior mobilidade urbana, que contribui para uma prestação de serviço de melhor qualidade e preço”, no entanto, do outro lado, também apontaram as críticas e preocupações dos taxistas, seus sindicatos e empresas devido à suposta concorrência ilegal.

Já o autor Behs (2017, p. 1232) levanta algumas informações e contesta a ilegalidade da atuação de aplicativos como a Uber, dizendo que,

O serviço prestado pela Uber não se constitui como ilegal, apesar de ser muitas vezes acusado por isso. As atividades da Uber e dos motoristas parceiros são garantidas pela Constituição Federal e pela legislação federal. A Constituição Federal garante as liberdades de iniciativa, trabalho e concorrência. Por outro lado, o Código Civil, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12) e o Marco Civil da Internet (Lei 12.965/14) também garantem que tanto a Uber como os motoristas parceiros podem trabalhar legalmente no país.

Os debates acerca da legalidade e regulamentação das atividades da Uber ainda levaram alguns anos em discussão nos poderes públicos municipais, e até

chegarem a um acordo, cidades proibiram, revisaram, legislaram e regularizaram a operação. Agora a empresa já está com seu aplicativo em funcionamento em várias cidades do Brasil, tendo sido São Paulo a primeira a liberar o funcionamento do serviço em 2016, seguida por outras capitais como Brasília, Vitória e Porto Alegre (BEHS, 2017). Vale salientar que após a chegada da Uber, várias outras empresas, com o “mesmo sistema operacional” a partir de aplicativos, também iniciaram suas operações pelo país.

Em relação a esse tema, também é necessário apontar a importância do papel do Estado na organização e direcionamento dos debates acerca da regulação dessa nova modalidade de transporte. A fiscalização e a solução de conflitos são um papel fundamental do Estado, embora seja difícil adaptar seu sistema normativo em face ao advento de novas tecnologias (WISNIEWSKI & ESPOSITO, 2016).

Outra empresa que surgiu no mercado de transportes com intenção de modernizar as capacidades de mobilidade é a Buser (Figura 17), muitas vezes chamada de “Uber dos ônibus” por reunir funcionalidades similares ao formato de operação da Uber, porém, focada no transporte coletivo de passageiros através do fretamento de ônibus.

Figura 17: Serviço de aplicativo de ônibus da empresa “Buser”



Fonte: <https://oglobo.globo.com/rio/justica-do-rio-autoriza-funcionamento-do-buser-uber-dos-onibus-23940869>

Apresentando um pouco mais sobre essa empresa, a própria Buser (2021, s/p) diz que,

A Buser é uma plataforma que intermedia viagens entre as pessoas que querem viajar e as empresas de fretamento executivo oferecendo uma alternativa mais barata, melhor e mais segura. As viagens chegam a custar menos do que a metade do preço da rodoviária e contam com seguro, motoristas treinados, veículos inspecionados e monitorados por GPS, câmera, além de outros itens de segurança.

Assim como a Uber, a empresa Buser tem passando por um complicado processo de regulamentação por provocar importantes mudanças no setor, mudanças essas que estão sendo questionadas, inclusive, no tocante à legalidade. Como exemplo, pode-se citar o embate havido entre a empresa e o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo que travaram uma batalha judicial no Tribunal de Justiça de São Paulo, porém, o Judiciário negou os recursos do sindicato, concedendo aval para a operação do aplicativo da Buser no Estado (CARVALHO, 2020).

Por outro lado, dando outro exemplo, no Rio de Janeiro o aplicativo da Buser foi proibido de ser operado no estado pela Justiça Federal após análise do pedido do

Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários Intermunicipais do Rio, isso de acordo com as informações de Abdala (2020). Ou seja, como dito anteriormente, ao que parece, assim como aconteceu com a Uber, a Buser também está enfrentando problemas de cunho jurídico, político e social com processo de regulamentação ainda pendente em muitos estados pelo país, o que significa que esses processos ainda vão durar algum tempo para a total implementação ou não do aplicativo pelo Brasil.

Com isso, vê-se que há uma notável ampliação da oferta de transporte de passageiros por aplicativos, implantando-se uma cultura de utilização de transporte por meio de softwares conectados à internet, é o que diz Rocha (2018, p. 2),

Os aplicativos (softwares) instalados nos smartphones conectados à internet são utilizados por uma parcela de pessoas dentro dos grupos sociais, provocando mudanças no paradigma tecnológico social. Estes serviços estão associados ao uso do automóvel nas cidades. A demanda crescente por uso de aplicativos de transporte de passageiros produz uma nova perspectiva no quadro social que necessita ser compreendida e analisada na dinâmica do trânsito urbano.

O citado autor (2018, p. 03) ainda enfatiza que as novas alternativas de transporte urbano são derivadas da insatisfação social, a saber

Diante da insatisfação da sociedade com o transporte coletivo, principalmente aos finais de semana e em razão da redução da oferta no período noturno, surge a necessidade de novas alternativas de transporte urbano, seja em nível nacional, seja em nível local.

Nesta mesma esteira, além das mais populares Uber e Buser, vê-se também a utilização de vários outros aplicativos relacionados com o transporte urbano alternativo, como, por exemplo, os aplicativos 99, UBus, 4bus, Cabify, InDriver, dentre outros.

O aplicativo 99 (Figura 18), segundo o site da própria empresa (2021, s/p), tem como missão “impactar positivamente a população, tornando o transporte mais barato, rápido e seguro para passageiros e o dia a dia mais rentável e tranquilo para

motoristas através da tecnologia”, tendo atualmente cerca de 18 milhões de passageiros cadastrados e aproximadamente 600 mil motoristas cadastrados.

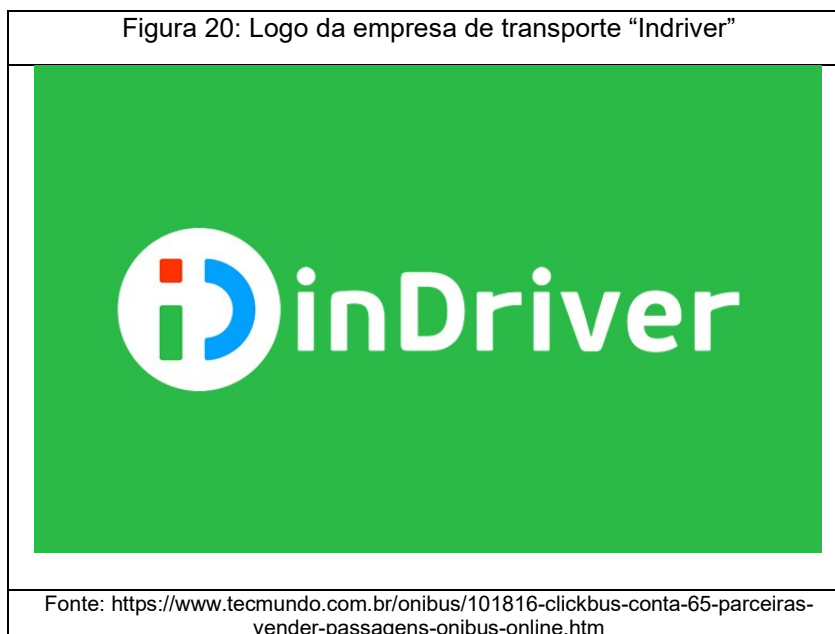


Outro aplicativo que tem como eixo a tecnologia, o Cabify (Figura 19) é uma empresa que oferece serviço de transporte particular de passageiros por meio de aplicativo, que promete alguns diferenciais, incluindo gorjetas aos motoristas melhor avaliados, indicando uma preocupação com o atendimento dos usuários (MARQUES, 2019).



Concorrente da Uber, da 99 e da Cabify, a empresa Indriver (Figura 20), presente em 32 países, traz uma inovação quanto à forma de pagamento, de modo que é o usuário quem determina quanto quer pagar pela corrida, como informa a própria empresa (2021, s/p),

O InDriver foi fundado em Yakutsk, uma cidade que fica em um dos locais mais frios do mundo, a Sibéria. Em 2012, durante o Ano Novo, a temperatura caiu abaixo de -45°C e naquele período, os serviços de táxi aumentaram as tarifas em torno de uma vez e meia, isso em um único dia! Com a indignação das pessoas, os universitários da cidade criaram um grupo chamado 'Motoristas independentes, indrivers' na rede social 'VKontakte'. Os participantes do grupo publicaram onde queriam ir e o preço que estavam dispostos a pagar pelo trajeto. Os motoristas entravam em contato com os clientes e atendiam aos pedidos, simples assim.



No tocante ao chamado Ubus (2021, s/p) (Figura 21), trata-se de “uma plataforma de mobilidade coletiva que estabelece a ponte entre as empresas operadoras do transporte coletivo e seus clientes”. Com os preços mais atraentes do

que o serviço de ônibus urbano convencional, promete oferecer mais conforto como bagageiro, Wi-Fi, ar condicionado, dentre outros serviços.

Figura 21: Ônibus da empresa de transporte “Ubus”



Fonte: <https://tecnoblog.net/328289/uber-do-onibus-3-apps-que-estao-dando-o-que-falar/>

Em relação ao “4bus” (Figura 22), que atua com serviços de ônibus por aplicativo oferecendo plataforma de conexão entre pessoas que desejam viajar, transitando pelo mesmo trajeto, promete uma série de benefícios como ar condicionado, maior espaço e ainda tecnologia para eliminação de germes. Benetti (2020, s/p) relata que

A 4Bus iniciou operações em novembro do ano passado e enfrentou interrupção de atividade em fevereiro devido a questionamentos na Justiça por parte de empresas que fazem o transporte convencional. No período em que ficou sem atividade, a empresa aproveitou para planejar a retomada, com destaque para novos investimentos, confiante de que, quem precisar viajar de ônibus, buscará preço acessível, além de qualidade.

Figura 22: Ônibus da empresa de transporte “4bus”



Fonte: <https://www.nsctotal.com.br/colunistas/estela-benetti/empresa-de-onibus-por>

Ademais, vê-se que a ausência de um rápido posicionamento estatal faz com que surja uma notável insegurança jurídica, pois, esses meios de transporte acabam ficando à mercê do entendimento do Judiciário naquela localidade.

Ao analisar as possibilidades trazidas pela Uber, Buser, 99, UBus, 4bus, Cabify e InDriver, toma-se nota de que novos modais inovadores ao transporte público recebem forte resistência dos já existentes meios de transporte até então consolidados na sociedade, como o caso dos protestos de sindicatos e empresas de táxis e ônibus, que levam o debate às autoridades jurídicas e políticas para a solução do problema, podendo também causar reflexos na sociedade que está cada vez mais preocupada com questão da mobilidade urbana, e procurando novas alternativas mais eficazes para suas necessidades de deslocamento.

2.4. A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO SOB A ÓTICA DA UBERIZAÇÃO

Diante da realidade apresentada, seja em razão da ampliação do acesso à rede mundial de computadores e facilidades dele decorrente, seja ainda em razão do contexto de crise econômica mundial, o transporte alternativo se mostrou como mais uma fonte e/ou complemento de trabalho/renda, na medida em que a atividade se amoldou às novas tecnologias, tornando-se, portanto, sob a ótica da precarização do trabalho – conceituada no prisma do processo chamado “uberização” –, uma modalidade de serviço, como já elucidado supra.

Sabe-se que o termo uberização advém referencialmente da empresa Uber e é usado para conectar as relações de precarização do trabalho associadas à novas tecnologias (COSTA, 2019). Não obstante isto, a temática envolvendo a precarização do trabalho não teve seu nascedouro nas caronas solidárias, mas fato é que o capital, se apropriando dessa modalidade de transporte alternativo, a transformou em mais um objeto da informalidade, trazendo consigo vários problemas de ordem jurídico-social.

Atribui-se à financeirização e à mundialização da economia as transformações no processo produtivo projetados ao longo da história, de modo que o Estado começa a desempenhar mais a função de gestor de negócios da elite, não se importando com o trabalhador e o trabalho em si mesmo, como defende Antunes e Druck (2015, p. 20),

São mudanças impostas pelo processo de financeirização e mundialização da economia num grau nunca alcançado, pois o capital financeiro passou a dirigir todos os demais empreendimentos do capital, subordinando a esfera produtiva e contaminando todas as suas práticas e os modos de gestão do trabalho. O Estado passou a desempenhar um papel cada vez mais de “gestor dos negócios da burguesia financeira”, cujos governos, em sua imensa maioria, pautam-se pela desregulamentação dos mercados, especialmente o financeiro e o de trabalho.

Esse tipo de trabalho, embora se apresente como uma valiosa saída aos que sonham em “ser donos do seu próprio negócio”, funciona por demanda, no qual o trabalhador fica na expectativa de ser chamado a executar o trabalho – sobreaviso –, com a falsa promessa de autogestão de sua rotina, seus horários, ausência de chefia imediata, quando, na verdade, utiliza a mão de obra de pessoas para contemplar o capital de grandes empresas sem, contudo, ter sobre elas qualquer tipo de responsabilidade trabalhista, negando-lhes os direitos mais fundamentais.

Nesta linha, alerta-se que a ausência de vínculo empregatício não retira o gerenciamento e fiscalização do trabalho, deixando ainda mais evidente a conjuntura de precarização do trabalho, como menciona Machado (2017, s.p.),

Para Ludmila Costhek Abílio [...] ao mesmo tempo em que se livra do vínculo empregatício, a uberização mantém, de formas um tanto evidentes, o controle, gerenciamento e fiscalização sobre o trabalho”, adverte. Para ela, a perspectiva é ainda inteiramente aliada com a ideia de empreendedorismo de si. “Trata-se então da consolidação da transformação do trabalhador em um nanoempreendedor de si próprio.

A adesão a este tipo de trabalho, que movimenta uma chamada economia de compartilhamento, se dá em razão da necessidade de sobrevivência das pessoas que estão sem renda, que perderam empregos ou ainda aquelas que precisam complementá-la como cita Costa (2019, p. 25),

Com a crise, muitas pessoas perderam a renda ou tiveram-na reduzidas de forma abrupta. Sendo assim, optaram por promover ou complementar a renda familiar através de um aplicativo de celular que utiliza dos recursos ociosos de pessoas para satisfazer as necessidades de outrem. Esse tipo de economia é chamada de economia de compartilhamento, que tem como fundamento a utilização de recursos que são propriedades privadas como instrumentos de trabalho, explorando-os.

Nesse sentido, em vista da ruptura do binômio taylorismo/fordismo predominante no século XX, percebe-se que a informalidade começa a se apresentar

como regra num cenário em que deveria ser exceção, colocando o capitalismo como eixo da propagação da precarização, enfatizando-se que, no Brasil, os trabalhadores de aplicativos representam a maior categoria de autônomos, reflexo da crise financeira e também das reformas trabalhistas que dilapidaram inúmeros direitos dos trabalhadores, causando, via de consequência, esse fortalecimento das funções irregulares em detrimento das regulamentadas (PINHEIRO, SOUZA e GUIMARÃES, 2018).

Logo, o que se registra é que o capital tem feito com que a extração do sobretrabalho seja cada vez mais explorado, como indica Antunes (p. 119),

Do mesmo modo é bastante evidente a redução do trabalho vivo e a ampliação do trabalho morto. Mas, exatamente porque o capital não pode eliminar o trabalho vivo do processo de criação de valores, ele deve aumentar a utilização e a produtividade do trabalho de modo a intensificar as formas de extração do sobretrabalho em tempo cada vez mais reduzido. A diminuição do tempo físico de trabalho, bem como a redução do trabalho manual direto, articulado com a ampliação do trabalho qualificado, multifuncional, dotado de maior dimensão intelectual, permite constatar que a tese segundo a qual o capital não tem mais interesse em explorar o trabalho abstrato acaba por converter a tendência pela redução do trabalho vivo e ampliação do trabalho morto na extinção do primeiro, o que é algo completamente diferente. E, ao mesmo tempo em que desenvolve as tendências acima, o capital recorre cada vez mais às formas precarizadas e intensificadas de exploração do trabalho, que se torna ainda mais fundamental para a realização de seu ciclo reprodutivo num mundo onde a competitividade é a garantia de sobrevivência das empresas capitalistas.

No tocante às demandas de autônomos em aplicativos vê-se uma grande diversidade de oferta de serviços, sendo que estes são sempre avaliados pelos usuários, havendo uma grande preocupação em relação à satisfação dos clientes como indica Pinheiro, Souza e Guimarães (2018, p. 65),

Os trabalhadores autônomos por aplicativo congregam uma demanda extremamente variada, como domésticas, pedreiros, marceneiros, encanadores, cabeleireiros, manicure, entregadores etc. O cliente avalia a atuação do profissional, o que, geralmente, está atrelado ao fazer profissional submetido ao desejo do cliente. Isto é, ignorando possíveis riscos (dos mais diversos) e sujeitando o saber do trabalhador ao "supor" do cliente. A

avaliação significa muito nestes aplicativos. Pois potenciais clientes se direcionarão aos profissionais mais bem avaliados.

Lado outro, Terragno e Nascimento (2020) chamam a atenção ao fato de haver pouca preocupação em relação à saúde e aos riscos para os prestadores desse tipo de trabalho precário, questões intrinsecamente ligadas à sua dignidade, já que estão sujeitos a acidentes, danos e criminalidade.

Nessa esteira, Parizzi (2021, p. 30) relata crimes, acidente e morte afetos aos motoristas de aplicativos, corroborando ao relatado na Figura 23, que remonta uma divulgação de motorista de aplicativo desaparecido em Belo Horizonte em janeiro de 2021,

No dia 13 de dezembro de 2019 o motorista de aplicativo Alisson Silva Damasceno, que contava com 27 anos de idade, foi assassinado e teve seu corpo desmembrado encontrado dentro de um saco plástico, com sinais de tortura, no bairro Santo Inácio, na periferia de Salvador. Juntamente com ele, foram assassinados Sávio da Silva Dias, de 23 anos, Daniel Santos da Silva, de 31 e Genivaldo da Silva Félix, de 48, todos, tal qual Alisson, motoristas de aplicativo. Um motorista, que teve seu nome mantido em sigilo pelas autoridades, ainda conseguiu fugir da chacina, mas relatou ter sido ameaçado de morte e que “[c]ortaram os caras todo [SIC!] de facão e depois deram tiro. Feio, muito feio”. A motivação para o crime, segundo a primeira versão divulgada pelas autoridades, decorreu de uma retaliação por conta de vários motoristas terem cancelado viagens no mesmo bairro, quando uma pessoa relacionada aos autores do crime precisaria de deslocamento para atendimento médico. No entanto, essa versão não foi confirmada após a prisão de suspeitos. O único elo entre os motoristas assassinados era sua profissão: motorista de aplicativo. [...] Não são raras as notícias envolvendo mortes e acidentes dos trabalhadores que prestam serviços junto a aplicativos de entregas, principalmente os que se utilizam de sua própria motocicleta ou mesmo bicicleta. Casos graves como os acontecidos com Joel Brosselin, de 61 anos, Alexandre Santos, de 44, Felipe Bockor, 21 e Robson José do Prado, de 34, resultaram em amputação de membro. Os casos citados ilustram um panorama muito comum nos dias atuais, o trabalho realizado por meio de plataformas digitais, prática conhecida como gig economy, em que o trabalhador é contratado para realizar tarefas especificadas por um aplicativo desenvolvido por empresas que prestam serviços a terceiros, sem reconhecimento de vínculo empregatício, isto é, sem garantias legais de saúde e segurança no trabalho, proteção social, securitária e previdenciária. De acordo com Gariau, a gig economy “revela um novo modelo de trabalho temporário, flexível e ultra precário.

Figura 23: Divulgação de desaparecimento de motorista de aplicativo em Belo Horizonte em janeiro de 2020



Fonte: <https://www.hojeemdia.com.br/horizontes/cidades/carro-de-motorista-de-aplicativo-que-estava-desaparecido-%C3%A9-encontrado-com-suspeitos-de-tr%C3%A1fico-em-bh-1.766087>

Diante da latente precariedade e da falta de garantias, os motoristas de aplicativos têm ficado cada vez com mais medo, porém, sem que haja solução para a insegurança dessa modalidade de trabalho, acabam cedendo e ficando à mercê dos perigos encontrados durante sua jornada de labor. Por conta disso, os próprios motoristas de aplicativos, no Brasil, se organizaram e criaram um sistema de monitoramento de corridas, com vistas a estabelecer rede de apoio, tentando minimizar os efeitos da ausência das grandes empresas detentoras do poderio dos transportes alternativos e também do ente estatal.

Assim, no próximo capítulo, tratar-se-á sobre a ideia de carona solidária, igualmente tida como mecanismo alternativo de transporte que tem sido cada vez mais utilizada, inclusive, para transporte intermunicipal, trazendo-se uma nova (re)configuração do fluxo regional de pessoas.

3. CARONAS SOLIDÁRIAS

3. CARONAS SOLIDÁRIAS

A carona solidária é um termo que se tornou muito popular na segunda década do século XXI e com possibilidade de maior adesão nos próximos anos, já que se trata de mais uma alternativa de mobilidade rápida e eficiente. No decorrer desse capítulo, será esclarecido que a carona solidária, embora seja uma atividade recente – em popularização – no Brasil, é uma atividade que existe desde o século XX, incentivada, principalmente, por problemas ligados às crises energéticas ou de racionamento de recursos.

Portanto, o presente capítulo tem por escopo a apresentação da carona solidária, apontando conceitos, processo de surgimento bem como desafios para a sociedade atual, que, diante da universalização trazida pelas novas tecnologias, tem feito com que o compartilhamento de viagens esteja cada vez mais em uso.

Em seguida serão apresentados vários exemplos de caronas solidárias ao redor do mundo, trazendo um panorama dos incentivos e adesão dessas atividades de acordo com a realidade de diferentes países, contribuindo para a análise da expansão dessa nova tendência.

E por último, será discutido sobre o papel das tecnologias e das redes sociais na disseminação do compartilhamento de viagens, apontando a forma com que as pessoas se organizam através de sites e aplicativos em busca viagens com maior comodidade e conforto.

3.1. O PAPEL DAS CARONAS SOLIDÁRIAS

Como já discutido na presente tese, há uma grande demanda existente por um sistema de transporte eficaz, capaz de preencher as lacunas do transporte rodoviário em diversas áreas do mundo, principalmente em países menos desenvolvidos, e com alto crescimento populacional. A questão da mobilidade urbana é sempre cara e deve ser levada em consideração como algo necessário para o melhor atendimento dos anseios da população para uso de equipamentos das cidades de forma sustentável.

Portanto, com a existência dessas lacunas, necessário se faz a implementação de novos arquétipos de locomoção, tanto na via econômica, implementando modelos mais baratos, quanto na via ecológica, com modelos que impactam o meio ambiente em menor escala. Nesse contexto, surgiram as atividades de “carona solidária”, proporcionando facilidades, rapidez, menor custo e maior comodidade para o usuário.

Para Arasaki et.al (2016, p. 41), o modelo de “carona solidária é uma prática que incentiva o compartilhamento de veículos, evitando o uso do carro por apenas um ocupante, sendo que duas ou mais pessoas que percorrem os mesmos trajetos, utilizem o mesmo veículo”. Tal prática influencia positivamente num sistema de alocação e utilização de recursos em que o objeto principal é a extração de recursos de forma consciente, levando em conta a coletividade em detrimento da individualidade.

Contudo, essa prática não possui apenas prós, há ainda outros fatores negativos que devem ser levados em consideração para a implementação desse tipo de modelo numa determinada região. O fato é que, quando é levado em conta valores como “sociedade sustentável” e “meio ambiente equilibrado”, tal atividade se mostra bastante competente no que diz respeito à sua prática efetiva, o que não é levado em

conta é o fator segurança. Na prática, a forma como se opera a atividade das caronas solidárias pode gerar insegurança para o usuário, tanto para quem oferece a carona, quanto para quem se vale dela para se locomover.

Em outras palavras, imagine um particular que oferece uma carona para um determinado trajeto. O usuário, em um primeiro momento deve se atentar para alguns pontos para sua segurança bem como de terceiros, como estado de manutenção do veículo (freios, pneus e cinto de segurança) e o cadastro verificado em algum sistema que consiga identificar quem utiliza o serviço (para uma eventual responsabilidade por dano causado). Além disso, o fato de a carona solidária não ser um meio de locomoção regulamentado, a responsabilidade do condutor em zelar pelo bem-estar do usuário é mitigada.

Nesse sentido, existe uma discussão sobre as caronas solidárias que põe em xeque a sua implementação em diversos locais. Em locais onde o valor econômico e/ou sustentável é mais evidente, há indícios de implementação, ao passo que nos locais onde a segurança é utilizada como critério valorativo, não se evidencia a utilização dessa ferramenta.

A “carona solidária” é uma atividade relativamente nova que está garantindo a adesão de cada vez mais usuários em todo o mundo, tendo como função principal auxiliar pessoas em deslocamentos rodoviários de maneira mais prática e econômica para diversas situações do dia-a-dia.

Essa nova atividade é escolhida por ser uma ótima alternativa para viagens com maior comodidade e principalmente menores gastos, cujo público alvo mais adepto a este novo tipo de transporte no Brasil são os estudantes. É possível afirmar que o fato de ser uma ferramenta mais barata que os demais modelos, atrai mais a

parcela estudantil que outros grupos, haja vista que o valor buscado para a maioria dos estudantes é uma viagem econômica e prática (WITIUK e OSTEN, 2018).

De forma a melhor exemplificar do que se trata a carona solidária, Gazeta do Povo (2012) diz que seu conceito surgiu com objetivo prático de evitar o uso de automóveis por apenas um ocupante, consistindo na verdade em um compartilhamento do mesmo carro para duas ou mais pessoas que percorrem trajetos iguais ou semelhantes, dividindo assim os custos do traslado. De certa maneira, com essa medida é esperado que o fluxo de carros nas ruas seja reduzido, ocasionando menores engarrafamentos e emissão de gases poluentes.

Outra definição sobre a carona solidária ou “*car-pooling*”, que é o termo em inglês, também é dada por Dewan e Ahmad (2007, p. 3) da seguinte maneira

Car-pooling is the sharing of rides in a private vehicle among two or more individuals. It involves the use of one person’s private or company vehicle to carry one or more fellow passengers. Carpooling is the easiest and most common ridesharing arrangement. It usually consists two to four persons commuting in a vehicle. Sometimes carpoolers share driving, and other responsibilities. In other cases, one person does all the driving and is reimbursed for mileage by his or her riders. The carpool driver may pick up passengers from their home or the passenger may find a way to get to the driver’s home at a specified time or they may meet at a particular location¹².

Ou seja, *car-pooling* é um tipo de compartilhamento de viagens em um veículo particular entre dois ou mais indivíduos, e em alguns casos os “*carpoolers*” compartilham a direção e outras responsabilidades, outras vezes uma pessoa faz toda a direção e é reembolsada pelos outros passageiros pelas milhas da viagem. Também

¹² Tradução livre: “Car-pooling é o compartilhamento de viagens em um veículo particular entre dois ou mais indivíduos. Envolve o uso de veículo particular ou da empresa de uma pessoa para transportar um ou mais passageiros. A partilha de boleias é o arranjo de partilha de boleias mais fácil e comum. Geralmente consiste de duas a quatro pessoas viajando diariamente em um veículo. Às vezes, os carpoolers compartilham a direção e outras responsabilidades. Em outros casos, uma pessoa conduz toda a condução e é reembolsada pelas milhas por seus passageiros. O motorista da carona solidária pode buscar os passageiros em sua casa ou o passageiro pode encontrar uma maneira de chegar à casa do motorista em um horário especificado ou eles podem se encontrar em um local específico”.

existe a opção do motorista da carona buscar os passageiros em suas casas ou os passageiros encontrarem uma forma de chegarem até a casa do motorista. Essas colocações de Dewan e Ahmad (2007), corroboram com o que outros autores descreveram sobre o conceito de carona solidária.

Em que pese pareça uma terminologia recente, o conceito de *car-pooling/ride-sharing* teve suas origens durante a Segunda Guerra Mundial nos Estados Unidos da América – EUA, conceito este que passou por 5 fases: 1ª – “*car-sharing clubs*” (1942-45), 2ª – “*major responses to energy crises*” (1960-80), 3ª – “*early organized ridesharing schemes*” (1980-97), 4ª – “*reliable ridesharing systems*” (1999-2004) e 5ª “*technology-enabled ridematching*” (2004 até o presente) (CHAN; SHAHEEN, 2012).

O conceito apresentado por Chan e Shaheen (2012) realmente foi o primeiro a se desdobrar pelos Estados Unidos como um verdadeiro movimento de carona devidamente estabelecido e reconhecido neste país. Porém, o primeiro relato de que se tem conhecimento sobre caronas é datado do início do século XX em questão, mais especificamente em 1914 em um movimento chamado de “jitney”, isso de acordo com o levantamento feito por Eckert e Hilton (1972, p. 294-295) que descreveram que,

The jitney movement is customarily said to date from July 1, 1914, when L. P. Draper of Los Angeles picked up a passenger in his Ford Model T touring car, took him a short distance, and accepted a nickel fare as payment. Draper had ascertained that this action was legal under the ordinance of Los Angeles, provided only that he held a chauffeur's license. Initially, only a small number of drivers emulated Draper, but the depression which followed the outbreak of World War I in the fall of 1914 generated a supply of unemployed men to whom jitney operation was an attractive outlet. The city's mild, dry climate and diffused pattern of employment had caused the population to turn to the automobile early; by 1914 a large supply of vehicles was available. The Electric Railway Journal, trade organ of the street railways, first took notice of the movement on November 28, 1914, when it reported, "an enormous increase in the number of privately-owned automobiles that solicit fares at 5-cents each on the streets of Los Angeles"¹³.

¹³ Tradução livre: “Costuma-se dizer que o movimento jitney data de 1º de julho de 1914, quando L. P. Draper, de Los Angeles, pegou um passageiro em seu carro de turismo Ford Modelo T, levou-o por uma curta distância e aceitou uma tarifa de níquel como pagamento. Draper havia averiguado

Ou seja, o movimento começou no Estado da Califórnia, iniciando por Los Angeles e logo em seguida em São Francisco. Não tardou muito para que essa novidade se espalhasse por outras cidades norte-americanas, porém, esse movimento começou a ser repreendido pouco tempo depois devido às apelações das empresas de bondes que reclamavam de suposta competição desleal (ECKERT & HILTON, 1972).

Além do inconformismo das empresas de bonde, a partir de 1919, com a instalação no Brasil da Ford e da General Motors – indústrias automobilísticas que importavam peças do exterior para montar seus veículos em território brasileiro –, o automóvel ganhou grande visibilidade, tendo ampliação das bases para a expansão da indústria dos transportes em 1930, no governo Getúlio Vargas, fabricando-se caminhões e utilitários (MELLO, 2000).

Nesse contexto, a carona pode não ter tido maior adesão, vez que o automóvel se tornou objeto de idealização, representando a “superioridade” do homem em relação à natureza, indicando-se, sobretudo, a ideia de liberdade advinda com “automobilidade” como enfatiza Silva (2010, p. 22),

O automóvel surge em meio a um sonho de dominação, de domínio do ser humano sobre a natureza, e a “automobilidade” é oferecida, então, como uma conquista social, tendo no automóvel o seu motor propulsor, o objeto maior dos desejos, reforçado por uma estratégia de propaganda que persiste até hoje: a conquista da liberdade.

que essa ação era legal de acordo com o decreto de Los Angeles, desde que ele possuísse uma licença de motorista. Inicialmente, apenas um pequeno número de motoristas imitou Draper, mas a depressão que se seguiu à eclosão da Primeira Guerra Mundial no outono de 1914 gerou uma oferta de homens desempregados para os quais a jitney operation era uma saída atraente. O clima ameno e seco da cidade e o padrão difuso de emprego fizeram com que a população se voltasse cedo para o automóvel; em 1914, um grande suprimento de veículos estava disponível. O Electric Railway Journal, órgão comercial das ferrovias de rua, tomou conhecimento do movimento pela primeira vez em 28 de novembro de 1914, quando relatou, "um enorme aumento no número de automóveis particulares que solicitam tarifas a 5 centavos cada no ruas de los angeles".

Tem-se que, numa perspectiva capitalista, notadamente na indústria automobilística, o fordismo/taylorismo e o toyotismo, preconizando-se uma visão de produção de massa, foram bastante explorados enquanto modelos produtivos, introduzindo mecanismos para atender novo perfil de consumo. Nessa esteira, Peres (2012, p. 1) leciona que,

A indústria automobilística caracterizou-se por ser pioneira na organização da produção industrial. Foi dela que se originou tanto o fordismo quanto os métodos flexíveis de produção. Foi nela que se introduziu o uso de robôs industriais e da produção informatizada. No início, meramente artesanal e individualizada, a produção de automóveis ganharia logo a massificação. Ford, então, aplicaria os métodos do taylorismo, também chamado de organização científica do trabalho, para atender um potencial consumo de massas. Surge, então, a primeira característica do fordismo, a produção em massa.

Não obstante seja objeto de discussão a forma com que se fazia acúmulo de capital, geralmente de forma desenfreada e destrutiva, fato é que novos paradigmas tiveram de ser introduzidos no seio social sob pena de perder o eixo do modelo produtivo na seara automobilística, afrontando-se a ideia de modernização tão almejada (PERES, 2012).

Diante disso, o automóvel, que era objeto de pertença da alta sociedade, foi levado para os padrões da classe média, o que ocasionou a necessidade de estruturação/adequação de estradas, avenidas e estacionamentos para que fosse possível acolher a nova frota de veículos, criando-se ainda novas especificações e normas para organização de fluxo e circulação dos automóveis (FRANZ E SEBERINO, 2012).

Depois desse momento, a carona só voltou a ganhar força novamente no período da Segunda Guerra Mundial como foram mostrados nos exemplos de Chan e Shaheen, anteriormente. A diferença é que no período da Segunda Guerra, o comportamento consumista da sociedade norte-americana precisava ser atenuado

pelas autoridades a fim de viabilizar a frente de batalha. Assim, foram criadas campanhas com o objetivo de reduzir o consumo de combustível através do incentivo às caronas e o compartilhamento de viagens. Nesta época surgiu a famosa frase de pôster que apelou para o senso patriótico da nação: “When you ride alone, you ride with Hitler”, ou seja, quando você dirige sozinho, você dirige com Hitler (tradução livre) (COZZA, 2012).

Existiram outros incentivos às caronas no decorrer dos anos nos Estados Unidos como bem pontuaram Chan e Shaheen (2012), alguns deles também baseados nos problemas de crise ou racionamento energético, já que o raciocínio sobre desenvolvimento sustentável ainda não era conceituado como é hoje.

Além da própria adesão por parte da sociedade, os benefícios das caronas também são motivos de incentivo, como a própria questão da mobilidade pelo potencial em diminuir viagens de carro com apenas um ocupante, diminuindo o tráfego de veículos. Outro benefício também está ligado à diminuição da frota de carros, pois com tal redução, menor o impacto ambiental na emissão de gases poluentes. Esses e outros benefícios trazidos pelas caronas solidárias também são motivos para a incentivo dessas atividades.

No trecho destacado a seguir, está um apontamento sobre de que forma as caronas solidárias contribuem como meio de locomoção nas cidades e na redução do consumismo, isso na visão da SEBRAE (2016, p. 1) que inicia dizendo,

Entre as práticas sustentáveis a serem instituídas na sociedade, a carona solidária pode ser uma das mais simples de se adotar. Após décadas de fomento à indústria automobilística, muitas cidades não conseguiram expandir a infraestrutura urbana para suportar a frota de veículos e proporcionar meios de locomoção adequados. A tendência dos últimos anos e que cada vez mais se consolida é a consciência por parte do consumidor, que o faz querer compartilhar mais e consumir menos, a fim de cuidar do ambiente que vive.

Trazendo um pouco mais de contribuição para a discussão a respeito dos benefícios do sistema de caronas solidárias, em seguida, é abordado alguns efeitos que o incentivo à implementação dessas práticas pode causar não somente no meio ambiente, mas também na sociedade, com destaque para além da diminuição da poluição atmosférica, também contribui com a redução de acidentes de trânsito e doenças respiratórias. Quem traz essa visão por detrás do uso da carona solidária é Silva (2015, p. 19) que aponta que,

Com a diminuição de carros, há a redução de emissão de gases do efeito estufa, poluição do ar e de congestionamentos de veículos. Consequentemente, os índices de acidentes no trânsito e doenças respiratórias também diminuem. Além disso, considerando que o tempo despendido para os deslocamentos torna-se menor, cria-se a oportunidade de maior produtividade. Logo, os efeitos seriam não só no âmbito social e ambiental, mas também no contexto econômico.

Como foi apresentado na pesquisa anterior, a carona solidária possui grande potencial para impactar positivamente a sociedade através de melhorias na mobilidade, na saúde e no meio ambiente.

Além disso, existe ainda outro benefício demonstrado pela prática das caronas solidárias além da economia e de benefícios de cunho ambiental. O ponto é que o usuário amplia seu espectro de relacionamento quando adota esse modal. Em outras palavras, o indivíduo que faz uso da ferramenta, desde viagens esporádicas a viagens diárias para o trabalho, precisa de fato se relacionar na prática da atividade de carona. Quando o trajeto possui longas distâncias, é normal que se espere que os usuários se conheçam e até mesmo façam amizade, tendo em vista o tempo que passam juntos.

Em outro sentido, ainda que o trajeto seja curto, mas com uma frequência maior, como por exemplo num trajeto para o trabalho em uma determinada empresa. É natural que além de criar um relacionamento, os usuários troquem experiências

sobre sua vivência no ambiente laboral, que pode ser produtivo de alguma forma, seja para os indivíduos, seja para a empresa. Segundo Cardoso (2010, p. 109, 116 e 122, *apud*¹⁴ PEIXOTO, 2019):

A solidariedade ingressa no sistema jurídico como uma forma de atribuir significado ao próximo, despertando no indivíduo o reconhecimento da existência do outro, porque estimula em cada um a consciência perceptiva do ambiente social. Torna-se, assim, um novo paradigma para o direito, que, visando melhorar o Estado, a sociedade e a qualidade de vida dos cidadãos, implica um sistema jurídico que valoriza a dignidade plena do ser humano e a responsabilidade social de todos, no qual não se encaixam a indiferença social e o egoísmo individual exacerbado.

No entanto, é importante ressaltar que, para usufruir dos benefícios das caronas solidárias, é necessário o apoio das autoridades competentes para estimular tal prática, pois, atualmente, no Brasil, ainda existem alguns desafios que prejudicam o melhor funcionamento das caronas como, por exemplo, a falta de segurança.

A insegurança foi citada por Rossi (2018) como o principal motivo que impede mais pessoas de aderirem ao compartilhamento de viagens, citando o exemplo da liberação de uma nova faixa exclusiva para ônibus, vans e táxis que pode ser utilizada por carros de carona solidária com 3 ou mais passageiros. No entanto, muitos populares da cidade consideravam essa prática como sendo perigosa.

Silva (2015) também considera a insegurança como um fator que afasta pessoas das caronas solidárias, porém, a questão cultural como o “individualismo” também pode ser determinante na falta de adesão por um público maior. Em outras palavras, o autor traça uma ideia de que o consumo, ou a cultura do consumo é um fator impeditivo para a difusão de mobilidade coletiva, seja em centros urbanos, seja de trajetos intermunicipais.

¹⁴ O autor não obteve êxito no acesso à obra original.

A ideia difundida em determinados grupos da sociedade que o sucesso individual vem a partir do poder de consumo do indivíduo, como um *Lifestyle* (estilo de vida) pode contribuir negativamente para viagens com um veículo e vários passageiros como a *carpooling*. Como elucida Beckman (2013, p. 18, *apud*¹⁵ MARQUES, 2018), “as viagens compartilhadas, denominadas também de carpooling, carpool ou carona, representam uma decisão de estilo de vida, uma maneira inteligente do uso dos recursos, característica da geração “Millenials”.

Imagine-se que uma pessoa acaba de comprar um carro com a ideia que aquele carro possui um valor social para ele. Não se trata apenas de um bem que proporciona sua melhor locomoção, mas diz ainda sobre seu lugar na sociedade.

Essa ideia se traduz numa certa individualidade que gera vários impactos no meio social, como por exemplo, o aumento do tráfego na malha rodoviária, o aumento do preço nos veículos como bens de consumo, um aumento nos preços dos combustíveis, isso tudo a partir da demanda se intensificando. Nesse contexto apresentado, há uma discussão, um caminho que precisa ser reconstruído, diante uma certa divergência nos parâmetros, respeitando sempre a liberdade de escolha e iniciativa da vida privada.

O que se põe em xeque não é a escolha em si de viajar sozinho em seu veículo, mas sim o motivo pelo qual o indivíduo escolhe agir desse modo. A discussão em torno de como ele trabalha esse poder de escolha e, quais os critérios que fundamentam essa escolha de viajar sozinho, advém muitas vezes de um aspecto cultural do que a viabilidade da locomoção propriamente dita (DAVIS, 2013).

Se por um lado existe um raciocínio prático em torno dessa discussão e por outro um aspecto cultural, se faz necessário apontar que conforme a sociedade se

¹⁵ O autor não obteve êxito no acesso à obra original.

desenvolve e se modifica, nascem novas tecnologias e novos valores. Sobre isso, atualmente há mais difusão de práticas de consumo colaborativo e um ambiente onde o compartilhamento de experiências é fomentado, como escritórios de *coworking*, tudo isso para saciar o sentimento desenvolvimento sustentável e inteligente.

A sustentabilidade é o elo entre o meio ambiente ecologicamente equilibrado e o desenvolvimento da sociedade, com novas ferramentas que propões práticas que colaboram não só com a proteção ambiental, como também do fomento do próprio microssistema, assim pensa Thackara (2005, p. 114 *apud*¹⁶ SOARES, 2015),

A sustentabilidade está ligada ao aspecto ambiental desse compartilhamento de espaço, uma vez que promove a divisão equitativa de recursos entre mais pessoas. Porém, a faceta sustentável não está somente ligada à esfera material, conectando-se também à questão da retroalimentação de serviços dentro do *coworking*. Isso significa que essa microssociedade no ambiente de trabalho pode ser capaz de se nutrir com seus próprios recursos (e.g. solicitando-se demandas práticas ao profissional que trabalha na mesa ao lado, suprindo suas necessidades de forma ágil). Ser economicamente sustentável no contexto de trabalho significa compartilhar recursos com eficácia, podendo incluir entre eles o tempo, habilidades, software ou até mesmo alimentação.

É possível se falar nesse novo modelo de consumo trabalhado acima, no âmbito das caronas solidárias, uma vez que o próprio conceito das caronas nos remete à ideia de acesso compartilhado. O que o consumo colaborativo institui é um novo modelo de acesso a bens e serviços que o consumo individual talvez não proporcionaria com tamanha facilidade. Veja-se o que diz Santiago e Peixoto (2019),

A solidariedade, enquanto sentimento a impor a cada pessoa deveres de cooperação, assistência e amparo em relação às outras, surge, assim, como categoria ética e moral recepcionada pelo mundo jurídico, galgando grande importância por permitir a conscientização acerca da interdependência social.

¹⁶ O autor não obteve êxito no acesso à obra original.

A demora na aquisição ou locação de um apartamento próximo ao seu ambiente de trabalho ou estudos, muitas vezes pode ser resolvida dividindo o aluguel com terceiros. Pode ainda o indivíduo buscar alternativas inovadoras como os ambientes de *colivings* ou *cohousing*. Segundo Filipe Sell (2017, s.p.),

O coliving ou cohousing, consiste em uma moradia comunitária em que todas as áreas de convivência de uma casa convencional são compartilhadas, enquanto que a unidade habitacional privada é reduzida ao quarto. Áreas como lavanderia, cozinha, sala de estar e jantar seriam semipúblicas, compartilhadas com todos os moradores do prédio.

Nesse viés, as caronas solidárias vêm como parte de um movimento maior sobre sustentabilidade e práticas coletivas que se intensifica cada vez mais a partir do desenvolvimento de novas tecnologias e circulação de informações ao redor do mundo. O objetivo desse movimento muitas vezes pode ser interpretado como algo para facilitar o acesso e a comunicação em um mundo globalizado e multicultural, gerando mais comodidade e praticidade aos usuários.

3.2. “CARONA SOLIDÁRIA” EM OUTROS PAÍSES

Como já mencionado, as “caronas solidárias” surgiram no exterior, através de vários incentivos governamentais, tal como acontece, geralmente, em períodos de crise, como guerras e escassez de recursos. Existem recortes no decorrer da história que datam desde antes da segunda guerra mundial a prática da atividade. (CHAN; SHAHEEN, 2012).

A *Carpooling* ou carona solidária acabou se intensificando no mundo após a crise do petróleo na década de 80 e tomando um novo formato com a era digital em razão da velocidade de propagação das informações que chegam dentro dos extratos

sociais que moldam a cultura na busca por práticas sustentáveis no compartilhamento de veículo para chegarem em um mesmo destino. (CHAN; SHAHEEN, 2012).

Após as práticas dessa ferramenta de mobilidade urbana, logo no início os usuários acabaram encontrando diversos benefícios que facilitam o transporte e o fluxo de pessoas, informações e serviços. Com esse modal, acabaram por se expandir enquanto estilo de vida e modelos de negócio que movimentam setores econômicos e se consolidam em vários lugares do mundo.

Nesse contexto de expansão, com o advento das novas tecnologias e do fluxo massivo de informações circulando internacionalmente, essas atividades se expandiram através de várias marcas. Há países que aceitam como modelos de negócio ou *Lifestyle*, se tornando tendência nos mais diversos lugares, inclusive em países em desenvolvimento.

O que merece destaque no trabalho é a transformação de um modelo de mobilidade que em tese só geraria benefícios em três dimensões (econômica, ambiental e social), para um mecanismo rentável e que gera lucro para grandes grupos econômicos e movimenta uma porcentagem da economia, gerando empregos, tributos, e etc.

Nota-se, a partir dos estudos coletados, que essa estrutura em expansão se faz muito mais presente atualmente. Considera-se essa presença mais em evidência, uma vez que a cultura global tem caminhado cada vez mais para um consenso em que compartilhamos os recursos. Observa-se então que acima dos Estados e nações, está a humanidade que os forma e legitima de alguma forma, dando vazão a um pensamento no qual o melhor a ser feito é minimizar os danos causados pelos nossos antepassados (FIGUEIRA, 2015).

Nesse sentido, a maneira com a qual tem sido visto o compartilhamento de recursos, não só no âmbito das caronas solidárias bem como numa visão mais holística. Trata-se de uma forma de repensar práticas cotidianas na vivência em sociedade que buscam minimizar os impactos que a humanidade causa na natureza e no meio ambiente, para promover ou viabilizar a qualidade de vida da sociedade.

Nos Estados Unidos como um todo, como já elucidado ao longo do trabalho, ainda nos dias atuais fomentam muitos estímulos ao *Carpool* ou *ride-sharing* – levados a cabo pelas autoridades através de políticas públicas de transporte – para esse tipo de prática no trânsito, principalmente devido aos agitados “horários do *rush*”¹⁷ nos grandes centros urbanos do país.

Dessa forma, como meio para ‘fugir do fluxo de pessoas’ o Departamento de Transporte do Estado da Califórnia (CALIFORNIA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, 2017, p. 1) instrumentalizou em uma normativa para maximizar a vazão de pessoas que trafegam nesse horário, incentivando os “*carpoolers*” a utilizarem o serviço nos horários nos quais há maior fluxo, instituindo até mesmo faixa exclusiva para tráfego, como se observa na Figura 24.

¹⁷ A expressão ‘Horários do *rush*’ ou ‘Horários de *pico*’, significa dizer que naquele período existe um maior tráfego, seja de pessoas seja de meios de transporte como carros, ônibus e motocicletas. No Brasil, também é comum dizer ‘Horários de pique’, quando faz referência a esse fluxo intenso de pessoas circulando pelos grandes centros para ir ou voltar de suas atividades diárias.

Figura 24: *Carpool* e a faixa exclusiva para carros com 2 ou mais pessoas.



Fonte: <https://mulhercasadaviaja.com/dirigir-na-california-combustivel-estacionamento-regras-de-transito/>

Logo abaixo explica sobre as faixas de uso exclusivo de carros com alta ocupação e como funciona seu sistema de rodovias com estes corredores exclusivos para veículos de *car-pooling* como uma forma de incentivo ao compartilhamento de carros:

High-Occupancy Vehicle (HOV) lane, also known as the carpool or diamond lane, is a traffic management strategy to promote and encourage ridesharing; thereby alleviating congestion and maximizing the people-carrying capacity of California highways¹⁸.

Vale destacar que não somente no estado norte americano da Califórnia que possui esse incentivo a faixas de *carpooling*, há outras rodovias ou *highways* que cortam o país que possuem essas faixas especiais para veículos de carpool, como

¹⁸ Tradução livre: “A pista de veículos de alta ocupação (HOV), também conhecida como carpool ou pista diamantada, é uma estratégia de gerenciamento de tráfego para promover e incentivar o compartilhamento de viagens; assim, aliviando o congestionamento e maximizando a capacidade de transporte de pessoas das rodovias da Califórnia”.

forma de incentivar a atividade, como por exemplo a Highway I-95 que liga o Estado de New York a Connecticut.

Além dos vários incentivos estatais existentes, como o exemplo da Califórnia, atualmente, com o crescimento do seguimento deste tipo de transporte e com o advento das tecnologias, novos aplicativos têm ganhado espaço nos Estados Unidos para facilitar as atividades de caronas solidárias muito utilizados neste país, sendo eles o Lyft, o Sidecar e o Uber (WAULTERS, 2014).

A Oceania também possui dois exemplos de países que buscaram incentivar o *car-pooling* instrumentalizando também através de políticas públicas, sendo eles a Austrália e a Nova Zelândia, que seguindo o modelo criado pelos Estados Unidos, também implementaram sistemas de rodovias com faixas exclusivas para veículos com alta taxa de ocupantes (HOV), chamado nessas localidades de *Transit Lanes*, que possuem inclusive um limite de velocidade de tráfego mais alto que nas faixas comuns, como exemplifica AECOM (2012, p. 28):

(...) the network and availability of managed lanes or HOV / Transit lanes as they are more commonly known in Australia has expanded significantly in both Australia and the rest of the world since Shoukrallah's report completed in 1993. In 1993, whilst the concept of a HOV lane in the form of a bus lane had been around for many years the concept of a transit lane in a T2 / T3 configuration was still a relatively new concept outside of the US. Australia was only just beginning to implement their first form of transit lanes (T2 / T3) across the major cities of Sydney, Brisbane and Melbourne. (...) In New Zealand, they have combined the use of transit lanes with ramp metering to provide transit vehicles with priority to strategic parts of the network such as the State Highways¹⁹.

¹⁹ Tradução livre: "(...) a rede e disponibilidade de faixas gerenciadas ou faixas HOV / Transit, como são mais comumente conhecidas na Austrália, se expandiram significativamente na Austrália e no resto do mundo desde o relatório de Shoukrallah concluído em 1993. Em 1993, embora o conceito de faixa HOV em a forma de uma faixa de ônibus já existia há muitos anos o conceito de uma faixa de trânsito em uma configuração T2 / T3 ainda era um conceito relativamente novo fora dos EUA. A Austrália estava apenas começando a implementar sua primeira forma de faixas de trânsito (T2 / T3) nas principais cidades de Sydney, Brisbane e Melbourne. (...) Na Nova Zelândia, eles combinaram o uso de faixas de trânsito com medição de rampa para fornecer aos veículos de trânsito prioridade para partes estratégicas da rede, como as rodovias estaduais".

Com essas faixas exclusivas, não foi difícil os novos aplicativos de *ridesharing* poderem se beneficiar e se expandir mais rápido, tanto na Austrália quanto na Nova Zelândia. Os aplicativos mais utilizados nesses países atualmente são o ‘Uber Pool’ e ‘Ola’ (LOPEZ-VITO, 2020).

Por outro lado, apesar de não figurar como pioneiro em políticas públicas, o continente europeu foi um dos primeiros a adotar o sistema de caronas solidárias como meio de transporte de fato, além de também sediar outras empresas do ramo de aplicativos de *car-pooling*, já que a cultura do compartilhamento de viagens é facilitada pela geografia europeia.

Falando um pouco mais a respeito das caronas solidárias no continente Europeu, SEBRAE (2016, p. 2) inicia dizendo que,

Uma das pioneiras no estilo de carona solidária, a Europa já possui estabelecido em sua cultura o hábito de utilizar a carona como meio de transporte. Isso se dá também pela proximidade entre os países europeus, o que exige que a locomoção seja mais eficaz e barata para turistas e para a população. Os principais sites de carona solidária do continente são o BlaBlaCar (que já possui plataforma no Brasil) e o Hitchhikers.

Como pode ser observado anteriormente, os países de uma cultura mais alinhada à americana, precisaram estruturar políticas públicas de fomento como faixas exclusivas de tráfego para a expansão das caronas solidárias, já que a implantação dessa atividade não era incentivada pela cultura desses grupos sociais.

Diferente como ocorreu o movimento na Europa, que tem um viés mais cultural, não sendo necessário para a expansão e desenvolvimento, se pensar em políticas públicas nesse sentido, apesar do fato que há alguns países em que os incentivos do poder público são implantados, com faixas exclusivas por exemplo.

Além desses sites de carona solidária que foram citados pela SEBRAE, vale salientar que na Europa há ainda a presença do aplicativo alemão *Carpooling.com*.

Esse aplicativo também possui muita adesão do público europeu, não só dentro da Alemanha, bem como ao redor do continente.

Esse aplicativo alemão posteriormente foi comprado por uma outra empresa do ramo que hoje é conhecida como Blablacar, que por sua vez funciona também no Brasil com uma taxa de adesão bastante significativa por parte dos usuários (WAULTERS, 2014).

Na Noruega, há até faixas especiais como nos Estados Unidos para que os veículos de *car-pooling*, possam transitar com mais tranquilidade nas rodovias. Nas faixas especiais para os *car-poolers*, a placa é sinalizada em azul com um veículo branco que possui uma inscrição na parte interna “2+”, que significa que os veículos que utilizarem essa faixa especial devem necessariamente levar mais de um passageiro, compartilhando sua viagem com outras pessoas (BRASIL, 2020).

Continuando com exemplos ao redor do mundo, a Nigéria por sua vez se tornou o primeiro país do continente africano a iniciar as tratativas para a integração do sistema de *ridesharing* em suas políticas para transporte urbano no país, seguindo assim a tendência internacional, principalmente, levando em consideração o aumento da demanda por mobilidade, visto que, é esperado um grande crescimento da população urbana nigeriana com capacidade para triplicar dentro de 40 anos, perdendo apenas para a China e Índia (ATAWODI, 2016).

Além disso, apontam alguns dados que a Nigéria, por ser um país que possui um certo protagonismo econômico no continente africano, as demandas por mecanismos melhores para de transportes e logística urbana tendem a aumentar com o passar do tempo. Dessa forma, a carpooling acaba se tornando uma alternativa barata e fácil de ser implementada (ATAWODI, 2016).

Trazendo novamente para o eixo das américas, o México é um exemplo de país latino-americano que também aderiu as novas tendências de carona solidária por aplicativos, e isso também se deve aos problemas de mobilidade inerentes do sistema de transporte tradicional de lá. Elucidando sobre a questão das caronas, sobre a chegada da primeira empresa do ramo que está atuando neste país, R7 (2015, s/p) descreve que,

Outra opção emergente de transporte, (...) e inscrita na chamada "carona solidária", é a que propõe a Tripda, que acaba de chegar ao México após superar seu período de testes. Através desta empresa, os usuários podem publicar anúncios de suas próximas viagens e oferecer lugares em seus veículos em troca do preço que eles estabeleçam.

É interessante apontar que mesmo tendo grande adesão da população a essa nova tendência, devido aos problemas com mobilidade, as caronas solidárias assim como outros aplicativos de transporte, como a Uber, sofreram muita repressão por parte dos representantes dos demais serviços de transporte tradicionais mexicanos, que cobraram das autoridades competentes a suspensão dessas atividades (R7, 2015).

Existe portanto um fenômeno no México similar ao que houve no Brasil com a Uber e os táxis, talvez por uma questão cultural, na qual os serviços de transportes urbanos particulares eram oferecidos apenas por táxis. Com a chegada desses novos aplicativos ou 'Apps' de mobilidade urbana, houve uma cisão na demanda pela oferta nesse segmento.

No Brasil, houve uma série de críticas desse movimento na implantação dos aplicativos por parte dos taxistas, que apontavam que o principal problema era a falta de regulamentação dos serviços de Uber e outros aplicativos, como a 99, alegando

uma possível concorrência desleal, no que tange a impostos e outras formas de regulamentação (G1, 2015).

No entanto, não são todos os lugares que estão dispostos a permitir as viagens compartilhadas através de carona solidária. Adentrando no continente asiático e, apesar de China, Índia e outros países da Ásia, permitirem a implantação do compartilhamento de viagens através das caronas solidárias, o Japão é um exemplo que vai contra esse movimento.

No Japão, há o entendimento diferente dos demais, cujas autoridades se negam ao direito de permitir que motoristas não profissionais possam transportar outros passageiros, seja apenas para carona solidária ou até mesmo para atividades de transporte como a feita pela Uber. Segundo o apurado, a preocupação das autoridades japonesas está na segurança dos passageiros (REUTERS, 2020).

O mesmo autor (2020) enfatiza que para outros extratos sociais, a mudança de valores influencia diretamente na visão e no caminho percorrido para o desenvolvimento da sociedade. Os japoneses, por exemplo, é um caso de grupo social no qual o aspecto valorativo de segurança dos cidadãos é muito mais presente do que em outros grupos.

E segue indicando que a cultura de segurança é muito forte, não permitindo o Estado Japonês que, o ideal de segurança seja ameaçado por uma ferramenta de mobilidade urbana que não dispõe de estruturas para a capacitação profissional do cliente que oferece a carona. Isso gera impacto na segurança que pode ser inviabilizada em razão dos motoristas não possuírem uma certificação para o transporte.

Em outras palavras, a Uber por exemplo, ao redor do mundo possui dois tipos de clientes, o que oferece o serviço de transporte e o que toma o serviço. No primeiro

caso, geralmente a exigência é uma carteira de habilitação válida, no Japão, é necessário que o motorista possua além da habilitação, uma certificação de segunda categoria, o que lhe dá o direito de transportar outras pessoas de forma profissional. (REUTERS, 2020).

Nota-se que a Uber e a Sony com o App “S.ride” oferecem esse tipo de serviço no cenário nipônico, o que acaba sendo feito através de parcerias com grupos de taxistas profissionais, já que, pelas leis das províncias japonesas, motoristas não-profissionais não poderiam oferecer o serviço de carona e transporte pois o projeto se daria em divergência com a legislação local (TECMUNDO, 2019).

A exigência se dá em razão do Estado japonês entender que um motorista comum em tese ameaçaria a segurança de outros passageiros, caso ofereça o serviço sem a habilitação de classe 2, ou habilitação de segunda categoria, direcionando o alcance da norma de trânsito ao motorista mais experiente, que participou de um outro exame a fim de comprovar sua perícia no transporte de pessoas (TECMUNDO, 2019).

É importante destacar como é dado o funcionamento dessas ferramentas no Brasil, fazendo uma comparação com o Japão, há apenas uma prova do Departamento Nacional de Trânsito que habilita o motorista a dirigir veículos em certas categorias de forma permanente, desde que passe num período de 3, 5 ou 10 anos por exames que atestam sua saúde e habilidades motoras.

Nessas categorias que o Departamento Nacional de Trânsito segrega, não há menção sobre os passageiros, mas tão somente sobre os veículos de transportes, diferenciando-os pelos que transportam passageiros ou cargas, de naturezas diferentes.

Como essa regra no Brasil se mostra mais genérica que o Japão, dentro dessa ótica, os serviços de caronas solidárias podem ser implantados aqui com muito mais

facilidade que no Estado nipônico, haja vista que há essa omissão na lei que não diferenciam os motoristas comuns dos que transportam passageiros profissionalmente em carros de passeio.

No Brasil, há apenas esses requisitos para que um motorista comum passe a oferecer serviços de compartilhamento de viagens, como se vê na Lei 13.640/2018:

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991 .”

“ Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. (BRASIL, 2018).

Nesse contexto, no Brasil e ao redor do mundo, como foi demonstrado, existe esse fenômeno de compartilhamento de viagens que se intensificou e se desenvolveu de diversas formas no decorrer das últimas décadas. Pode se afirmar que há um novo modelo de experiência no que diz respeito à utilização dos veículos de transporte.

Cada indivíduo, seja proprietário ou não do veículo, pode participar da experiência do compartilhamento das viagens de forma segura e cômoda, que acaba viabilizando a forma de viajar para um número maior de pessoas. Com isso, permite acessibilidade, conforto, e aumento no transporte e circulação de bens e serviços, trazendo mais desenvolvimento para determinada região ou grupo.

Também foi observado no estudo que para alguns grupos como os Japoneses, o valor axiológico sobre esse compartilhamento de viagens pode mudar. Nesse contexto, há quem diga que a segurança pode estar comprometida em razão do motorista muitas vezes não passar por um processo específico para se habilitar a transportar passageiros.

Para a maioria dos Estados, o ponto chave é a economia, seja de tempo, de dinheiro ou de recursos. Para outros, pode ser a experiência social, de viajar em grupos no intuito de buscar uma melhor experiência ao viajar. De todo modo, não deve ser deixado de lado o fato que as caronas solidárias são uma alternativa viável, barata do ponto de vista da implantação que tem como resultado minimizar os custos com transporte e o impacto ambiental em escala global.

3.3. TECNOLOGIA E REDES SOCIAIS

A sociedade em rede enfrenta grande conflito, na medida em que a tecnologia é, ao mesmo tempo, inclusiva e destrutiva, pois, de um lado promove a produtividade e a criatividade, promovendo a realização humana, mas, de outro, representa o isolamento causado pela internet, a falta de privacidade, o anonimato, a criminalidade e até mesmo a exclusão social. Assim é como defende Castells (2005, p. 18-19),

[...] as novas tecnologias destroem empregos, a Internet isola, nós sofremos de excesso de informação, a info-exclusão aumenta a exclusão social, o Big Brother aumenta a sua vigilância graças a tecnologias digitais mais potentes, o desenvolvimento tecnológico é controlado pelos militares, o tempo das nossas vidas é persistentemente acelerado pela tecnologia, a biotecnologia leva à clonagem humana e aos maiores desastres ambientais, os países do Terceiro Mundo não precisam de tecnologia mas da satisfação das suas necessidades humanas, as crianças são cada vez mais ignorantes porque estão sempre a conversar e a trocar mensagens em vez de lerem livros, ninguém sabe quem é quem na Internet, a eficiência no trabalho é sustentada em tecnologia que não depende da experiência humana, o crime e a violência, e até o terrorismo, usam a Internet como um *medium* privilegiado, e nós estamos rapidamente a perder a magia do toque humano. Estamos alienados pela tecnologia. Ou então, nós podemos reverter tudo o que eu acabei de escrever exatamente para o seu sentido oposto, e entraremos no paraíso da realização e da criatividade plena do ser humano, induzidas pelas maravilhas da tecnologia [...]

Neste ínterim, discute-se, no entanto, a relação que a tecnologia tem em relação à ideia de sociabilidade. Segundo Castells (2005), as pessoas adeptas à utilização de internet são mais propensas à sociabilidade, pois têm mais amigos e sua rede de contatos virtuais acaba projetando suas relações com interação face a face. Com isso, é possível deduzir que até mesmo no setor de transportes a interação das redes sociais e internet podem ser determinantes quando o assunto é carona solidária.

No Brasil, tal sistema de transporte ainda é novo e carece de mais apoio e incentivo, mas já está conseguindo aderir muitos usuários através de novos websites pela internet dos quais reúnem pessoas dispostas a oferecer ou aceitar carona.

Segundo o site de notícias G1 (2012), universitários criaram um grupo de carona solidária na internet em Uberaba (MG), grupo este que alcançou a marca de 3 mil usuários dispostos a compartilhar o transporte. Assim os pedidos e ofertas de caronas são realizados pela internet do qual pessoas podem compartilhar o mesmo veículo pelo mesmo trajeto, sendo que a explicação dada para a adesão de tantos usuários se dá pelo fato de que o preço da viagem de ônibus não é muito viável devido ao elevado preço da passagem e do maior tempo de viagem em comparação ao carro, além de maior conforto.

As redes sociais, como o *Facebook* estão tomando um papel cada vez maior para tentar driblar a falta de ônibus através da criação de páginas para incentivar a carona durante todo o ano. Um exemplo é o grupo virtual chamado “Carona Floripa” com um total de 24.430 usuários e com centenas de postagens durante os dias, pedindo ou oferecendo carona para toda a Grande Florianópolis (SC), de acordo com o site Notícias do Dia (2013).

Outro grande exemplo de uso da internet e demais tecnologias que favorecem este novo tipo de transporte é o novo aplicativo da empresa Waze, que segundo o site TecMundo (2016), é chamado de Waze Carpool, cujo objetivo é trazer um serviço de carona solidária de forma a convencer a população a não utilizar o automóvel e, em contrapartida, ocupar o assento vago no veículo de outro motorista que poderá fazer o mesmo trajeto, culminando assim com melhorias para o trânsito, menos impacto ao meio ambiente e ainda, maior interação social entre as pessoas.

Neste aplicativo, tanto o motorista quanto o usuário de carona solidária preenchem um cadastro indicando o destino de viagem e, caso o trajeto/destino for o mesmo, a carona solidária é sugerida. Não há nenhum tipo de taxímetro, apenas a taxa de combustível que pode ser dividida facilmente pelas pessoas no carro.

Outro aplicativo de carona solidária que em grande uso pelo mundo e inclusive no Brasil é o BlaBlaCar, de origem francesa. Este aplicativo ganhou muitos adeptos pelo mundo todo por conta de sua praticidade no compartilhamento de viagens. De acordo com a própria *startup*, “a BlaBlaCar é uma plataforma que conecta quem procura uma viagem com quem tem espaço livre no carro. Assim, todos viajam juntos, compartilham os custos e economizam” (BLABLACAR, 2021, s/p).

Dessa forma, é possível observar que esta nova prática de mobilidade está bastante associada à rede de internet, se disseminando através de aplicativos e

grupos de pessoas em sites de relacionamento, notadamente, devido à maior adesão de pessoas que precisam se deslocar e não querem depender de transporte público ou desejam pagar um valor mais abaixo do que é normalmente pago no mesmo trajeto.

Tendo em vista os benefícios trazidos pela carona solidária, foi dado início a alguns projetos para incentivo à essa nova prática de transportes como, por exemplo, o projeto de carona solidária da Universidade Federal do Paraná – UFPR, cujos principais objetivos foram contribuir com uma mobilidade urbana mais sustentável, redução de carros estacionados nos *campi* da universidade e conseqüentemente menor circulação de carros e diminuição da emissão de gases tóxicos. Vale ressaltar que este projeto teve origem no Programa Ciclovía da UFPR contando com a participação de professores, estudantes e centros acadêmicos do Setor de Tecnologia. Na presente investigação instiga-se a necessidade de sensibilizar a comunidade acadêmica em relação à carona solidária, pois a mesma pode ser uma alternativa para muitas situações do dia-a-dia das pessoas em relação à mobilidade (MENDES JR. e FUSCO, 2013).

O Senado Federal (2015) também deu início a um programa intitulado Carona Solidária criado aos funcionários públicos de forma a diminuir os fluxos de veículos na região central de Brasília propiciando maior mobilidade urbana e diminuindo o consumo de combustíveis fósseis, e para incentivar tal medida, são reservadas vagas específicas para carros ocupados com três ou mais funcionários da Câmara ou Senado Federal.

Essa medida também incentiva o uso de dois aplicativos, sendo eles o Zumpy e o Caronaphone. O Zumpy é um aplicativo gratuito voltado para caronas, sendo projetado especificamente para melhorar a mobilidade através da união de amigos

que vão para o mesmo destino, despertando maior consciência socioambiental. Já o Caronaphone foi desenvolvido pela Universidade de Brasília – UNB, sendo também gratuito e desenvolvido com o mesmo objetivo de promover interação social, inovação tecnológica e sustentabilidade no Distrito Federal através de um sistema que funciona por geolocalização.

Já em relação ao fluxo de pessoas, um dos fatores determinantes para que isso ocorra se deve à influência das cidades (centros urbanos) cujas mesmas possuem uma certa hierarquia com base nas áreas de influências que exercem em determinadas regiões.

No caso do Brasil, o IBGE (2008) classifica vários centros urbanos em hierarquias de influência regional de forma a realizar o levantamento das ligações entre as cidades e esclarecer a articulação das redes no território, e para tal classificação foram utilizados dados referentes a diversas atividades como gestão empresarial, comércio e serviços, educação, saúde, lazer, centros de gestão do território, entre outras funções que caracterizam as redes de influência dos centros urbanos.

Como já mencionado, o problema com a oferta de meios de locomoção pelo espaço pode influenciar na adesão de pessoas a novos meios de transporte até então pouco usuais ou inexistentes, como no caso desse trabalho que está visando a proliferação da carona solidária como medida paliativa para que os usuários não precisem depender de transporte público ou até mesmo lotar as ruas com carros que só possuem o condutor dentro. Tudo isso tem a ver com a mobilidade existente e na forma como ela impacta no cotidiano da população.

Em relação ao tema, Morris e Wigan (1979, p. 92) conceituam mobilidade como: “personal mobility is interpreted to mean the ability of individuals to move from place

to place: this depends principally upon the availability of different modes of transportation, including walking”. Ou seja, mobilidade se resume a capacidade do indivíduo de se locomover pelo espaço. Assim, quando a mobilidade existente é restrita, normalmente as pessoas procurarão novas alternativas de se locomover.

Em seguimento ao explanado supra, aprofundando-se na questão da mobilidade restringida em espaços urbanos, Alves e Raia Jr (2009, p. 2) discorrem que:

A dispersão das atividades nas cidades, os deslocamentos da população (mais frequentes e longos) e, as políticas e ações públicas que privilegiam o uso do automóvel, fazem com que ocorra um processo de deterioração das condições de operação do transporte público, assim como, tem-se reduzida à segurança nos deslocamentos a pé ou por bicicletas, que são os modos os mais utilizados pela população de baixa renda residente nas periferias urbanas e também, os mais sustentáveis.

Nas cidades, os principais problemas relacionados à mobilidade urbana são, como já evidenciado, congestionamentos, redução na segurança para pedestres, aumento no número de acidentes de trânsito, e nos níveis de poluição sonora, conflitos entre diferentes modos de transporte e eliminação de parte das áreas verdes visando aumentar espaços para circulação e estacionamentos de veículos. Esses impactos, no âmbito urbano, comprometem de certa forma a sustentabilidade, a acessibilidade, o conforto espacial e ambiental e a mobilidade, ocasionando na queda da qualidade de vida da cidade (ALVES e RAIA JR., 2009).

Por fim, sobre a abordagem sobre os problemas com a mobilidade, focada principalmente no âmbito do espaço urbano, Alves e Raia Jr. (2009, p. 3) denota-se que,

Os gestores dos sistemas de transportes devem sempre promover ações conjuntas com os gestores responsáveis pelo uso e ocupação do solo, uma vez que essa adequação cria condições mais adequadas para a expansão ordenada da cidade, além de facilitar o deslocamento da população na área urbana e favorecer a descentralização das atividades econômicas, visando

assim uma redução nos níveis de poluição no meio ambiente urbano, essas ações devem estar, sempre, calcadas nos princípios de sustentabilidade das cidades e no desenho universal.

Entendendo os supostos motivos pelos quais a população possa estar desamparada pelos convencionais meios de transporte existentes e cada vez mais suscetível a embarcar em novos padrões de locomoção, é possível dar continuidade com o objetivo da pesquisa, focado no estudo sobre a carona solidária.

Neste sentido, as discussões relacionadas à temática proposta se tornam cada vez mais relevantes, uma vez que o uso deste tipo de serviço é cada vez mais comum entre a população, especialmente diante da perspectiva do chamado por Castells (2005) como desenvolvimento global, motivado pela competição econômica promovida pelas sociedades em rede, difundida pelas tecnologias de informação e comunicação.

4. “OFEREÇO CARONA: ITUIUTABA / UBERLÂNDIA”

4. “OFEREÇO CARONA: ITUIUTABA / UBERLÂNDIA”

Uma vez delimitado o objeto de estudo, como já discutido nos capítulos anteriores, seguindo-se os procedimentos metodológicos adotados, consolidou-se neste capítulo a efetiva tabulação e discussão dos dados colhidos, permeando ainda por alguns apontamentos teóricos que apoiam as descobertas.

Como mencionado na introdução, especialmente nas especificações dos caminhos metodológicos, foram eleitas, por amostragem, as caronas solidárias ofertadas entre duas cidades de Minas Gerais, Ituiutaba e Uberlândia, sendo primeiro necessário fazer a caracterização da área de estudo para melhor entendimento do espaço e sua relação com o objeto em estudo.

4.1. CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRAGEM: ITUIUTABA E UBERLÂNDIA (MG)

O município de Ituiutaba (Figuras 25 e 26), localizado no Estado de Minas Gerais, na região do Triângulo Mineiro, está a aproximadamente 670 km de distância da capital mineira Belo Horizonte e, segundo o IBGE (2020), detém população estimada de 105.255 habitantes, contando com área de unidade territorial de 2.598,046 km².

A população economicamente ativa gira em torno de 49.862 habitantes (ITUIUTABA, 2020), sendo que no contexto total dos habitantes, tem-se que, conforme dados do Tribunal Superior Eleitoral (TSE, 2020), a população de eleitores está computada na faixa de 76.289.

Figura 25: Vista aérea parcial do município de Ituiutaba/MG



Fonte: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2020/09/17/interna_gerais,1186503/ituiutaba-volta-a-onda-amarela-depois-de-um-mes-comercio-restrito.shtml

Figura 26: Vista aérea parcial da área urbana de Ituiutaba/MG







Fonte: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2020/08/13/interna_gerais,1175787/covid-19-ituiutaba-regulamenta-funcionamento-do-comercio.shtml

O município de Ituiutaba, historicamente, foi considerado a “capital do arroz”, permanecendo com esse título durante as décadas de 1950/1960. Nesta época, as máquinas de arroz no município já somavam um número próximo de cem e se verificava grande crescimento populacional associado a um processo de urbanização, especialmente por ter havido incentivos políticos e investimentos na infraestrutura urbana no município, decorrentes da maior preocupação com qualidade de vida, saúde e educação (GOUVEIA, 2013).

A partir de 1980, as atividades do município se debruçaram para o agronegócio tão logo tenha havido a implantação de usinas sucroalcooleiras e também de pecuária de corte. Nesse sentido, Gouveia (2013, p. 50) afirma que “o município apresenta ainda um comércio ativo e diversificado que se instalou, principalmente, na área central da cidade”.

Sabe-se que o município de Ituiutaba faz limite com outros municípios, exercendo grande influência, já que se apresenta como um importante polo desenvolvimentista, categorizada como “Centro Sub-regional B” pelo REGIC (Regiões de Influência das Cidades - 2018) do IBGE/2020, oferecendo universidades, serviços de saúde, serviços bancários diversos, postos de trabalho, etc. (Figuras 27, 28, 29 e 30), dentre outros fatores que fazem com que muitos se desloquem diariamente para este polo para usufruir de seus equipamentos (GOUVEIA, 2013).

<p>Figura 27: Hospital São José da Sociedade de São Vicente de Paulo – Ituiutaba/MG</p>	<p>Figura 28: Universidade do Estado de Minas Gerais (UEMG) – Ituiutaba/MG</p>
	
<p>Fonte: http://v9vitoriosa.com.br/politica/hospital-sao-jose-em-ituiutaba-retoma-atendimentos-pelo-sus-apos-suspensao/</p>	<p>Fonte: http://www.2018.uemg.br/noticia_detalhe.php?id=9221</p>
<p>Figura 29: Área central – Rua 22 – Ituiutaba/MG</p>	<p>Figura 30: Shopping Pátio Cidade em Ituiutaba/MG</p>
	
<p>Fonte: http://v9vitoriosa.com.br/politica/area-azul-voltou-a-ser-cobrada-em-ituiutaba/</p>	<p>Fonte: https://www.ituiutaba.mg.gov.br/n/noticia/espetaculo-ao-nascer-do-sol-e-apresentado-no-patio-cidade-grupo-faz-parte-dos-cras-do-municipio</p>

Atualmente a cidade, considerada polo universitário, oferta vários cursos superiores em diversas áreas do ensino superior público, contando com os *campi* da Universidade do Estado de Minas Gerais (UEMG), da Universidade Federal de Uberlândia (UFU), do Instituto Federal do Triângulo Mineiro (IFTM) e, no setor privado, a Universidade Norte do Paraná (UNOPAR) e Faculdade Mais de Ituiutaba (FacMais), o que tem movimentado sobremaneira a cidade, em vários setores da economia, como imobiliário, alimentação, transporte, dentre outros.

Além disso, a cidade tem 3 hospitais, sendo 2 privados e 1 que atua no Sistema Único de Saúde, e estima-se que atuem em torno de 248 médicos (CFM, 2020), 156 dentistas (CFO, 2020), 232 psicólogos²⁰ e 940 advogados (OAB, 2020), contando ainda com a estimativa de haver 189 estabelecimentos industriais, 1.255 estabelecimentos comerciais e 3.829 estabelecimentos prestadores de serviços. Tais dados comprovam que a cidade está apta a atender várias demandas advindas de cidades vizinhas (ITUIUTABA, 2020).

A cidade conta ainda com um Fórum da Justiça Comum Estadual e do Juizado Especial Cível e Criminal, que abrangem, além da própria comarca, o município de Gurinhatã; um Fórum da Justiça do Trabalho, que atende também as cidades de Cachoeira Dourada, Canápolis, Capinópolis, Centralina, Gurinhatã, Ipiaçu, Prata e Santa Vitória; e um Fórum da Justiça Federal, que atende os municípios de Cachoeira Dourada, Campina Verde, Canápolis, Capinópolis, Carneirinho, Centralina, Gurinhatã, Ipiaçu, Iturama, Limeira do Oeste, Prata, Santa Vitória, União de Minas. Registra-se que há ainda sede da Delegacia de Polícia Estadual e também do Ministério Público Estadual.

Já o município de Uberlândia/MG (Figuras 31 e 32), também na região do Triângulo Mineiro, está a aproximadamente 127 km de Ituiutaba e 543 km de distância da capital mineira Belo Horizonte e, segundo o IBGE (2020), detém população estimada de 699.097 habitantes, contando com área de unidade territorial de 4.115,206 km².

²⁰ O número de psicólogos inscritos na cidade de Ituiutaba foi fornecido, via e-mail, pelo Conselho Regional de Psicologia de Minas Gerais.

Figura 31: Vista aérea parcial do município de Uberlândia/MG



Fonte: <https://www.thiagomesquita.com.br/portfolio/corporativo/515729-uberlandia-fotos-da-cidade>

Figura 32: Vista aérea parcial da área urbana de Uberlândia/MG



Fonte: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/agronegocio-economia-e-inovacao/dados-geoeconomicos/>

Conforme dados do Tribunal Superior Eleitoral (TSE, 2020), a população de eleitores está computada na faixa de 486.550 e, em relação ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) apurado no último censo do IBGE, Uberlândia, segundo a Prefeitura Municipal, ficou em 3º lugar no *ranking* do Estado de Minas Gerais, indicando ainda que 67,19% de seu Produto Interno Bruto (PIB) advém do setor de serviços, movimentando algo em torno de 16 milhões de reais em 2018 (PREFEITURA DE UBERLÂNDIA, 2020).

Uberlândia se formou a partir da Fazenda do Salto, recebendo o nome de Arraial de Nossa Senhora do Carmo e São Sebastião da Barra de São Pedro. Depois disso, em 1852, passou a arraial de São Pedro de Uberabinha, após instituição da Lei nº 602, estando ainda vinculada à cidade de Uberaba/MG. A cidade apenas foi emancipada em 1857 e somente em 1888, por meio da Lei nº4.643, foi criado o Município de Uberlândia (CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA, 2020).

A cidade é considerada polo regional no Triângulo Mineiro e categorizada como “Capital Regional B” pelo REGIC (Regiões de Influência das Cidades) do IBGE/2020, concentrando e ofertando uma gama diversificada de atividades comerciais e de serviços na área de saúde, educação, lazer, trabalho, negócios, consumo, entre outras (Figuras 33, 34, 35 e 36).

<p>Figura 33: Hospital UMC – Uberlândia/MG</p>	<p>Figura 34: Universidade Federal de Uberlândia (UFU) – Uberlândia/MG</p>
	
<p>Fonte: https://www.google.com/maps</p>	<p>Fonte: https://www.acesa.com/educacao/arquivo/noticias/2017/03/20-universidade-federal-uberlandia-lanca-concurso-para-tecnico-administrativos/</p>
<p>Figura 35: Área central – Av. Afonso Pena – Uberlândia/MG</p>	<p>Figura 36: Uberlândia Shopping – Uberlândia/MG</p>
	
<p>Fonte: http://v9vitoriosa.com.br/geral/sinalizacao-horizontal-foi-finalizada-na-avenida-afonso-pena/</p>	<p>Fonte: http://www.serifacomunicacao.com.br/wp-content/uploads/2015/10/01_architecture_IMG_0817p.jpg</p>

A posição geográfica da cidade de Uberlândia é estratégica e, portanto, seu desenvolvimento está ligado ao fato de que tem boa comunicação com os principais centros urbanos, tendo interação com as rodovias BR-050, BR-365, BR-452 e BR-497, além de contar com um aeroporto e um tronco ferroviário, como leciona Santos (2012, p. 40):

O desenvolvimento urbano da cidade dentre outros fatores, está diretamente ligado a uma posição geográfica estratégica no centro do país. A malha rodoferroviária e o terminal internacional de cargas ligam a cidade aos principais mercados internos e ao Mercosul, constituindo num importante entroncamento rodoferroviário, que facilita a comunicação com os principais centros urbanos das regiões Sudeste e Centro-Oeste

Também consolidada como um polo universitário, Uberlândia conta com mais de 20 instituições de Ensino Superior, com ensino presencial e à distância (PREFEITURA DE UBERLÂNDIA, 2020).

Sua atividade econômica, ainda segundo a Prefeitura Municipal (2020), com dados de 2018, conta com aproximadamente 2.533 estabelecimentos industriais, 12.384 estabelecimentos comerciais e 19.284 estabelecimentos prestadores de serviços, não considerando-se os serviços da administração pública, e conta com aproximadamente 2.941 médicos (CFM, 2020), 1.707 dentistas (CFO, 2020), 2.178 psicólogos²¹ e 9.339 advogados (OAB, 2020).

Ainda com dados da Prefeitura de Uberlândia (G1, 2019), na saúde, Uberlândia realiza, em média, 12 milhões de atendimentos por ano, contando com 8 UAIs, 8 UBSs, 56 UBSFs, 11 unidades especializadas, 34 postos de farmácia, 92 consultórios odontológicos, 74 pontos de coletas de exames, 17 clínicas e hospitais particulares conveniados, além de um hospital municipal e um hospital de clínicas mantido pela Universidade Federal de Uberlândia.

Em relação aos órgãos do Poder Judiciário e afins, a cidade conta com um Fórum da Justiça Estadual; um Fórum da Justiça Federal, que atende também atende as cidades de Araguari, Araporã, Cascalho Rico, Douradoquara, Estrela do Sul, Grupiara, Indianópolis, Iraí de Minas, Monte Alegre de Minas, Monte Carmelo, Nova Ponte, Romaria, Tupaciguara; e um Fórum da Justiça do Trabalho, que atende também as cidades de Araporã, Monte Alegre de Minas, Nova Ponte e Tupaciguara; além de contar com instituições como Ministério Público Estadual, Ministério Público

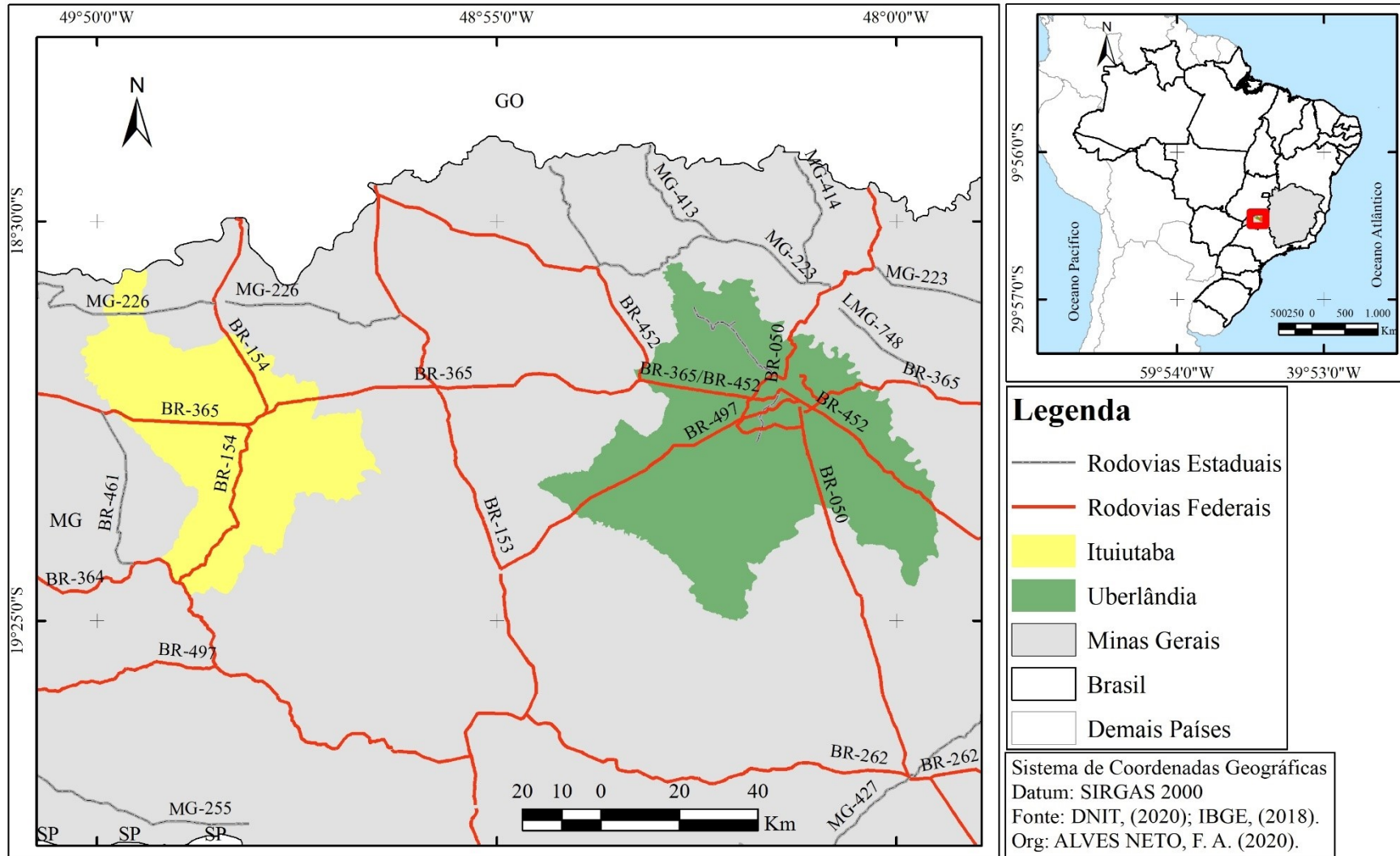
²¹ O número de psicólogos inscritos na cidade de Uberlândia foi fornecido, via e-mail, pelo Conselho Regional de Psicologia de Minas Gerais.

Federal, Advocacia Geral da União, Advocacia Geral do Estado, Delegacia de Polícia Estadual e Delegacia de Polícia Federal.

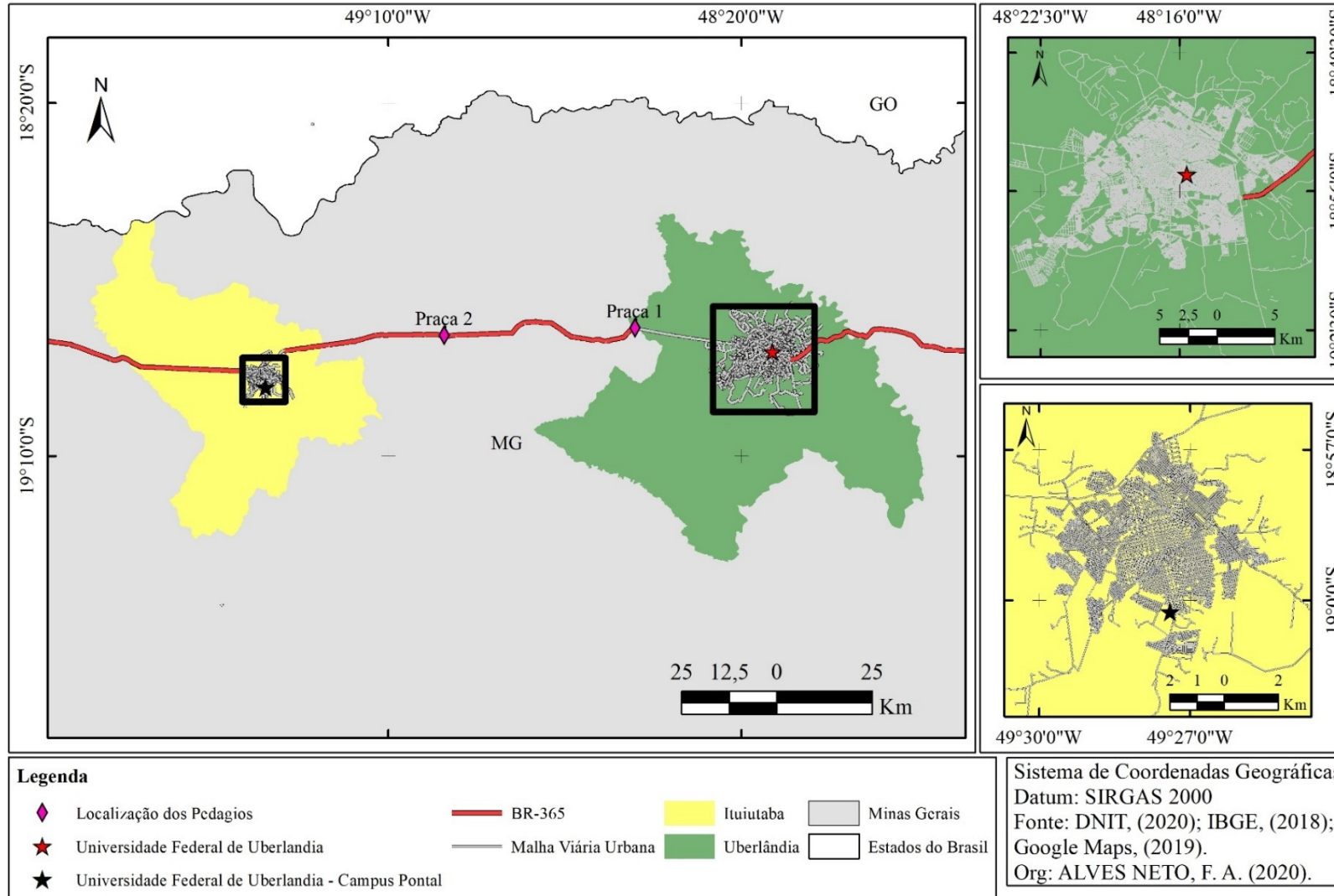
Destaca-se o fato de que em ambas as cidades, que são ligadas pela Rodovia Federal BR-365, tem a oferta de Ensino Superior da Universidade Federal de Uberlândia, tomada como marco inicial da investigação, na medida em que, empiricamente, o pesquisador teve o *insight* de trabalhar com a temática, justamente ao analisar a dinâmica de caronas entre as duas cidades para utilização dos serviços da Universidade e de seus equipamentos.

Para melhor compreensão, podem-se visualizar o mapa 01 (localização de Ituiutaba Uberlândia em relação à Minas Gerais, Brasil e demais países da América Latina) e o mapa 02 (localização das malhas viárias das cidades, em relação aos municípios de Ituiutaba e Uberlândia, Minas Gerais e demais Estados limítrofes).

Mapa 01: Localização dos municípios de Ituiutaba e Uberlândia no Estado de Minas Gerais/Brasil.



Mapa 02: Localização das malhas viárias dos municípios de Ituiutaba e Uberlândia.



Devidamente caracterizadas as áreas escolhidas como amostragem, verifica-se que ambas, em suas devidas proporções, são tidas como referências regionais para cidades vizinhas, porém, vê-se que além da citada polarização de Uberlândia, essa acaba se destacando quanto à atratividade, pois oferta mais opções de bens e serviços em comparação à Ituiutaba, instigando-se maior mobilidade de consumo. Notadamente, o transporte intermunicipal efetiva a relação entre as cidades, estreitando laços e promovendo interações de extrema importância para o setor econômico e desenvolvimentista.

Dito isso, no próximo item serão observados os procedimentos metodológicos adotados para a presente pesquisa, apontando todos os caminhos percorridos para sua execução.

4.2. ANÁLISE ESPAÇO-TEMPORAL DOS ANOS 2009 E 2019: BR-365, POPULAÇÃO E FROTA DE VEÍCULOS (ITUIUTABA-UBERLÂNDIA)

Inicialmente, insta salientar que os municípios de Ituiutaba e Uberlândia, áreas escolhidas como amostragem da pesquisa, são interligados pela rodovia federal BR-365, uma das principais rodovias do Triângulo Mineiro, que, com 878,70 km de extensão, perpassa 7 municípios, a saber, Montes Claros, Pirapora, Patos de Minas, Patrocínio, Uberlândia, Ituiutaba e São Simão, tendo como sentido o longitudinal (BERNARDES e FERREIRA, 2013).

A BR-365, historicamente se destacou como eixo de conexão da parte oeste da região do Triângulo Mineiro com Uberlândia e também considerado trajeto do café produzido em Ituiutaba para fins de exportação. Essa rodovia, que possui trechos de

pista simples e duplicada, foi pavimentada em 1952 e desde então se tornou uma importante rota comercial, concentrando fluxo intenso de caminhões, movimentando sobremaneira a economia do Triângulo Mineiro (OSORIO, 2019).

Nesse sentido, insta reiterar que as ferrovias e rodovias foram fundamentais para desenvolvimento urbano, principalmente pela interação com outros núcleos das cidades, como dita Osório (2019, p. 86),

O correto é afirmar que as ferrovias e rodovias foram essenciais para o crescimento e desenvolvimento das cidades: não apenas no Brasil, mas no mundo. Foram por meio delas que as cidades modernas foram levantadas, sendo o meio por onde chegaram novos moradores e trabalhadores, materiais para construir os centros urbanos, além de transportar mercadorias e informações. Há essa necessidade em estar conectado com outros núcleos urbanos.

Com isto, a integração econômica se mostrou marcante, tendo como justificativa a ampliação das rodovias, como destaca Osório (2019, p. 87),

Aos poucos, os mercados internos, espalhados e fragmentados pelo território nacional, passam a ter contato com seus “vizinhos” conforme a chegada das rodovias entre estas localidades, interligando-as. Ou seja, foi-se construindo, aos poucos, a sonhada integração econômica e divisão do trabalho dentro do território nacional, de forma a substituir os produtos que até então eram importados (BARAT, 1969), criando a nascente indústria nacional.

Numa análise espaço-temporal, comparando-se os anos de 2009 e 2019, buscou-se, inicialmente, apontar dados do IBGE (2020) acerca da população (habitantes) em ambas as cidades objeto da amostra, apontando-se, de logo, que o aumento populacional de Ituiutaba e Uberlândia foi maior que o aumento estimado em Minas Gerais (5,66%) e menor do que na perspectiva nacional, pois, enquanto nesta verificou-se aumento de 9,74%, naquelas, o aumento foi de 8,18% e 8,98%, respectivamente, conforme se vislumbra na Tabela 01.

Tabela 01: Percentual de Aumento Populacional em Ituiutaba e Uberlândia – MG.

Unidade da Federação	População (habitantes)		Percentual de aumento populacional entre 2009 e 2019 (%)
	2009	2019	
Brasil	191.480.630	210.147.125	9,74
Minas Gerais	20.033.665	21.168.791	5,66
Ituiutaba	96.759	104.671	8,18
Uberlândia	634.345	691.305	8,98

Fonte: IBGE (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Na sequência, passou-se à verificação, no mesmo período comparativo, do quantitativo de frota de veículos nacional, do Estado de Minas Gerais e também nas duas cidades eleitas, observando-se notável aumento da frota veicular de modo geral, constatando-se um maior aumento em Minas Gerais (83,75%), seguido do aumento de 76,51% na frota nacional, 64,92% em Ituiutaba e 69,98% em Uberlândia, como representado na Tabela 02.

Tabela 02: Percentual de Aumento da Frota de Veículos em Ituiutaba e Uberlândia – MG.

Unidade da Federação	Frota Total de Veículos		
	2009	2019	Percentual de Aumento da Frota entre 2009 e 2019 (%)
Brasil	59.361.642	104.784.375	76,51
Minas Gerais	6.382.234	11.727.917	83,75
Ituiutaba	42.129	69.483	64,92
Uberlândia	279.948	475.872	69,98

Fonte: DENATRAN (2020)
Org.: ALVES NETO, F. A.

Conforme os caminhos metodológicos adotados, visando dar maior amplitude dos dados coletados, bem como ainda sugerindo-se maior percepção da realidade que permeia a nova configuração de transportes existentes, optou-se por categorizar os veículos, de modo que fosse possível visualizar aqueles que de fato podem ser utilizados como meio de transporte intermunicipal, alterando-se a dinâmica já existente e regulamentada. Assim, a Tabela 03 trouxe especificamente o aumento de frota a partir das categorias de veículos tratadas no Código de Trânsito Brasileiro.

Tabela 03: Percentual de Aumento da Frota de Veículos: Brasil, Ituiutaba/MG e Uberlândia/MG. (%) – Percentual de Aumento da Frota por Categorias de Veículos.

Categorias de Veículos	Frota Total de Veículos por Unidade da Federação								
	Brasil			Ituiutaba/MG			Uberlândia/MG		
	2009	2019	(%)	2009	2019	(%)	2009	2019	(%)
Automóveis	34.536.667	56.652.190	64,03	17.422	29.063	66,81	147.795	254.290	72,05
Camionetas e Caminhonetes	5.539.372	11.564.492	108,76	3.761	7.071	88,00	22.793	49.797	118,47
Ônibus e Micro-ônibus	673.084	1.059.422	57,39	411	670	63,01	2.313	3.148	36,10
Demais Veículos	2.609.873	4.529.610	73,55	1.323	2.220	67,80	13.385	21.591	61,30

Fonte: DENATRAN (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Na tabela supracitada vê-se alguns dados interessantes. O primeiro deles é com relação ao percentual de aumento de todas as categorias de veículos, que foi superior a 50%, a exceção do aumento da quantidade de ônibus e micro-ônibus em Uberlândia, que indicou aumento de apenas 36,10%, enquanto em Ituiutaba subiu 63,01%. No entanto, o maior percentual de aumento em relação à quantidade de automóveis (72,05%), camionetas e caminhonetes (118,47%) já foi observado em Uberlândia, superando, inclusive, o quantitativo nacional.

Destaca-se que, tanto o percentual nacional como o de Uberlândia, em relação ao aumento da frota de camionetas e caminhonetes, superaram 100%, traduzindo um importante aumento do número desses veículos.

Observa-se, outrossim, que o aumento da frota veicular é algo recente, especialmente no que tange o domínio dos meios de transportes individuais sobre os coletivos, como inclina Rodrigues (2019, p. 3) ao afirmar que,

Apesar da presença desses veículos na sociedade brasileira desde a primeira metade do século XX, a motorização individual, entendida como o processo resultante da presença dominante dos meios de transporte individuais motorizados sobre os demais, é algo mais recente. Esse processo é marcado pelo crescimento inédito em termos de ritmo e volume da frota de veículos automotores.

O mesmo autor (2019, p. 3) ainda enfatiza que “embora a motorização seja caracterizada como um fenômeno generalizado, há diferenças regionais e territoriais importantes com efeitos importantes sobre as formas de se pensar as políticas públicas”. Notadamente percebe-se que o aumento da frota de veículos se dá modo pareado com o crescimento populacional, embora este seja bem menos expressivo. Nesse sentido, Castiglioni e Faé (2014, p. 105) explicitam que

O ritmo do crescimento da frota supera o da população. Enquanto a frota apresenta tendência de crescimento progressivo, os padrões demográficos apresentaram transformações expressivas em todo o Brasil, particularmente na segunda metade do século XX, resultantes da evolução conjunta dos processos de transição demográfica, de transição epidemiológica e de urbanização.

Conforme inclina os autores, questões como taxas de natalidade, mortalidade, fecundidade, além ainda da influência de patologias são fatores que contribuem com essa discrepância no percentual auferido.

Ainda sobre o crescimento da frota veicular Rodrigues (2019, p. 03) ainda destaca que o crescimento econômico e aumento de renda foram essenciais nesse processo, associadas aos incentivos fiscais, sem, contudo, entender o aumento ainda no contexto de crise, como explica,

Em primeiro lugar, no âmbito brasileiro, é essencial colocar que parte do crescimento no número de automóveis coincide com um período de crescimento econômico, quando também houve forte aumento de renda para determinados estratos sociais. Além disso, desonerações fiscais impulsionaram as vendas em boa parte do período. Embora importante, essa explicação parece insuficiente, pois a frota continua aumentando mesmo em contextos de crise.

Por certo, a dependência da chamada motorização individual se dá por vários motivos, mas além da liberdade e controle sobre seus deslocamentos, vê-se que a ausência de políticas públicas de incentivo ao transporte coletivo. Embora em Ituiutaba tenha havido crescimento de mais de 60% do número de ônibus e micro-ônibus e a metade disso em Uberlândia, o aumento de automóveis ainda se mostra superior.

Nesse sentido, percebe-se que esse aumento desordenado da população associado à inefetividade do transporte público coletivo, ocasiona problemas como congestionamento, acidentes de trânsito, poluição, como descreve Alves Neto (2016, p. 39),

Se as condições não se mostram adequadas para atender os atores sociais, a mobilidade das pessoas no espaço urbano mostra-se comprometida, acarretando, dentre vários efeitos, na diminuição da qualidade do transporte público coletivo, dependência mais visível dos automóveis e, conseqüentemente, no aumento de tráfego, poluição, congestionamento, além, é claro, de crescimento urbano desordenado.

Nesse ínterim, vê-se no trânsito um cenário de catástrofes diárias, vez que, por meio dele, é que são realizadas, diariamente, inúmeros deslocamentos, nos mais

diversos horários e pelos mais variados motivos, trazendo ainda mais desgaste para o meio ambiente e para a sociedade em geral (VASCONCELOS, 1992).

Infere-se, assim, que as cidades estão cada dia mais abarrotadas de veículos, seja pelo fomento das indústrias e do setor de financiamentos, seja também pelas necessidades advindas das falhas do transporte público coletivo, que acaba, indiretamente, incentivando os deslocamentos individuais. No entanto, é nítido que as cidades não tem comportado o tamanho do fluxo e frota de veículos, principalmente nos chamados horários de pico, quando o aumento dos transtornos no trânsito fica mais evidente. Nessa lógica, Pereira, Morais e Ferreira (2012, p. 244) apresentam que

[...] os principais problemas na mobilidade urbana são: a exclusão social que restringe o acesso de pessoas aos sistemas de transportes, a priorização do transporte individual (automóvel) em detrimento do transporte coletivo, que ocupa muito espaço público com vias e estacionamentos, o intenso tráfego nas áreas urbanas, que resulta nos congestionamentos, conflitos, poluição e acidentes de trânsito.

Para, portanto, sobre essa ideia, a latente necessidade de implementação de leis e de políticas públicas eficazes para que a mobilidade urbana seja, de fato, colocada em voga e, notadamente, seja elemento emancipatório das cidades, especialmente, no tocante ao setor de transportes. Para tanto, mister se faz o entendimento sobre a perspectiva das novas alternativas de transporte sendo também importante conhecer o perfil dos usuários que aderem aos serviços não regulamentados como forma primeira de entender a relação demanda/oferta e a tão esperada eficiência.

4.3. PERFIL DOS USUÁRIOS DE MEIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE: ANÁLISE A PARTIR DE UM QUESTIONÁRIO

Aplicado o questionário, como proposto no percurso metodológico, na guisa de se investigar os usuários das formas alternativas de transporte, em especial, às “caronas solidárias”, avaliou-se vários aspectos dessa prestação de serviço tida como irregular e buscou-se traçar um perfil das pessoas que a buscam.

Como elucidado, atendendo a determinações dos Poderes Públicos, em virtude da pandemia do COVID-19, o questionário foi aplicado de modo on-line, utilizando-se a plataforma “Google Forms”, tendo sido o *link* “<https://forms.gle/WGskV8aeFqPpJA1z8>” disponibilizado indistintamente em vários grupos de aplicativos de comunicação, grupos específicos de “caronas”, bem como disparado por malas diretas de e-mails, sempre acompanhados de mensagens de pedidos de divulgação do link para que fosse possível atingir um bom número de pessoas.

Melhor explicando, o formulário digital foi encaminhado aleatoriamente e sem que houvesse lista de transmissão prévia, sendo enviados por e-mails institucionais e pessoais e, em grupos do *WhatsApp* dos quais participam o pesquisador, como, por exemplo, grupo de advogados da cidade, grupo dos colegas professores da Universidade em que é docente, grupo de alunos, grupo de colegas da pós graduação e grupo de amigos e familiares; da mesma forma, publicou-se nos grupos de caronas entre Ituiutaba e Uberlândia disponíveis no *Facebook*, como o “Caronas Udi <> Itba PREÇO JUSTO”, “Caronas Ituiutaba/Uberlândia” e “Caronas Itba/Udia, notícias e outros serviços”.

Por certo que com o pedido de divulgação do *link*, notou-se que o questionário superou às expectativas e atingiu pessoas que, caso fosse aplicado presencialmente, provavelmente não seriam alcançadas. Isso possibilitou uma visualização da problemática com olhar mais abrangente, pois trouxe respostas de muitos lugares do Brasil, em que pese a maior parte tenha vindo das cidades Ituiutaba e Uberlândia e também da região mais próxima.

Novamente enfatiza-se que o formulário virtual foi precedido de uma breve explicação sobre a pesquisa realizada, indicando a temática debatida, a Universidade responsável de origem, dados do pesquisador e também do orientador, além de indicar que os dados seriam utilizados como base de discussão sobre o tema pesquisado e orientações para que os respondentes fossem maiores de 18 anos.

Recapitula-se ainda que para a identificação dos respondentes, cujos dados foram mantidos em sigilo no presente trabalho, questionou-se o endereço de e-mail, nome completo, sexo, cidade/estado onde reside, faixa etária, escolaridade, ocupação e renda.

A sequência de perguntas foi relativa à posse de veículo automotor e carteira nacional de habilitação, acesso à internet, bem como se já havia ouvido falar no termo “carona solidária” e se já havia utilizado alguma forma alternativa de transporte para viagens.

Como já explicado, caso o questionado respondesse negativamente à última pergunta, a pesquisa era finalizada, haja vista que sua não utilização do meio alternativo impossibilitaria às demais respostas ao questionário, que se destinou a entender qual a periodicidade da utilização do serviço, os motivos, principal destino e forma de combinar a carona.

Por fim, os questionamentos foram direcionados para identificação de qual a principal ferramenta utilizada como fonte de carona; se elas eram gratuitas ou se, havendo pagamento, como era apurado o valor cobrado; indagando-se, por fim, qual ou quais fatores levavam o usuário a buscar meios alternativos de transporte, mesmo quando possui veículo próprio ou mesmo sabendo-se da existência de transporte coletivo que contemple o mesmo trajeto; e, ainda, sobre a percepção das pessoas sobre a (i)legalidade do serviço utilizado.

Na apuração do questionário, registra-se que foram atingidas 309 respostas. Destas, 187 respostas foram dadas por mulheres e as outras 122 por homens, o que indicou que 60,5% dos questionados eram do sexo feminino. Ademais, os dados de nome e endereço de e-mail foram preservados visando resguardar os envolvidos.

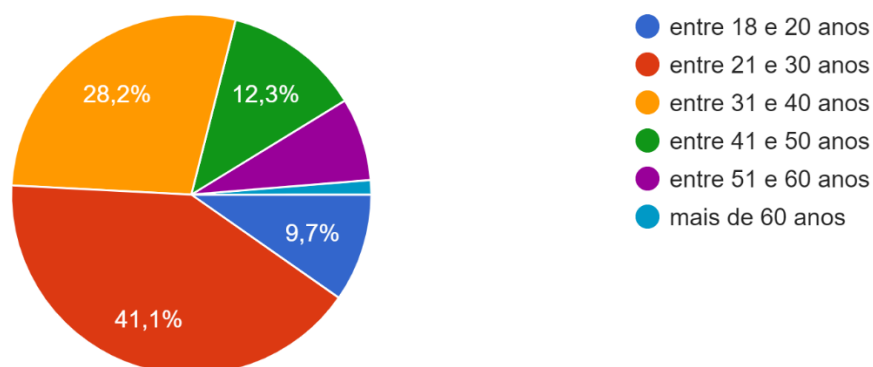
Em relação a cidade em que residiam os questionados, considerando-se o fato de que o *link* foi projetado e compartilhado em muitos núcleos distintos, verificou-se a presença de respostas oriundas de várias cidades de Estados diferentes, porém, 86,1% dos respondentes são de Minas Gerais, seguindo de 6,5% que são de São Paulo e 2,6% de Goiás. As demais localidades observadas como Paraíba, Rio de Janeiro, Santa Catarina, Paraná, Distrito Federal, Espírito Santos e Maranhão tiveram apenas entre 1 e 3 respostas.

Na faixa etária, vê-se que a 41,1% dos questionados, ou seja, 127 pessoas, disseram ter entre 21 e 30 anos de idade, 28,2% (87 pessoas) disseram ter entre 31 e 40 anos e 12,3% (38 pessoas) alegaram ter entre 41 e 50 anos. Observa-se ainda que na faixa etária que compreende 18 e 20 anos o questionário atingiu apenas 9,7% (30 pessoas), seguidos de 7,4% (23 pessoas) da faixa etária de 51 a 60 e apenas 1,3% (4 pessoas) com mais de 60 anos. É o que se depreende do Gráfico 01, a seguir.

Gráfico 01: Indicação de Faixa Etária dos Questionados

Faixa Etária

309 respostas



Fonte: Google Forms (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

No questionamento sobre o nível de escolaridade dos que se dispuseram a responder vê-se que 108 pessoas (35%) disseram ter pós graduação completa, 91 pessoas (29,4%) afirmaram ter ensino superior incompleto, 57 pessoas (18,4%) com ensino superior completo e 14 pessoas (4,5%) com ensino médio completo. Outrossim, note-se que não se apontou o analfabetismo como possibilidade de resposta, por ter entendido o pesquisador que o questionário não o atingiria pelas vias digitais.

Questionados também sobre sua ocupação, foram agrupadas as semelhantes de acordo com as informações trazidas, tabulando-se resultado projetado na Tabela 04:

Tabela 04: Indicação de ocupação dos questionados.

Ocupação	Número	Percentual (%)
Servidor Público	99	32
Estudante/Estagiário	91	30
Empregado Privado²²	52	16,8
Autônomo²³	46	14,8
Empresário	6	1,8
Pesquisador/Professor	6	1,8
Desempregado	5	1,6
Aposentado	2	0,6
Profissional de Saúde	1	0,3
Do lar²⁴	1	0,3

Fonte: Google Forms (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Nessa perspectiva, indica-se que os servidores públicos e os estudantes lideraram as respostas ao questionário, os primeiros representando 32% dos perguntados e os segundos 30%.

Mister se faz ainda discutir aqui a relação com a situação socioeconômica dos questionados, indicando-se que a maior parte dos respondentes (34%) auferem renda entre 1 e 3 salários mínimos, 24,6% auferem entre 3 e 6 salários mínimos, 14,6% recebem entre 6 e 10 salários mínimos e apenas 4,9% ganham mais que 10 salários. As pessoas que se declararam sem renda e as que recebem até 1 salário mínimo simbolizaram 9,4% e 12,6%, respectivamente, como se vê no Gráfico 02:

²² O termo “empregado privado” foi utilizado para identificar empregados de empresas privadas que trabalham com carteira assinada.

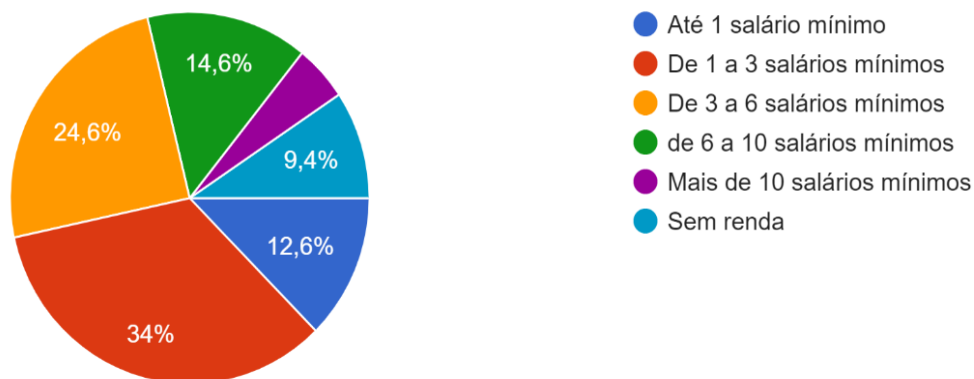
²³ O termo “autônomo” englobou tanto os profissionais liberais como também os trabalhadores informais que atuam por conta própria e sem vínculo formal de emprego.

²⁴ O termo “do lar” se refere à pessoa que se dedica às tarefas do lar, sem remuneração, em benefício da própria família.

Gráfico 02: Indicação de Renda dos questionados

Situação socioeconômica (renda)

309 respostas



Fonte: Google Forms (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Em seguida, perguntou-se sobre a propriedade de veículo automotor e porte de Carteira Nacional de Habilitação, tendo como resposta afirmativa o equivalente a 71,8% dos questionados.

Sobre o questionamento de acesso à *internet*, 100% dos questionados afirmaram ter acesso. Por certo, poder-se-ia indicar algum viés na pergunta, na medida em que o questionário foi aplicado virtualmente e o acesso à rede mundial de computadores seria um pressuposto para que se respondesse o mesmo. Porém, o objeto de pesquisa trata justamente das interações virtuais com o setor de transporte, o que, *de per si*, igualmente apresentaria a mesma situação.

Conforme o IBGE (2018), dados publicados relativos ao ano de 2018, na região Sudeste do Brasil se concentra a maior quantidade de domicílios com utilização de *internet*, relatando que 8 em cada 10 domicílios do país tem acesso à rede mundial de computadores, porém estimava-se que cerca de 46 milhões de brasileiros ainda não contavam com esse recurso. Entre os motivos relatados pelo órgão para não uso

de *internet* constatou-se desde a falta de recursos financeiros a até mesmo desinteresse e desconhecimento.

A pesquisa divulgada destacou ainda que a faixa etária que mais usa *internet* está entre 20 e 29 anos de idade, além ainda de apurar ainda que o celular é o equipamento mais utilizado para garantir o seu acesso, sendo considerado uma das principais formas de acessar o ciberespaço. Nesse sentido, IBGE (2018, p. 43) ressalta que:

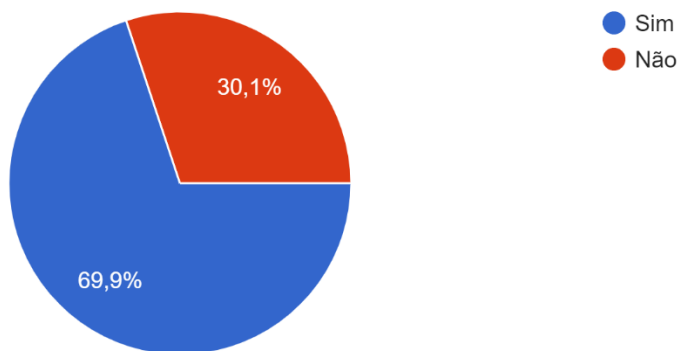
No período de 2016 a 2018, a utilização do telefone móvel celular para acessar a Internet no domicílio continuou em processo gradual de crescimento e, em 2018, já estava muito próximo da totalidade de domicílios em que havia uso deste equipamento. No País, em 2018, em 99,2% dos domicílios em que havia utilização da Internet, o telefone móvel celular era utilizado para este fim. Em 2017, este percentual estava em 98,7%. A utilização do telefone móvel celular foi muito elevada, tanto em área urbana como rural. Em 2018, o percentual de domicílios com Internet em que o telefone móvel celular era utilizado para acessá-la alcançou 99,4%, em área rural, e 99,2%, em área urbana.

Na sequência, perguntados os respondentes se já haviam ouvido falar no termo “Carona Solidária”, 83,8% indicaram afirmativamente a resposta. E questionados ainda se já haviam utilizado forma alternativa (carona) para viagens, conforme o Gráfico 03, 69,9% disseram que sim, veja-se:

Gráfico 03: Indicação sobre utilização de meio alternativo de transporte (carona)

Utiliza ou já utilizou forma alternativa de transporte (carona) para viagens?

309 respostas

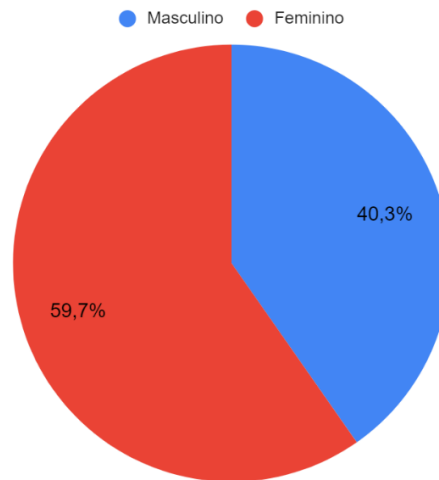


Fonte: Google Forms (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Desse ponto em diante, conforme já explicitado no capítulo atinente aos caminhos metodológicos, àqueles que responderam negativamente ao último ponto, a pesquisa deu-se por encerrada, dando-se prosseguimentos apenas com aqueles que já tiveram experiência com caronas, enquanto forma alternativa de locomoção. Com isto, o número de questionados foi reduzido de 309 para 216 pessoas.

Dentre as 216 pessoas que responderam “sim” para a pergunta sobre já ter utilizado meio alternativo de transportes, 59,7% dos questionados eram do sexo feminino, como pode-se inferir no Gráfico 04.

Gráfico 04: Indicação de gênero dos questionados que utilizam caronas



Fonte: Google Forms (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Note-se que tanto no total geral de respostas, quanto naquelas indicativas que já utilizaram alguma vez carona solidária, vê-se uma questão de gênero a ser observada, na medida em que se verificou que mais mulheres aderem ao transporte alternativo do que os homens.

Não há qualquer justificativa para essa constatação, nem mesmo suposição factual sobre essa maior utilização por mulheres, haja vista que pode ser tão somente o fato de que mais mulheres responderam ao presente questionamento ou mesmo uma hipótese, sob uma perspectiva empírico-cultural, de que haja maior receio das mulheres em se submeter à direção em rodovias – ocasionado pela construção de uma sociedade machista, na qual os homens sempre são incentivados a dirigir e as mulheres não.

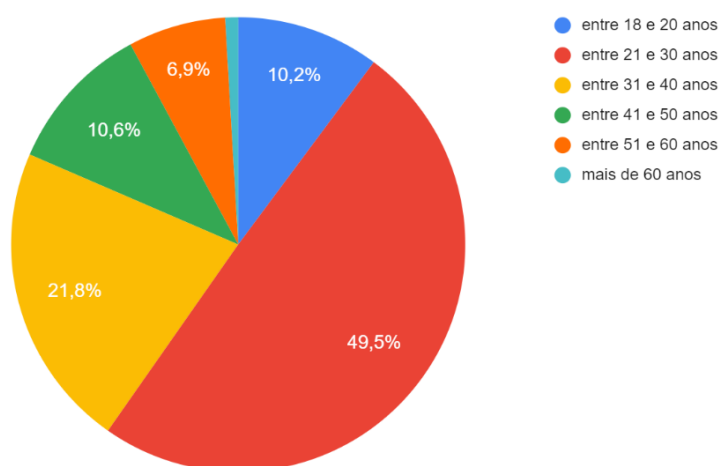
Ainda assim, apurou-se os dados coletados, aplicando-se filtro de respostas, verificando-se que dentre os homens que responderam ao questionário, 79,5% eram possuidores de veículo e carteira de habilitação; já dentre as mulheres respondentes, 66,8% possuíam veículo e CNH.

Ou seja, vê-se que não se trata de uma ausência de recursos das mulheres (que na sua maioria também tem veículo e CNH), mas sim de escolha pela utilização de modelo de transporte mais prático e/ou sustentável.

No que tange à aferição de cidade onde residiam os questionados que já utilizaram caronas solidárias constatou-se que 84,7% dos respondentes são de Minas Gerais, seguindo de 7,8% que são de São Paulo e 1,8% de Goiás, notando-se que os percentuais acompanham a mesma proporção dos dados do público em geral. Percebeu-se ainda que dentre os respondentes dos demais Estados da Federação, cujo número de respostas não superou 3 em cada um, todos já utilizaram serviço de carona.

Olhando-se a faixa de idade deste núcleo de respondentes, conforme se vê no Gráfico 05, vê-se que a grande maioria dos questionados tem entre 21 e 30 anos de idade, faixa etária esta que coincide com a idade do público em geral que mais aderiu ao formulário.

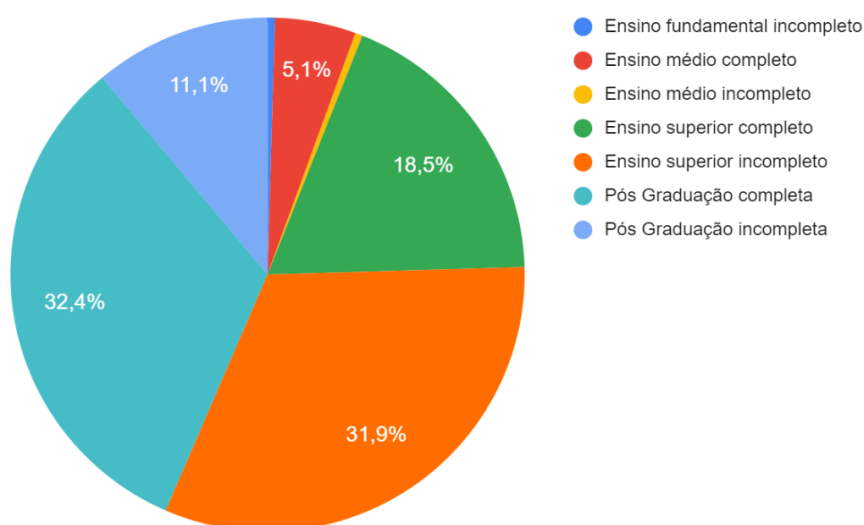
Gráfico 05: Indicação de idade dos questionados que utilizam caronas



Fonte: Google Forms (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Concernente ao nível de escolaridade dos que já fizeram uso de caronas, vê-se que a maioria dos usuários possuem pós graduação completa (32,4%) ou ensino superior incompleto (31,9%), seguidos da formação superior completa (18,5%), da pós graduação incompleta (11,1%) e ensino médio completo (5,1%), conforme Gráfico 06.

Gráfico 06: Indicação de escolaridade dos questionados que utilizam caronas



Fonte: Google Forms (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Em relação ao trabalho ou ocupação dos questionados aderentes ao transporte alternativo, seguindo-se o mesmo agrupamento da análise proposta do público em geral, vê-se na Tabela 05 que estudantes e servidores públicos são os que mais o utilizam, sendo representados pelo percentual de 32,8% e 30%, respectivamente.

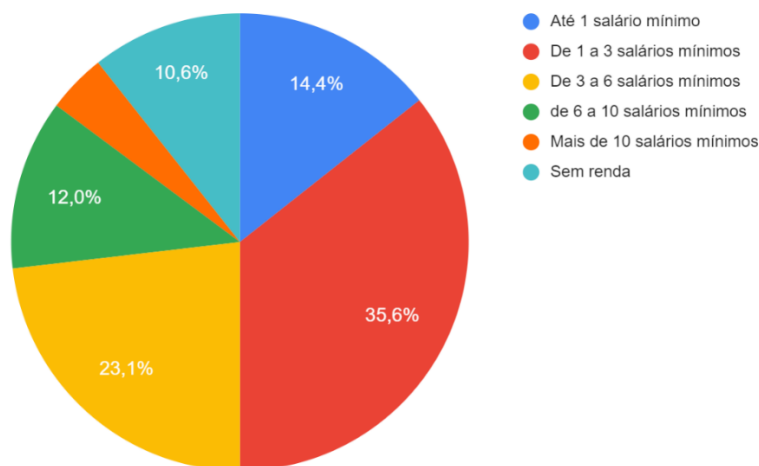
Tabela 05: Indicação de ocupação dos questionados que utilizam caronas.

Ocupação	Número	Percentual (%)
Estudante/Estagiário	71	32,8
Servidor Público	65	30
Empregado Privado	34	15,7
Autônomo	33	15,2
Desempregado	5	2,3
Pesquisador/Professor	3	1,3
Empresário	2	0,9
Aposentado	1	0,4
Profissional de Saúde	1	0,4
Do lar	1	0,4

Fonte: Google Forms (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Auferindo-se a informação sobre a situação socioeconômica dos questionados que usam caronas, nota-se que 35,6% dos respondentes auferem renda entre 1 e 3 salários mínimos, seguidos de 23,1% que auferem entre 3 e 6 salários mínimos e 12% auferem entre 6 e 10 salários mínimos. Vê-se que apenas 14,4% recebem até 1 salário mínimo e 10,6% se declararam sem renda, como se vê no Gráfico 07:

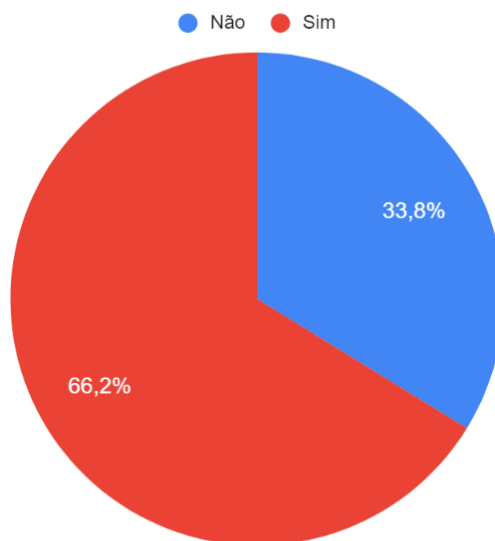
Gráfico 07: Indicação de renda dos questionados que utilizam caronas



Fonte: Google Forms (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Acerca do questionamento sobre a propriedade ou não de veículo automotor e porte de Carteira Nacional de Habilitação, a constatação de que 66,2% dos questionados responderam afirmativamente à questão, como indicado no Gráfico 08, chamou a atenção, vez que fez pensar nos motivos que levam motoristas habilitados e proprietários de veículos a buscar por serviço de carona. Por certo que a redução de custos se mostra como uma hipótese possível, vez que aderir aos transportes alternativos pode garantir uma redução de cerca de 75% das despesas com combustível, pedágios, desgaste do veículo, dentre outras (UFES, 2015).

Gráfico 08: Indicação de propriedade de veículo e CNH dos usuários de caronas



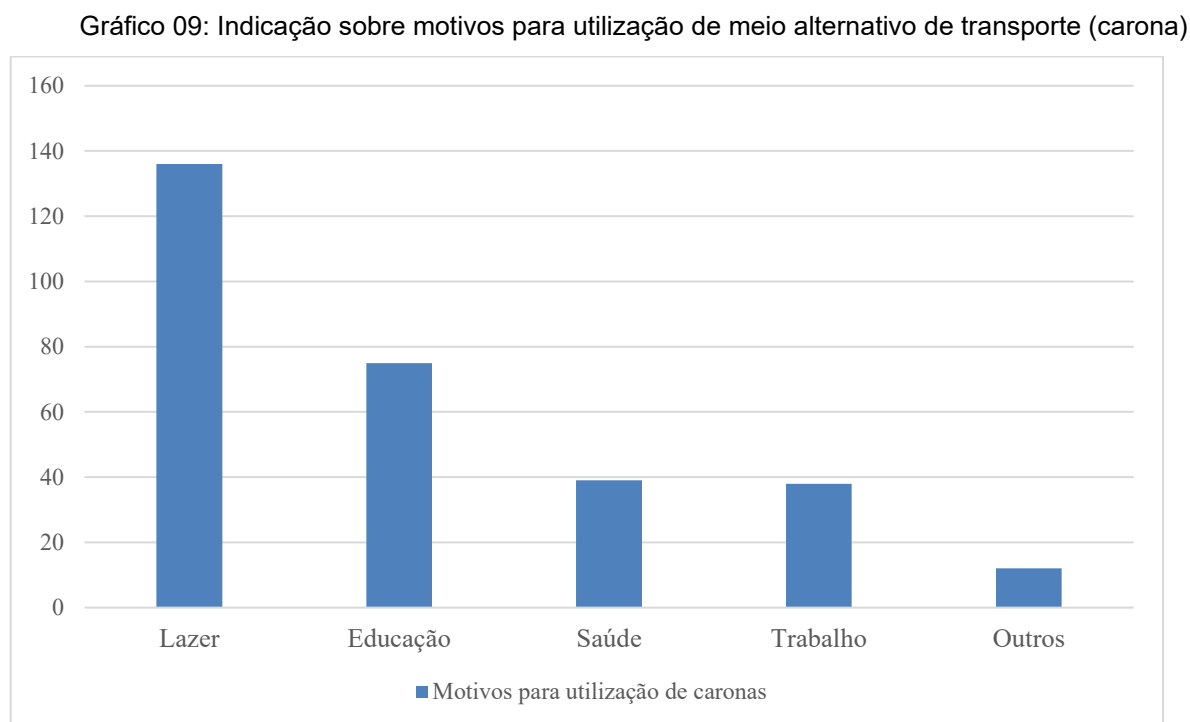
Fonte: Google Forms (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Superadas as avaliações sobre a primeira parte da pesquisa, deu-se início a um segundo momento do questionário, dessa vez, direcionando os questionamentos para os que, ao menos uma vez, utilizaram de meio alternativo de transporte, especificamente, carona.

A primeira pergunta dessa segunda etapa dizia respeito à frequência de utilização de caronas como forma de transporte, tendo sido respondido por uma expressiva maioria (70,8%) que utilizam desse tipo de meio alternativo apenas uma vez ou outra em situação pontual.

Indagados posteriormente sobre os motivos da utilização de transporte alternativo (carona), e sendo aqui permitido que os respondentes pudessem marcar mais de uma opção, verificou-se que 136 marcaram como opção o lazer (passeio, compras, visitas a parentes e amigos, sessão de cinema, teatro, shows artísticos, etc.), 75 marcações para a opção de educação (estudos, aulas, cursos, pesquisa, etc.), 39 marcações na opção de uso para acesso à saúde (consultas médicas,

tratamentos médicos, visitas e/ou acompanhamento a doentes hospitalizados, etc.), 38 marcações indicaram o trabalho como finalidade e 12 marcações indicando outras opções, como contenção de despesas, carro estragado, dentre outras, como se vê no Gráfico 09.



Fonte: Google Forms (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Observa-se, outrossim, que no contexto das cidades escolhidas como objeto de estudo, o lazer foi o motivo mais selecionado dentre as opções do questionário. Porém, não se pode afirmar que em todos os lugares as buscas por caronas são movidas por tal finalidade. Em Uberlândia, sob um viés de um contexto de mobilidade do consumo, muitas pessoas na região são atraídas para a cidade dado o vasto potencial econômico, sendo propulsora de tendências consumeristas.

Nesse sentido, Ghizzo (2006, p. 31) leciona que,

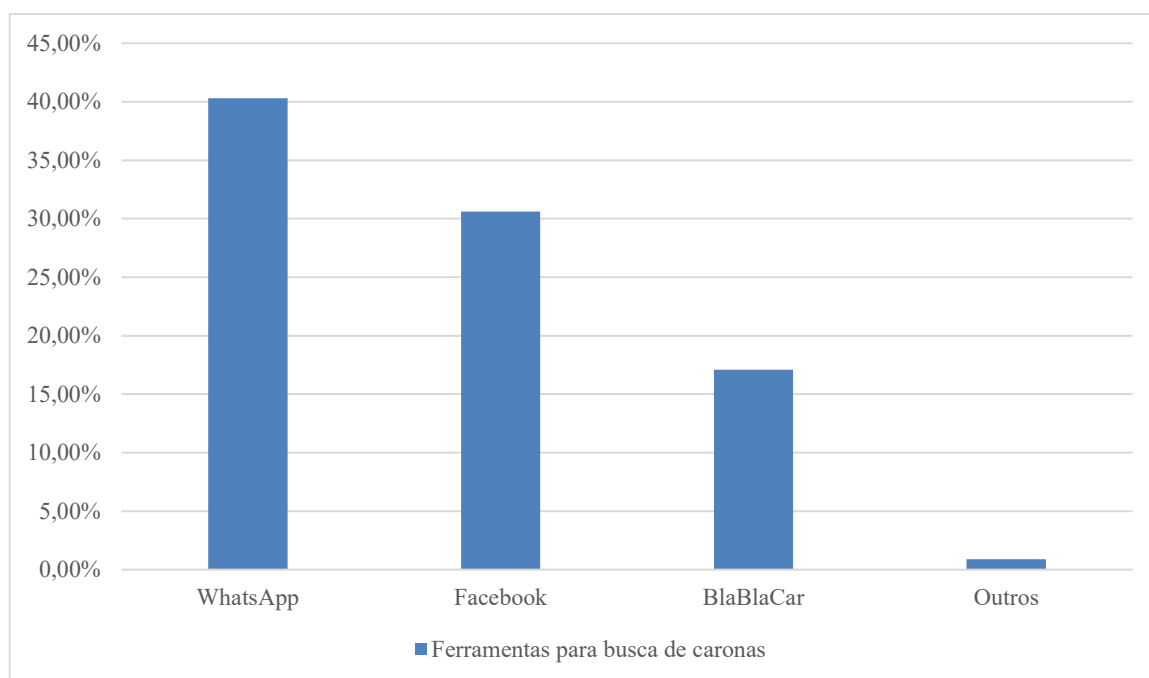
[...] na sociedade de consumo as relações humanas são conduzidas pelo mercado, produzindo sentimentos que se reduzem à relação do consumidor com as tendências, ou seja, não é exatamente o objeto que pertence ao consumidor, mas o consumidor que pertence ao objeto. Consome-se não pelo valor de uso da mercadoria, mas pelo valor simbólico que ela representa.

Dando-se prosseguimento, os questionados responderam qual seria seu principal destino quando da utilização de caronas, porém, dado o alcance do questionário e a amplitude de indicação das cidades onde residiam os perguntados, foram muitas e diversas as cidades citadas como resposta, entendendo o pesquisador por desprezá-las, já que não seria possível estabelecer qualquer comparação que fosse capaz de indicar com propriedade o mesmo local de partida e chegada daqueles que utilizam dos meios alternativos de transporte, notadamente, as caronas.

Dando continuidade, perguntou-se sobre como os usuários conseguem e/ou combinam entre si a utilização de caronas, tendo sido respondido por 77,8% dos perguntados que utilizam a *internet* como meio de interlocução. Apenas 13% afirmaram que perguntam aos familiares, vizinhos e pessoas próximas que viajarão o mesmo trajeto e somente 5,6% apontaram o telefone como forma de fazer contato. Dentre as respostas, apenas 1 pessoa (0,5%) disse esperar com aceno na rodovia e os demais utilizam outros meios.

Considerando que a *internet* foi o meio mais indicado como fonte de carona, para os que a indicaram como base, foram listadas algumas ferramentas tecnológicas ligadas às redes sociais para que fosse indicada a de maior utilização, como WhatsApp, Facebook, *BlaBlaCar*, Zumpy, Waze Carpool, Wunder Carpool e Buser, conforme demonstrado no Gráfico 10.

Gráfico 10: Indicação de ferramentas para procurar carona



Fonte: Google Forms (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Como visto no gráfico 10, os grupos específicos no aplicativo de mensagens *WhatsApp* é a maior ferramenta utilizada, com utilização de mais de 40% dos questionados.

Como segunda ferramenta mais buscada viu-se o *Facebook*, que através de grupos específicos de caronas também ofertam esse tipo de serviço aos usuários, apresentando percentual de 30,6% das pessoas investigadas.

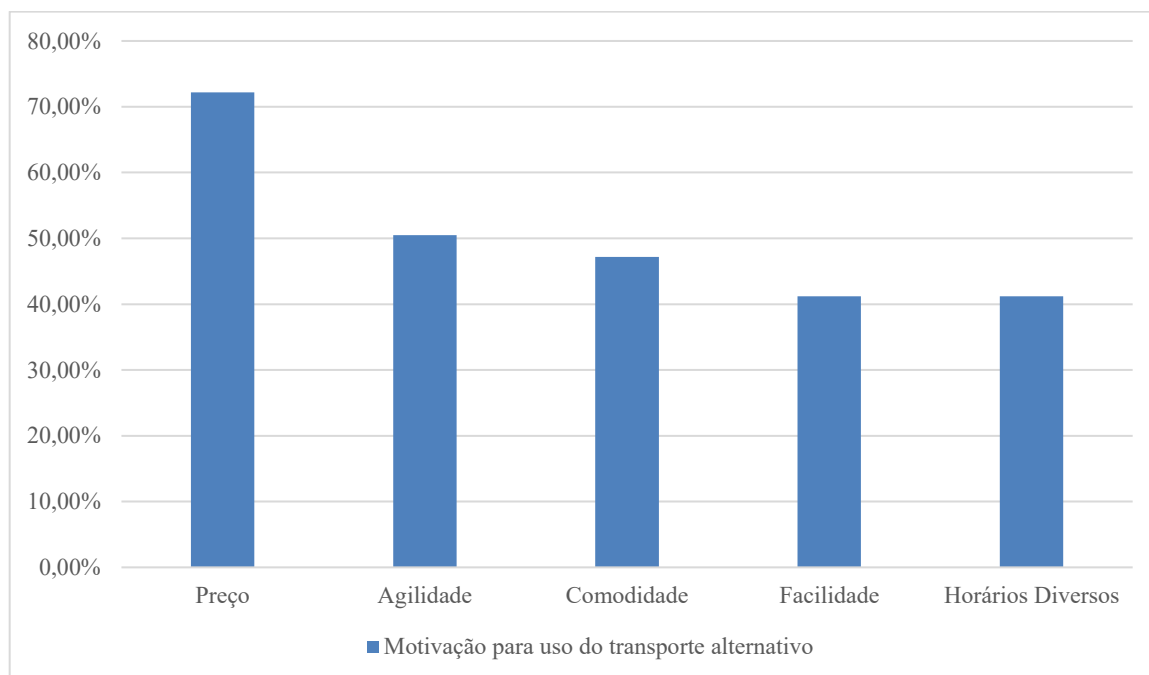
Outra opção que foi assinalada por mais de 35 pessoas foi o aplicativo *BlaBlaCar*, que tem finalidade específica de estabelecer vínculos sociais para compartilhamento de caronas.

Ao serem indagados sobre eventual custo das caronas, 88% dos investigados disseram que as caronas se dão mediante pagamento e, demandados sobre como seriam calculados os valores, 86,6% alegaram ainda que o valor aferido é pré-fixado

pelo dono/condutor do veículo, contrapondo 13,4% que respondeu que seria feito rateamento das despesas da viagem entre os usuários.

Posteriormente, interpelados sobre os motivos que os levavam a buscar a carona como meio de transporte em detrimento do uso de veículo próprio, quando é o caso, ou mesmo de transporte coletivo regular, revelaram, podendo marcar mais de uma opção, que preço e agilidade e comodidade são os principais fatores, seguidos de facilidade e possibilidade de horários variados, como se observa no Gráfico 11.

Gráfico 11: Indicação de Motivação para uso de transporte alternativo

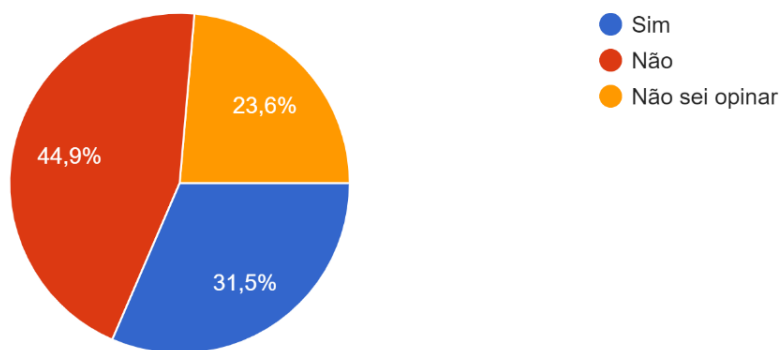


Fonte: Google Forms (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Por fim, interpelados sobre a legalidade da carona como meio de transporte, conforme se vê no Gráfico 12, a maioria entendeu que o serviço não estaria amparado pela legislação pátria.

Gráfico 12: Indicação de legalidade das caronas

Na sua opinião, a carona é um meio legalizado de transporte?
216 respostas



Fonte: Google Forms (2020).
Org.: ALVES NETO, F. A.

Diante de todas as informações coletadas, percebeu-se um perfil daqueles que usam transporte alternativo, verificado a partir da análise dos dados referentes às respostas dos 216 respondentes que afirmaram ter tido alguma experiência com carona, sendo eles predominantemente mulheres, com faixa etária entre 21 e 40 anos, com nível de escolaridade em Pós Graduação ou mesmo graduação incompleta, na maioria servidores públicos ou estudantes, com renda média de 1 a 3 salários mínimos, que possuem veículo automotor e CNH, possuem acesso à internet, já usaram o serviço de carona ao menos uma vez e, geralmente, é para um compromisso eventual ligado ao lazer ou educação, combinando o serviço por WhatsApp ou Facebook, mediante pagamento de valor pré-fixado pelo ofertante da carona, indicando a preferência por sua utilização dado o preço e a agilidade, ainda que não pensem ser não legalizado o serviço.

Diante da pesquisa por meio do questionário, o próximo item se debruçou nas especificações das redes sociais que mais são utilizadas para o acesso às caronas.

4.4. AS CARONAS NAS REDES SOCIAIS MAIS PROCURADAS

Conforme apurado no questionário aplicado aos usuários, apresentadas várias opções para que fossem assinaladas pelos respondentes sobre qual ou quais redes sociais e/ou aplicativos mais utilizam para pedir carona, viu-se que o *WhatsApp*, *Facebook* e o *BlaBlaCar* foram os mais indicados, nessa ordem.















Em relação ao aplicativo *WhatsApp*, constata-se que as caronas são combinadas através de grupos de pessoas que são formados por um usuário chamado “administrador” que detém consigo a prerrogativa de dar um nome ao grupo, incluir e excluir participantes, dentre outras funções. Constata-se que os grupos são fechados, sendo, na maioria das vezes, incluídas apenas pessoas conhecidas e, em se tratando de caronas, que comumente costumam fazer o mesmo trajeto. Os grupos dessa ferramenta não são passíveis de localização em busca no próprio aplicativo, não sendo, pois, possível quantificá-los e verificar as características de cada qual.

Já no que concerne à rede *Facebook*, citada por mais de 30% dos usuários questionados, diferente do *WhatsApp* que se mostra totalmente restrito, permite-se visualizar através de pesquisa no campo de busca do aplicativo, vários grupos de caronas para os mais variados lugares. Os grupos podem ser criados por qualquer usuário e se for um grupo fechado depende da aprovação dos administradores para participar, mas se for aberto, a simples vontade de pertencer ao grupo já autoriza, com um clique, a entrada no mesmo.

Fazendo-se uma busca simples pelo termo “caronas” no aplicativo (FACEBOOK, 2020), inúmeros grupos apareceram como sugestão. A título de exemplo, selecionou-se os sete primeiros grupos que apareceram com a busca, especificamente grupos dos quais o pesquisador ingressou a pedido, para que

pudesse servir de objeto de estudo, como se vê na Figura 37. Destaca-se que foram solicitadas permissões para ingresso em outros três grupos, porém, não houve resposta e/ou autorização para ingresso.

Figura 37: *Print da tela de buscas do Facebook*

	<p>Caronas Ituiutaba/Uberlândia Grupo Privado · 13 mil membros</p> <p>Grupo destinados a caronas: Ituiutaba-Uberlândia! 11 publicações não lidas</p>	
	<p>Caronas Udi <> Itba PREÇO JUSTO Grupo Privado · 1,3 mil membros</p> <p>>>>>PRIMEIRAMENTE LEIA AS REGRAS<<<< No intuito de melhorar a quali... Membro desde junho de 2018</p>	
	<p>Caronas Itba/Udia, notícias e outros serviços Grupo Privado · 10 mil membros</p> <p>Olá pessoal, sejam bem-vindos ao nosso grupo. Essa comunidade destina-se ... 3 publicações não lidas</p>	
	<p>Caronas Ituiutaba-Uberlândia-Ribeirão Preto Grupo Privado · 2,7 mil membros</p> <p>ATENÇÃO: Este grupo tem como ÚNICO propósito oferecer ou solicitar caron... 4 publicações não lidas</p>	
	<p>Caronas Uberaba / Ituiutaba Grupo Privado · 2,4 mil membros</p> <p>1 publicação não lida Membro desde dezembro de 2013</p>	
	<p>Blá Blá Car - Caronas para qualquer lugar Grupo Privado · 27 mil membros</p> <p>o carona facilita pra todos, pra quem oferece e pra quem pegar, vc pode tá co... 25 publicações não lidas</p>	
	<p>Caronas São Paulo x Uberlândia Grupo Público · 7,8 mil membros</p> <p>Grupo para promover caronas entre as cidades de Uberlândia e São Paulo/SP... 2 publicações não lidas</p>	

Fonte: Facebook (2020)

Apuradas as pesquisas, verificou-se que, com exceção de um único grupo, o “Caronas São Paulo x Uberlândia” que é público, os demais são todos privados, tendo sido necessária a aprovação para participação, como supramencionado.

Ademais, o grupo com mais participantes é o chamado “Blá Car – Caronas para qualquer lugar” com 27 mil membros, seguido do “Caronas Ituiutaba/Uberlândia” com 13 mil membros, grupo “Caronas Itba/Udia, notícias e outros serviços” com 10 mil pessoas, o citado grupo “Caronas São Paulo x Uberlândia” com 7,8 mil pessoas, grupo “Caronas Ituiutaba-Uberlândia-Ribeirão Preto” com 2,7 mil membros, grupo “Caronas Uberaba / Ituiutaba” com 2,4 mil pessoas e o grupo “Caronas Udi <> Itba PREÇO JUSTO” com 1,3 mil membros.

Chama-se a atenção a quantidade de pessoas pertencentes aos grupos indicados nessa rede social. Esses números expressivos, que totalizam quase 65 mil usuários de transportes alternativos disponíveis na rede social *Facebook*, indicam o grande problema existente na oferta de transportes regulamentados.

De outro norte, remonta a ideia de aumento da precarização do trabalho na medida em que a oferta dos transportes se dá principalmente pela grande adesão de trabalhadores informais que buscam sua sobrevivência ainda que em detrimento de direitos trabalhistas mínimos, como já explicitado em outro momento.

O que se nota é que essa precarização oriunda da uberização viabiliza a exploração do trabalho das pessoas em detrimento de um projeto de capital cuja roupagem se vende em forma da chamada “economia de compartilhamento”. É o que Terragno e Nascimento (2020, p. 338) explicitam,

Um dos efeitos da uberização é a precarização das condições de trabalho dos motoristas, uma vez que o serviço prestado por estes indivíduos possui uma roupagem tecnológica que dificulta a identificação da superexploração de uma função laboral sem garantias mínimas. Não se compartilham bens, mas sim serviços pessoais. Logo, as teses da economia de

compartilhamento, que servem de justificativas para uma enorme gama de serviços de aplicativos, impossibilitam o reconhecimento de vínculo de emprego por meio de um processo de ilusão teórica liberal que mascara o fim dos direitos trabalhistas e vende a falsa ideia de autonomia e liberdade ao cidadão.

Note-se que, em que pese o grupo com maior número de participantes tenha o mesmo nome do aplicativo *BlaBlaCar*, não foi localizada, nas descrições do grupo e do aplicativo, qualquer informação que os interligasse e/ou fizesse menção de serem oriundos da mesma empresa, motivo pelo qual este será tratado posteriormente.

O que se mostra comum em todos os grupos é que em todos eles constam postagens tanto de pessoas que oferecem caronas, como também daqueles que buscam por uma e que nas divulgações constam valores que variam de R\$25 a R\$40 reais. Como se vê na Figura 38, na qual a identidade das pessoas foi preservada, as caronas são combinadas com linguagem simples contando com informações tidas como importantes para os interlocutores.

Figura 38: *Prints* da página do grupo “Caronas Udi <> Itba PREÇO JUSTO”

The image displays two screenshots from a Facebook group. The left screenshot shows three posts from January 14, 15, and 16, 2020, offering car services between Uberlândia and Ituiutaba for R\$ 35. The right screenshot shows a post from November 24, 2020, offering a car service from Ituiutaba to Uberlândia for R\$ 30 on November 25, 2020. Both screenshots show the 'Entrar em contato' button and interaction options like 'Curtir' and 'Comentar'.

Fonte: Facebook (2020)

Ainda em relação à investigação realizada nos grupos do *Facebook*, chamou-se a atenção o fato de que muitas pessoas fizeram da oferta de carona, um trabalho e, provavelmente, uma fonte de renda. Nesse sentido, pessoas ofertam diariamente um serviço de transporte de pessoas e coisas, inclusive, com oferta de horários diversificados e com promessas de agilidade, pontualidade, conforto (ar condicionado), pagamento com cartão de crédito, dentre outros atrativos.

Geralmente as postagens dessa forma de transporte alternativo são mais chamativas, como se verifica no Mosaico 01, igualmente com os nomes e contatos preservados:

Mosaico 01: Oferta de serviço de transporte

TRANSPORTE ENCOMENDAS

Ituiutaba para Uberlândia
6:00/7:30/8:00/9:30/10:30
14:00/15:00/17:00/18:00

Uberlândia para Ituiutaba
8:00/9:30/10:30/12:30
14:00/15:00/17:30/18:30

TEL: 34 9 [redacted]

• PORTA À PORTA • TODOS OS DIAS •
 PASSAMOS CARTÕES • AR CONDICIONADO

ITUIUTABA / UBERLÂNDIA (Diariamente)

WhatsApp: **(34)9 [redacted]**
 Facebook: fb.com/hctransp.alternativo

- Carro segurado
- Porta a porta
- Ar condicionado
- Horário personalizado
- Pontualidade
- Passamos Cartão

Traslados Viagens
 Aeroportos Encomendas
 Eventos Turismo
 Trajetos Curtos e Longos

TRANSPORTE DE PESSOAS PORTA A PORTA E ENCOMENDAS TODOS OS DIAS

CARROS COM AR CONDICIONADO
 PASSAMOS CARTÕES

HORÁRIOS

ITBA PARA UDIA	UDI PARA ITBA
07:00/07:30	08:00/09:00
08:30/09:00	10:30/11:30
17:30/18:00	13:00/14:00
18:30/19:00	15:00/16:00

CONTATO INBOX OU PELO WHATSAPP

(34) [redacted]

Ofereço carona e trago encomendas Itba/Udia-Udia/ Itba, nessa terça Saindo 06:30 e voltando 15:30

CARONA E ENCOMENDAS

ITUIUTABA A UBERLÂNDIA
 UBERLÂNDIA A ITUIUTABA
 PORTA A PORTA

Passamos Cartão

HORÁRIO: A COMBINAR

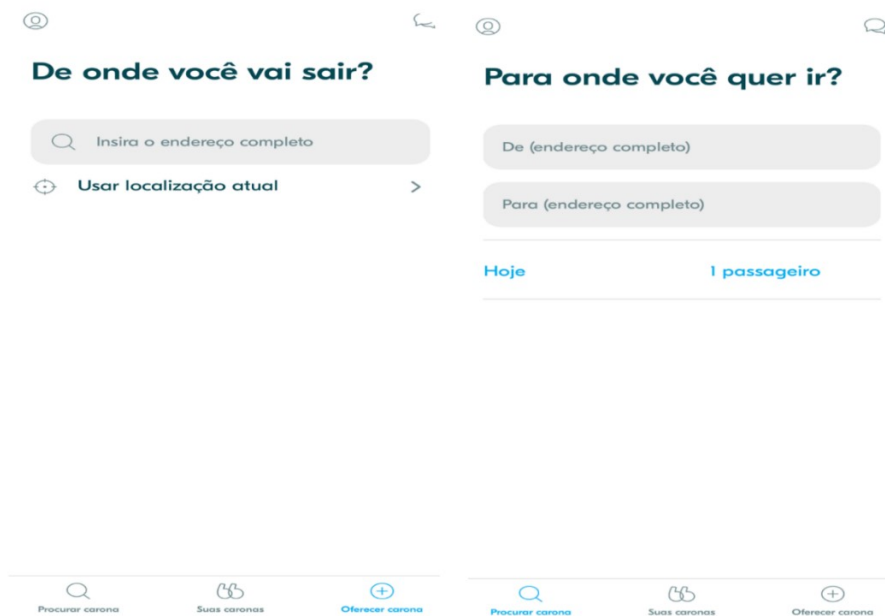
Fonte: Facebook (2020)

Com isso, por certo, que as possibilidades de quem busca por transporte alternativo, acabam sendo maiores, fazendo do serviço uma espécie de concorrência com os transportes regulamentados.

Por fim, o aplicativo *BlaBlaCar* igualmente citado na pesquisa oriunda do questionário, segundo dados da própria empresa, é a plataforma líder de caronas de longa distância do mundo, contando com aproximadamente 80 milhões de usuários e presentes em 22 países, sendo que no Brasil, há em média 5 milhões de usuários (BlaBlaCar, 2021).

Para utilizar o aplicativo, pode ser feito um cadastro gratuito ou mesmo usar dados do *Facebook*. Através dele é possível procurar caronas ou oferecê-las, conforme se vê a Figura 39.

Figura 39: *Prints* das páginas do aplicativo *BlaBlaCar*



Fonte: BlaBlaCar (2021)

Retratadas as principais formas empregadas para uso de transporte alternativo, destinou-se o próximo tópico a, justamente, examinar a situação da oferta de carona solidária ou serviço de transportes de pessoas sem autorização no ordenamento jurídico brasileiro, tratando-se de sua (des)regulamentação.

4.5. A (DES)REGULAMENTAÇÃO DAS CARONAS SOLIDÁRIAS E DOS SERVIÇOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE NÃO AUTORIZADO DE PESSOAS

Dedicou-se o presente tópico a levantar a questão da existência ou não de legislação que ampare e regule o fluxo regional de pessoas por meio das chamadas “caronas solidárias” e também da prestação de serviço de transporte alternativo de pessoas sem autorização do Poder Público.

Como já levantado e discutido supra, inquestionável que o transporte é norma constitucional de caráter fundamental e, assim, direito de todas as pessoas, sendo competência da União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (BRASIL, 1988).

No que concerne aos imperativos infraconstitucionais, o Código Civil (BRASIL, 2002), que apresenta normas de Direito Privado e, portanto, que regula, dentre outras questões, as relações jurídico-obrigacionais entre pares, destinou um capítulo para tratar da matéria, e nas disposições gerais trouxe que “o transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código”, como diz o art. 731.

Nesse raciocínio, o transporte ainda se estabelece em acordo ao art. 730 do mesmo diploma legal, no qual: “Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”. Restou claro que a legislação, ao se referir sobre o contrato de transporte, quis evidenciar que o mesmo se caracterizaria por meio de retribuição, seja para transportar pessoas ou para transportar coisas.

Não obstante isso, há a possibilidade de se estabelecer contrato de transporte também na modalidade gratuita, o art. 736 do Código Civil (BRASIL, 2002) estabelece que:

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.
Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Dessa maneira, a lei consignou que o modo de tratar os transportes onerosos e os gratuitos é diverso, não se aplicando as normas daquele quando este se der por amizade ou cortesia. A questão é que o parágrafo único do mesmo artigo preconizou que embora seja feito sem remuneração, o transportador que auferir qualquer tipo de vantagem, ainda que indiretamente, no fornecimento de transporte por amizade ou cortesia, se subordina às regras gerais do contrato de transporte.

Relativamente ao objeto da pesquisa, tem-se duas situações que merecem ser analisadas em separado. A primeira, diz respeito à “carona solidária” que, em que pese seu nome possa trazer uma percepção equivocada de altruísmo deliberado, já que o termo “solidário” pode gerar essa expectativa, ainda que tenha rateio de despesas (gasolina, pedágio, etc.), não descaracteriza a natureza de transporte gratuito, ou seja, realizado sem remuneração ou vantagens diretas ou indiretas. De

outro norte, discute-se a mercantilização da carona, que se consubstancia no transporte de pessoas sem autorização mediante pagamento.

No que diz respeito à modalidade de “carona solidária”, insta esclarecer que segundo Michaelis (2021, s/p), solidário tem a ver com reciprocidade, ou trata-se daquele “que depende um do outro” ou ainda daquele “que está disposto a apoiar, ajudar, acompanhar ou defender alguém em uma determinada situação”. Nesse sentido, por tratar-se de liberalidade do transportador, não há necessidade de regulamentação, vez que o proprietário do veículo e/ou motorista pode conduzir em seu automóvel quem quer que seja, sem, contudo, ter que se justificar.

Ocorre que, ao verificar as respostas do questionário, aponta-se que a maioria dos questionados respondeu que quando utilizam de caronas acertam com o motorista um valor pré-fixado em detrimento da divisão dos custos propriamente dita, o que pode gerar certa confusão conceitual. Com isso, não discriminados os custos da viagem que seriam possivelmente rateados, não se sabe quantificar se o motorista auferir algum tipo de vantagem ao fornecer o serviço, algo determinante para qualificar a natureza desse transporte.

Em março de 2021, foi proposto o Projeto de Lei 659/21 que tem como finalidade incluir no Código Civil um dispositivo que permite a divisão de custos no caso de transporte na modalidade de carona, de modo que, o rateio de despesas como combustível e pedágio não configuraria, por si só, vantagem direta e/ou indireta. A proposta, ainda em discussão na Câmara dos Deputados, enfatiza a necessidade de dar segurança jurídica a estes usuários de transporte alternativo (AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS, 2021).

A importância da discussão se dá, também, pela constatação de responsabilidade do transportador pelos danos causados às pessoas transportadas e

suas bagagens, como elucida o art. 734 do Código Civil, podendo, também, ser invocado o Código de Defesa do Consumidor para obstar ameaça a direitos daqueles que utilizam o serviço, o que não se aplica quando o transporte for gratuito.

Nessa mesma linha, a Súmula 145 do Superior Tribunal de Justiça (BRASIL, 1995), pacificando discussões a respeito deixa claro que “no transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave”.

Já em referência ao serviço de transporte, sem autorização do Poder Público, também conhecido como “transporte pirata”, cujo objetivo é obter vantagens lucrativas, direta ou indiretamente, não tem amparo legal. Na verdade, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997), os veículos empregados em qualquer serviço remunerado devem estar sob autorização do órgão competente:

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

Nessa linha, a Lei nº 10.233/2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências, igualmente apresenta imperativo que exige a autorização/concessão/permissão para que os serviços de transporte sejam disponibilizados (BRASIL, 2001).

A prática dessa natureza é considerada uma infração gravíssima, punível com multa e sujeita à retenção do veículo, como evidenciado no art. 231, VIII do mesmo Código:

Art. 231. Transitar com o veículo:

(...)

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente: Infração – gravíssima; Penalidade – multa; Medida administrativa – remoção do veículo;

(...)

Sabe-se que a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que nos termos do art. 28, I da Lei 10.233/2001 tem competência para assegurar aos usuários a prestação adequada de serviços, principalmente garantindo a segurança dos passageiros em viagens, tendo que coibir a prática de serviços de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados (art. 26, §6º), por meio da Resolução nº 4.287/2014 estabeleceu procedimentos para fiscalização do transporte irregular de passageiros. A citada Resolução no bojo do art. 1º, parágrafo único, conceitua o serviço irregular/clandestino como “o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público competente”.

Na sequência, a Resolução indicou os procedimentos que podem ser utilizados pela fiscalização, decorrentes do poder de polícia, como se vê no art. 2º:

Art. 2º Constatada a realização de serviço clandestino no âmbito de competência da ANTT, serão realizados os seguintes procedimentos pela fiscalização: I - autuação da empresa infratora, com base na penalidade correspondente, estabelecida em resolução da ANTT; II - transbordo dos passageiros para veículo regularizado, com deslocamento até o terminal rodoviário ou ponto de parada indicado pela fiscalização; III - apreensão do veículo; e IV - remoção, quando for o caso.

Ainda se discute sobre a chance de perdimento do veículo apreendido, como penalidade a quem utiliza duas vezes no período de um ano o veículo em transporte irregular de passageiros. Essa possibilidade foi introduzida pela Lei 12.996/2013 que alterou a Lei 10.233/2011, demonstrando uma preocupação do legislador com tal atividade que pode comprometer a segurança e qualidade do serviço. A situação ainda está passível de regulamentação pela ANTT, que detém competência, no âmbito de seu poder normativo, para deliberar sobre o procedimento a ser adotado.

No Estado de Minas Gerais, a Lei Estadual nº 19.445/2011 igualmente trouxe normas visando coibir o transporte irregular em veículos particulares ou de aluguel, evidenciando que tal prática não é admitida no Estado, como se vê (MINAS GERAIS, 2011):

Art. 3º. (...)

Parágrafo único. No caso do transporte previsto no caput deste artigo, é vedado:

I – realizar serviço com característica de transporte coletivo, incluída a fixação de itinerário ou de horário regular para embarque ou desembarque de passageiros, a lotação de pessoas, a venda de passagens e a cobrança de preço por passageiro; II – embarcar ou desembarcar passageiros ao longo do itinerário; III – recrutar passageiros, inclusive em terminais rodoviários ou pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo; IV – utilizar, em qualquer ponto do início ao fim do trajeto, terminais rodoviários para embarque ou desembarque de passageiros; V – realizar viagens habituais, com regularidade de dias, horários ou itinerários; VI – fazer transporte de encomendas ou mercadorias nos veículos utilizados na respectiva prestação.

A citada lei ainda aponta a Secretaria de Transportes e Obras Públicas e o Departamento de Estradas e Rodagem – DER/MG como responsáveis pelo controle e fiscalização da prática, descrevendo ainda as penalidades para aqueles que incorrerem neste ato tido como ilegal.

Por fim, insta salientar que os princípios e diretrizes que regem os transportes terrestres devem atender a uma série de requisitos para que se estabeleça harmonia

quanto ao gerenciamento da infraestrutura e operação dos transportes é o que diz o art. 11 da Lei 10.233/2001:

Art. 11. O gerenciamento da infraestrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais: I – preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social; II – assegurar a unidade nacional e a integração regional; III – proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados; IV – assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência; V – compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente, reduzindo os níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos; VI – promover a conservação de energia, por meio da redução do consumo de combustíveis automotivos; VII – reduzir os danos sociais e econômicos decorrentes dos congestionamentos de tráfego; VIII – assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades; IX – estabelecer prioridade para o deslocamento de pedestres e o transporte coletivo de passageiros, em sua superposição com o transporte individual, particularmente nos centros urbanos; X – promover a integração física e operacional do Sistema Nacional de Viação com os sistemas viários dos países limítrofes; XI – ampliar a competitividade do País no mercado internacional; XII – estimular a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias aplicáveis ao setor de transportes.

Logo, a questão do fluxo de pessoas, por meio do transporte, é regida por uma série de normativas e que muitas vezes são desconhecidas. A falta da fiscalização associada à ingerência e falha de políticas públicas eficazes tem corroborado para um aumento da utilização de meios alternativos, conquanto haja ainda uma confusão entre o que se estabelece por “carona solidária”, cuja viabilidade de utilização será discutida a seguir.

4.6. VIABILIDADE DAS CARONAS SOLIDÁRIAS NO CONTEXTO DO FLUXO REGIONAL DE PESSOAS

Inicialmente, para que se averigüe de que modo as caronas, ou mesmo os transportes piratas, atualmente muito difundido nas redes sociais, afetam a economia do setor de transporte intermunicipal, imperioso se faz apresentar um comparativo de preços, horários e tempo destinado à viagem, que são ofertados pelas empresas de transporte regulamentadas.

Em pesquisa junto às Rodoviárias de Ituiutaba e Uberlândia, apurou-se que há apenas duas empresas de transporte que fazem o trajeto de Ituiutaba/Uberlândia, cidades escolhidas como amostragem da pesquisa, cujo valor da passagem, horários, paradas, número de vagas/lugares disponibilizados e tempo médio de duração da viagem foram descritos na Tabela 06.

Tabela 06: Comparativo das Empresas regulamentadas de Transporte no trajeto Ituiutaba/Uberlândia apurado em 02 de fevereiro de 2021.

Empresa	Valor (R\$)	Horários Ituiutaba – Uberlândia	Horários Uberlândia – Ituiutaba	Paradas	Vagas	Duração da Viagem
<i>Viação Platina</i>	55,20	05h00, 6h55, 10h45, 13h00, 15h00, 17h00 e 18h30	06h30, 08h15, 10h30, 12h45, 14h00, 16h00 e 19h00	Trevão e Monte Alegre de Minas	44	2h30
<i>Empresa Gontijo de Transportes</i>	51,25	21h00	04h00	Trevão e Monte Alegre de Minas	46	2h40

Org.: ALVES NETO, F. A.

Das informações colhidas junto às empresas, em relação à Empresa Gontijo de Transportes, não há disponibilidade do trajeto Ituiutaba/Uberlândia às terças-feiras e nas sextas e domingos disponibiliza-se um ônibus também às 10h00. Outra informação importante é que os passageiros, via de regra, são conduzidos de uma Rodoviária a outra.

De posse desses dados, levantou-se, simulando a rota através do Google *Maps*, que, em média, o trajeto de Ituiutaba/Uberlândia realizado de carro dura 1h40, ou seja, tempo inferior ao prometido pelo transporte coletivo.

Com o crescente aumento do número de usuários que optam pelas vias alternativas, supõe-se que há certo decréscimo do número de passageiros nas linhas de ônibus. Logo, partindo-se da média de preços registrados nos aplicativos objeto da

pesquisa, vê-se que há discrepância entre os valores cobrados pelo setor regulamentado e o não regulamentado.

Em conversa informal com os representantes do setor de tráfego de ambas as empresas, foi relatado que, de fato, há um crescente aumento da procura por caronas e que, na mesma proporção, uma queda na busca pelas empresas de transporte para viagens, inclusive, no trecho de Ituiutaba/Uberlândia, confirmando-se a impressão que se tinha a respeito.

Buscou-se junto a essas empresas, dados que pudessem demonstrar, em números, a variação da demanda diária, semanal, mensal e anual para que fosse possível um comparativo, porém, as empresas não dispuseram das citadas informações, se limitando a salientar que tem buscado junto ao poder público medidas de intensificação da fiscalização, principalmente nas imediações das rodoviárias, visando coibir transportes irregulares. Nesse sentido, o Jornal do Comércio (2021, s.p) noticiou a operação que ocorrera até dezembro de 2020,

No início de julho, a ANTT deu começo a uma megaoperação que tem como foco o combate ao transporte clandestino de passageiros. Chamada de Operação Pascal (em homenagem ao matemático Blaise Pascal, desenvolvedor do primeiro sistema de transporte coletivo), abrange todo o território nacional e em todos os sistemas de transporte rodoviário de passageiros de competência da ANTT, ou seja, transporte interestadual, semiurbano interestadual e internacional. A megaoperação segue até dezembro de 2020.

O responsável pela empresa Platina afirmou ainda que, por conta da pandemia do COVID-19 e das restrições por ela impostas, o levantamento que vinham realizando a respeito da temática foi descontinuado, ficando, pois, prejudicada a consolidação de dados concretos sobre a perda para o setor não regulamentado, mesmo porque os prejuízos do setor foram ainda mais afetados pela pandemia, como informa dados da ABRATI (2021),

- O setor transporta 50 milhões de passageiros/ano e fatura aproximadamente R\$ 7 bilhões/ano.
- Em 2020, o setor viveu dois momentos: um, na segunda quinzena de março, com os primeiros dias das medidas de isolamento social e suspensão das viagens em várias cidades e que representou queda de 70% de passageiros embarcados ou, em números absolutos, menos 3 milhões de passageiros/mês.
- Depois, o segundo momento ocorreu quando as medidas restritivas à circulação foram enrijecidas e, até mesmo, decretado *lockdown* em algumas regiões. Nesse momento, houve 95% de queda na receita do setor.
- Estima-se que o setor rodoviário tenha perdido cerca de 1,6 bilhões de reais até a presente data, muito embora as perdas deverão ser sentidas até o fim no ano, já que os festejos juninos, as férias de julho, todos esses marcos de receitas certas do transporte interestadual estão cancelados pelo país.

Nesse sentido, a concorrência torna-se, praticamente, desleal, pois a carona e transporte pirata não se submetem a uma série de exigências que pode encarecer o serviço, justamente pela desregulamentação. Além do mais, a interação virtual entre o ofertante e o usuário reforça proximidade entre ambos, fazendo com que a carona/serviço seja mais eficiente em relação aos aspectos já relacionados.

A preocupação em relação à ausência de autorização, que se reveste de critérios para sua concessão, está na constatação de diversas irregularidades: carros com pneus sem condições de pegar estrada, falta de documentação, veículos em péssimas condições, veículos sem cinto de segurança para todos os passageiros, etc.

Sabendo que essas novas formas alternativas de transporte não regulamentado tenham crescido nos últimos tempos, evidencia-se que tal prática fomenta a economia informal, notadamente, pelo aumento das atividades não legalizadas, favorecendo maior flexibilidade, conforto e economia para os usuários, além ainda de minimizar custos daquele que oferta a carona/serviço.

De outro norte, abre-se espaço para discussão dos motivos para não regulamentação dessa nova modalidade de transporte e o que se vê é uma falta de vontade política em legalizar a atividade. É sabido que os agentes econômicos, notadamente aqueles que comandam as grandes empresas de transporte, atuam de

forma incisiva para que não haja o seu reconhecimento, pois poderia simbolizar o fim do monopólio de mercado e, portanto, ampliando concorrência e aumentando gastos com conseqüente ganho de lucros.

Como se viu na presente pesquisa, que utilizou como exemplo o trecho Ituiutaba/Uberlândia, as cidades são interdependentes e se comunicam a partir dos serviços que ofertam às pessoas de forma geral, principalmente por serem ligadas pela Rodovia Federal BR-365, uma das principais rodovias do Triângulo Mineiro.

Ao caracterizar as áreas de estudo, viu-se que Ituiutaba e Uberlândia são importantes cidades para a região, oferecendo, dentro de suas proporcionais potencialidades, serviços de saúde, educação – especialmente como polo universitário –, empregos, negócios variados, consumo e lazer.

Diante do notório crescimento populacional, bem como da expressiva ampliação do quantitativo de veículos em ambas as cidades (a partir de um comparativo dos anos 2009 e 2019), analisou-se que esses aumentos estão intimamente ligados à ideia de domínio dos meios de transportes individuais, a partir de um movimento econômico de fomento e incentivo de compras de veículos associados à liberdade e controle sobre os deslocamentos.

Com essa realidade de dependência da motorização e a ausência de políticas públicas de regulação viária em vários lugares do mundo, problemas como congestionamentos, acidentes, poluição, etc. invadiram as cidades, que hoje não mais comportam o fluxo de veículos, não cabendo outra alternativa que não a mobilização pela utilização compartilhada de transportes, na modalidade de *car-pooling* ou “carona solidária”.

No Brasil, diferentemente de outros lugares do mundo, percebe-se uma confusão conceitual dessa categoria de transporte, na medida em que, viu-se como

solução para o problema a oferta de transporte não regulamentado, ou também chamado de pirata (e não “carona solidária”), como uma inovação, subsidiada pela tecnologia oriunda da internet e das redes sociais, auferindo-se lucro em detrimento das empresas de transporte regulares.

Assim, percebe-se que, além do ato de resistência contra um sistema que pouco oferece aos usuários, tem-se ainda que as caronas viraram uma espécie de *startups*, que segundo SEBRAE (2021), são empresas jovens e de baixo custo, geralmente com empreendimentos *online* e com propostas inovadoras. Algumas empresas que oferecem o serviço de caronas através de redes sociais prometem diversos benefícios, como conforto, agilidade, baixo custo à revelia de regulamentação, fomentando o tido transporte pirata. Ainda conforme explica o SEBRAE (2021, s.p.),

Muitas pessoas dizem que qualquer pequena empresa em seu período inicial pode ser considerada uma startup. Outros defendem que uma startup é uma empresa inovadora com custos de manutenção muito baixos, mas que consegue crescer rapidamente e gerar lucros cada vez maiores. No entanto, há uma definição mais atual, que parece satisfazer a diversos especialistas e investidores: uma startup é um grupo de pessoas à procura de um modelo de negócios repetível e escalável, trabalhando em condições de extrema incerteza.

Traçado o perfil dos usuários que mais aderem aos meios alternativos de transportes, bem como os motivos de utilização, apurou-se ainda quais ferramentas e redes sociais mais buscadas para escolha e contratação do serviço, independentemente da (des)regulamentação e/ou (i)legalidade da oferta do mesmo.

Com isso, a questão sobre a viabilidade das caronas solidárias no contexto do fluxo regional de pessoas deve ser analisada sob dois vieses. O primeiro, observado na perspectiva das empresas regulares de transporte, que se mostram contrários ao fomento dessa prática por apresentar-se como um risco à continuidade de sua

existência, podendo simbolizar, num futuro não tão distante, uma conseqüente falência do setor. Veja-se que o período vivenciado na pandemia salientou ainda mais o abismo existente entre os dois universos (regulares e não regulares), como aponta o Jornal do Comércio (2021, s.p.) ao enfatizar que,

As empresas rodoviárias de transporte regular apontam os prejuízos ao setor já que a operação das linhas não representa apenas uma burocracia e sim o atendimento a compromissos com a legalidade, segurança, geração de emprego formal e ainda, agora, a implantação de protocolos sanitários que reduzem os riscos de contágio do novo coronavírus durante a viagem.

Já numa ótica do usuário, o transporte alternativo, seja ele apresentado/nominado como “carona solidária” ou mesmo como transporte pirata se mostra viável pois as dinâmicas de preço, comodidade, conforto e agilidade demonstram custo-benefício que acaba compensando a contrapartida de segurança, geração de emprego, protocolos de biossegurança, etc.

Como já aludido supra, embora não haja regulamentação específica, pode-se aplicar a legislação civil atinente ao contrato de transporte, o que vincula de certo modo a responsabilidade do prestador de serviço para com o usuário, desde que não se trate de transporte gratuito ou de cortesia, quando apenas haverá responsabilização quando o motorista incorrer em dolo ou culpa.

Por fim, resta afirmar que a temática merece maior atenção do poder público, seja no tocante à possível regulamentação, visando retirar do contexto genérico da aplicação da legislação por analogia, seja ainda relativo à fiscalização, sem, no entanto, deixar de reconhecer, de um lado, os prejuízos do setor de transporte regulamentado e, de outro, os anseios de uma nova sociedade conectada, que está mais exigente e carente de um novo padrão que atenda às demandas atuais do mundo globalizado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A questão dos transportes no Brasil, tido como direito fundamental, tem enfrentado grandes transformações ao longo da história, de modo que, atreladas ao fato de não haver políticas eficazes de fomento à utilização de transporte público, as pessoas optam por utilizar os individuais em detrimento dos coletivos, trazendo com isso maior busca por transportes alternativos e irregulares, aumento no fluxo e, conseqüentemente, problemas como acidentes, congestionamentos, dentre outros afetos à sustentabilidade.

Partindo-se da premissa de que o trânsito e o transporte sempre estiveram presentes na existência da humanidade, ganhando, pois, novas interações e funcionalidades diante dos processos de urbanização/industrialização promovidos pela expansão do capital, tem-se que o surgimento do automóvel e o estímulo para sua aquisição foram responsáveis pelo notório aumento da frota de veículos, fazendo com que alguns grandes centros urbanos, diante dos problemas citados, promovessem um revezamento no trânsito para que as pessoas que fossem para o mesmo destino pudessem utilizar um único meio de transporte. Daí nasceu a ideia de “carona solidária”.

A dinâmica das “caronas solidárias”, que nasceu em 1914 nos Estados Unidos e que não prosperou em razão dos movimentos taylorista/fordista, ganhou força na atualidade diante dos novos aparatos tecnológicos e com as conexões virtuais oriundas das redes sociais, dado o acesso à rede mundial de computadores e as dinâmicas de sustentabilidade. Logo, com a facilidade de convívio nas redes associada à necessidade de locomoção de pessoas, estas começaram a se organizar em grupos visando reduzir custos de viagem e operacionalizar tempo/espaço no uso

dos transportes, surgindo novas formas de mobilidade, tendo a comunicação como elemento chave.

Não obstante isso, mais uma vez o capital, se apropriando das relações humanas, trouxe para a “carona solidária” outra roupagem, transformando-a num modo de prestação de serviços, na medida em que os usuários acharam nessa proposta não regulamentada de transporte, mais conforto e mais praticidade.

Por certo, o termo “carona solidária” perdeu sentido e atualmente se mostra deturpado, pois, a solidariedade ou mesmo a mera divisão de custos, abriu margem para a mercantilização, se apresentando como prestação de serviço – tendo como empresa pioneira a “Uber” –, trazendo ainda questões importantes, como a preocupação em relação à ausência de autorização para funcionamento, irregularidades também no veículo, tais como, pneus sem condições de uso, falta de documentação, etc., e também o dilema da precarização do trabalho – em virtude da ausência de direitos para os que ofertam caronas –.

Para entender a dinâmica dessa oferta de transporte alternativo, escolheu-se como recorte da pesquisa, por amostragem, o trecho entre as cidades de Ituiutaba e Uberlândia, associando-se o percentual de aumento populacional com o quantitativo de frota de veículos em ambas municipalidades, bem como investigando-se o perfil dos usuários que mais aderem às chamadas “caronas solidárias”.

Foi percebido a inexistência de legislação que ampare e regule o fluxo regional de pessoas por meio das chamadas “caronas solidárias” e também da prestação de serviço de transporte alternativo de pessoas sem autorização do Poder Público, incluindo-se aqui eventuais regulamentações à ANTT, sendo necessário invocar imperativos infraconstitucionais, como o Código Civil, atribuindo-lhe analogia

ao contrato de transporte e suas peculiaridades, o Código de Trânsito, bem como o Código de Defesa do consumidor, ainda que de forma mitigada.

Por fim, fez-se averiguar de que modo as redes sociais e as “caronas solidárias” têm influenciado na economia, especialmente no setor de transporte intermunicipal e também se avaliou a viabilidade das “caronas solidárias” no contexto do fluxo regional de pessoas, tanto sob o viés das empresas regulamentares como também sob a ótica do usuário das formas alternativas de transporte.

Fato é que ainda há grandes controvérsias e uma enorme resistência na sua regulamentação, porém, o Poder Público não poderá se abster ou ignorar a modalidade de transporte alternativo por muito tempo, já que, a “carona solidária” se mostra como mais um forte ato de resistência frente à ausência de políticas públicas que valorizem os usuários e seus principais anseios e necessidades do mundo contemporâneo.

REFERÊNCIAS

ABDALA, V. **Justiça Federal no Rio Proíbe Operação do Aplicativo Buser**. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/justica/noticia/2020-08/justica-federal-no-rio-proibe-operacao-do-aplicativo-buser>>. Acesso em: janeiro 2021.

ABRATI. **Informativo da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros**. 2021. Disponível em: <<http://banca.maven.com.br/pub/abrati/index2/?numero=218&edicao=39314>>. Acesso em 18 abr. 2021.

AECOM. **Transit Lane Warrants Study**. Canberra (Austrália): AECOM Australia Pty Ltd. 2012.

AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS. **Proposta cria regra para divisão de custos entre motoristas e caronas**. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/noticias/753975-proposta-cria-regra-para-divisao-de-custos-entre-motoristas-e-caronas/>>. Acesso em: 09 jun. 2021.

AGÊNCIA SENADO. **Aprovado na CDR Projeto que Regula uso de Patinetes e Bicicletas Elétricas**. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/02/05/aprovado-na-cdr-projeto-que-regula-uso-de-patinetes-e-bicicletas-eletricas>>. Acesso em: 18 jan. 2021.

ALBANO, J. F. **Vias de transporte**. Porto Alegre: Bookman, 2016.

ALOKO N'GUESSAN, J. **Cours de Geographie des Transports: 2ième année de licence**. Disponível em: <<http://ufhb-igt.net/uplfile/ArticleFileUploaded/GEOGRAPHIE-DES-TRANSPORTS-TABLES-DES-MATIERES.pdf>>. Acesso em: janeiro 2021.

ANDRADE, M. **Direitos fundamentais: conceito e evolução**. Disponível em: <<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/1229/Direitos-Fundamentais-conceito-e-evolucao>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

ALMEIDA, E. G. **A mobilidade urbana nos enredos do serviço de mototáxi em Ituiutaba-MG**. Uberlândia, 2010. (Dissertação de Mestrado – Universidade Federal de Uberlândia).

ALMEIDA, E. G.; FERREIRA, W. R. A entrevista enquanto diálogo assimétrico na geografia dos transportes: uma reflexão sobre o mototaxismo em Ituiutaba (MG). In: **Geografia e Pesquisa qualitativa: nas trilhas da investigação (Org)**. Uberlândia: Assis Editora, 2009.

ALVES, P.; RAIÁ JUNIOR., A. A. **Mobilidade e Acessibilidade Urbanas Sustentáveis: a gestão da mobilidade no Brasil**. In: Congresso de Meio Ambiente da AUGM, VI, 2009, SÃO CARLOS. Anais de Eventos da UFSCar. SÃO CARLOS-SP: UFSCAR, 2009. v. 5. p. 1-15.

ALVES NETO, F. A. **Trânsito e mobilidade urbana**: utilização de geotecnologias para espacialização de acidentes em Ituiutaba/MG. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Uberlândia, 2016.

ALVES NETO, F. A.; FERREIRA, W. R. **As relações de (inter)dependência, fluxos e deslocamentos entre cidades para acesso a bens e serviços**. Brazilian Journal of Development. Curitiba, v.6, n.10, 2020. Disponível em: <<https://www.brazilianjournals.com/index.php/BRJD/article/view/18280>>. Acesso em 27 dez. 2020. DOI <https://doi.org/10.34117/bjdv6n10-326>.

ANTUNES, R. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.

_____. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2009.

ANTUNES, R; DRUCK, G. **A terceirização sem limites**: a precarização do trabalho como regra. Revista O Social em Questão, Rio de Janeiro, Ano 18, n. 34, p. 19-40, jul. dez./2015. Disponível em: <<http://www.cressrn.org.br/files/arquivos/Sm4618UP754c17102374.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2021.

ARAGÃO, J. J. G. et. al. **Transportes no Brasil: que história contar?**. Revista Transportes, v. 9, n. 2, p. 87 – 107, 2001. Disponível em: <<https://revistatransportes.org.br/anpet/article/view/172/154>>. Acesso em: 04 jan. 2021. DOI <https://doi.org/10.14295/transportes.v9i2.172>.

ARASAKI, P. K. et.al. **Contribuições da carona solidária no processo de compartilhamento do conhecimento**. Revista de Gestão e Tecnologia. Navus, v. 6, n. 3, Florianópolis/SC, p. 40 – 55, 2016. DOI <https://doi.org/10.22279/navus.2016.v6n3.p40-55.376>.

ARAÚJO, T. O. F. de. **A Experiência de Regulamentação do Transporte Público Urbano no Brasil**: Uma revisão sobre as estratégias regulatórias do transporte por vans e a ascensão do Mobility As A Service (MAAS). Disponível em: <http://www.anpet.org.br/anais/documentos/2019/Aspectos%20Econ%C3%B4micos%20Sociais%20Pol%C3%ADticos%20e%20Ambientais%20do%20Transporte/Economia%20e%20Regula%C3%A7%C3%A3o%20dos%20Transportes%20I/2_144_AC.pdf>. Acesso em: janeiro 2021.

ATAWODI, E. **Nigeria Pioneers Ridesharing in Africa**. Disponível em: <<https://medium.com/uber-under-the-hood/nigeria-leads-the-way-promoting-ridesharing-in-africa-10cc7241fd23>>. Acesso em: 02 fev. 2021.

BAUMAN, Z. **Vida para consumo**: a transformação das pessoas em mercadoria. Tradução: Carlos Aberto Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2008. Disponível em: <https://vk.com/doc259715455_314885750?hash=a66539ba9611c849c4&dl=7c1c1b1e631653c3bb>. Acesso em: 06 jan. 2021.

_____. **Globalização**: as consequências humanas. Tradução: Marcus Penchel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999. Disponível em: <<http://files.curriculo-e->

praticas-pedagogicas.webnode.com/200000164-e9d12ebc79/BAUMAN,%20Zygmund.%20Globaliza%C3%A7%C3%A3o%20-%20As%20Consequ%C3%Aancias%20Humanas%20Globaliza%C3%A7%C3%A3o%20.pdf >. Acesso em 22 jan. 2021.

BAZANI, A. **História**: Quando os ônibus clandestinos viraram lotação em São Paulo. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2017/01/22/historia-quando-os-onibus-clandestinos-viraram-lotacao-em-sao-paulo/>>. Acesso em: janeiro 2021.

BBC NEWS. **Patinetes Elétricos**: Revolução no transporte ou novo pesadelo urbano? Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/geral-46551499>>. Acesso em: janeiro 2021.

BEHS, P. **Uber no Brasil**: Regulamentação e economia compartilhada. **RJLB**, Lisboa, n. 4, p. 1177-1272, 2017.

BERNARDES, F. F.; FERREIRA, W. R. **A logística em transporte no triângulo mineiro e alto paranaíba**: operacionalizando os sistemas agrícolas. Observatorium, Uberlândia, v. 5, n. 13, p.101-124, jun. 2013. Disponível em: <<http://www.observatorium.ig.ufu.br/pdfs/5edicao/n13/06.pdf>>. Acesso em: 02 abr. 2021.

BEZZI, M. L.; MARAFON, G. J. **Historiografia da Ciência Geográfica**. CCNE, Curso de Geografia. Santa Maria: UFSM, 2005.

BIANCO, **O Papel da Bicicleta para a Mobilidade Urbana e a Inclusão Social**. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/site2/banco/6clipping/mobilidadesergiobianco.pdf>>. Acesso em: janeiro 2021.

BISPO, S. B. **Uber e a Mobilidade Urbana**. Migalhas. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI221416,71043-Uber+e+a+Mobilidade+Urbana>>. Acesso em: 01 nov. 2017.

BLABLACAR. **Sobre nós**. Disponível em: <<https://blog.blablacar.com.br/about-us>>. Acesso em 04 fev. 2021.

_____. **O que é a BlaBlaCar?** Disponível em: <<https://support.blablacar.com/hc/pt-br/articles/360014591619-O-que-%C3%A9-a-BlaBlaCar->>. Acesso em: 04 fev. 2021.

BONAVIDES, P. **Curso de Direito Constitucional**. 7. ed. São Paulo: Malheiros, 1997.

BORTOLE, A. I. de. **A Regulamentação do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros**: Uma análise à luz dos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência. 48f. Trabalho de Conclusão de Curso, Curso de Direito, Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2018. 47p.

BRANDAO, G. B. Transportes e o meio ambiente no Brasil. **Dissertação de Mestrado**. Instituto Militar de Engenharia, 1996. Disponível em: <<https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/1/877/1/GI%c3%a1ucia%20Brito%20Brand%c3%a3o%20.pdf>>. Acesso em: 04 abr. 2021.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988.

_____. **Mobilidade e Desenvolvimento Urbano**. Brasília: Ministério das Cidades, 2006.

_____. Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 23 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm>. Acesso em: 20 out. 2017.

_____. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. **Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: 18 out. 2020.

_____. Lei nº. 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Institui o Código Civil**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jan. 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2002/L10406compilada.htm>. Acesso em: 04 jan. 2021.

_____. Lei nº. 13.640, de 26 de março de 2018. **Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 26 mar. 2018. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm>. Acesso em: 10 abr. 2021.

_____. Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020. **Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019**. Brasília, DF, 2020. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/l13979.htm>. Acesso em: 06 nov. 2020.

_____. Ministério da Saúde. Portaria nº 188, de 3 de fevereiro de 2020. **Declara Emergência em Saúde Pública de importância Nacional (ESPIN) em decorrência da Infecção Humana pelo novo Coronavírus (2019-nCoV)**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 04 fev, 2020. p. 1. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-188-de-3-de-fevereiro-de-2020-241408388>>. Acesso em: 06 nov. de 2020.

_____, Embaixada do. **Cartilha do Motorista na Noruega**. Setor Cultural da Embaixada do Brasil em Oslo. 2020. Disponível em: <https://sistemas.mre.gov.br/kitweb/datafiles/Oslo/pt-br/file/12_CCBN/12-06-43-motorista.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2021.

_____. Superior Tribunal de Justiça. **Súmula nº 145**. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/docs_internet/revista_eletronica/stj-revista_sumulas-2010_10_cap_Sumula145.pdf>. Acesso em: 21 jan. 2021.

_____. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Resolução nº 4.287 de 13 de março de 2014. Estabelece procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=268134>>. Acesso em 14 jan. 2021.

BRINEY, A. **Transportation Geography**: Transportation Geography studies the movement of goods, people, and information. Disponível em: <<https://www.thoughtco.com/transportation-geography-1435801>>. Acesso em: 06 jan. 2021.

BRITANNICA. **Transportation Technology**. Disponível em: <<https://www.britannica.com/technology/transportation-technology>>. Acesso em: 06 jan. 2021.

BUENO, P. Direito Público Brasileiro e Análise da Constituição do Império. Rio de Janeiro: Nova Edição, 1958 *apud* MORAES, A. **Direito Constitucional**. 23 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

BUSER. **Buser**. Disponível em: <<https://www.buser.com.br/>>. Acesso em: 22 jan. 2021.

CABIFY. **Cabify**. Quem somos. Disponível em: <<https://cabify.com/br/quem-somos?>>. Acesso em: 22 mar. 2021.

CALIFORNIA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. **High Occupancy Vehicle Systems**. Disponível em: <<http://www.dot.ca.gov/trafficops/tm/hov.html>>. Acesso em: 19 ago. 2017.

CAMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. **Uberlândia ontem e hoje**. Disponível em: <<https://www.camarauberlandia.mg.gov.br/institucional/conheca-uberlandia>>. Acesso em 14 dez. 2020.

CARVALHO, L. **Justiça Nega Recurso de Empresas de Ônibus e Libera Buser em São Paulo**. 2020. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/12/11/justica-nega-recurso-deempresas-de-onibus-e-libera-buser-em-sp.htm?cmpid=copiaecola>>. Acesso em: janeiro 2021.

CARVALHO, M. L. de; FREITAS, C. M. de. Pedalando em Busca de Alternativas Saudáveis e Sustentáveis. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 6, p. 1617-1628, 2012. DOI <https://doi.org/10.1590/S1413-81232012000600024>.

CASTELLS, M.; CARDOSO, G. **A sociedade em rede**: do conhecimento à ação política. Conferência. Belém (Por): Imprensa Nacional, 2005.

CAVALCANTE, Z. V.; SILVA, M. L. S. da. **A Importância da Revolução Industrial no Mundo da Tecnologia**. Disponível em: <https://www.unicesumar.edu.br/epcc-2011/wp-content/uploads/sites/86/2016/07/zedequias_vieira_cavalcante2.pdf>. Acesso em: 08 jan. 2021.

CENEVIVA, L. L. V. Transporte e desenvolvimento urbano sob a perspectiva do estatuto da cidade. *In: Transporte e Meio Ambiente*. São Paulo: ANTP/BNDES, 2007, p. 10-25.

CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES. Desemprego, informalidade e clandestinidade no setor de transportes. **Revista dos Transportes Públicos**: Revista da ANTP, São Paulo, ano 21, n. 83, p. 87-96, 2. trim. 1999.

CIDADE, R. B.; LEÃO JUNIOR, T. M. A. **O Direito ao Transporte como Direito Fundamental Social**. Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade. v. 2. n. 1. Brasília, 2016. Disponível em: < <https://www.indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509> >. Acesso em: 07 jan. 2021. DOI <https://doi.org/10.26668/IndexLawJournals/2525-989X/2016.v2i1.509>.

CHAN, N. D.; SHAHEEN, S. A. Ridesharing in North America: past, present, and future. **Transport Reviews**, Londres, v. 32, n. 1, p. 93-112. jan. 2012. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01441647.2011.621557>>. Acesso em 11 jan. 2021. DOI <https://doi.org/10.1080/01441647.2011.621557>.

CONSELHO FEDERAL DE MEDICINA (CFM). 2020. Disponível em: < <https://portal.cfm.org.br/busca-medicos/? nome= &uf=MG&crm=& municipio= 4048 & inscricao=& tipoSituacao= A&situacao=& especialidade=& areaAtuacao=&page Number=1& page Size=10>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

CONSELHO FEDERAL DE ODONTOLOGIA (CFO). 2020. Disponível em: <<http://cfo.org.br/servicos -e- consultas/ Dados- estatisticos/ ? elemento= profissionais & categoria= CD&cro= MG& municipio= Ituiutaba>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

CORRÊA, Roberto Lobato et al. **O espaço urbano**. Ática, 1989.

COSTA, F. P. Q. Uberização e a precarização do emprego. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal da Paraíba. 2019. Disponível em: <<https://repositorio.ufpb.br/jspui/bitstream/123456789/16450/1/FPQC25092019.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2021.

COUTO, E. C. **“No próximo, desce!” O Transporte Clandestino na Zona Sul de São Paulo (1989-2004)**. 127f. Dissertação, Pós Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2009. 126p.

COZZA, J. **The History of Carpooling, from Jitneys to Ridesharing**. Disponível em: <<https://www.shareable.net/feds-vote-to-defund-bike-pedestrian-programs/>>. Acesso em: 04 fev. 2021.

CUNHA FILHO, O. V. da. Novos Modelos de Gestão para o Transporte Urbano. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, São Paulo, p. 5-6, 1998.

DAVIS, M. **Individualismo e insegurança impedem implantação de carona solidária**. AUN USP, ano: 46, ed n°: 41, 20 jun. 2013. Meio Ambiente. Disponível: <<http://www.usp.br/aun/antigo/exibir?id=5268&ed=935&f=26>>. Acesso em: 29 mar. 2021.

DENATRAN. **Frota Nacional de Veículos**. Departamento Nacional de Trânsito – Estatística 2020. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em 05 dez. 2020.

DEWAN, K. K.; AHMAD, I. Carpooling: a step to reduce congestion. **Engineering Letters**, Hong Kong, v. 14, n. 1, p. 1-6. fev. 2017. Disponível em: <http://www.engineeringletters.com/issues_v14/issue_1/EL_14_1_12.pdf>. Acesso em: 09 jan. 2021.

DRUCIAKI, V. P.; FERREIRA, E. R.; OLIVEIRA, R. R. de. **Geografia e Transportes: estudos sobre circulação, mobilidade e acessibilidade**. 1 ed. Rio Claro: UNESP/IGCE, 2011.

ECKERT, R. D.; HILTON, G. W. The Jitneys. **Journal of Law and Economics**, Chicago (USA), v. 15, n. 2, p. 293-325, 1972. DOI <https://doi.org/10.1086/466738>.

EL PAÍS. **Vá de Bicicleta para o Trabalho**: Os benefícios para a saúde são surpreendentes. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2017/04/25/ciencia/1493113375_290513.html>. Acesso em: janeiro 2021.

EPL. **Transporte Inter-regional de Carga no Brasil - Panorama 2015**. Disponível em: <<https://www.epl.gov.br/transporte-inter-regional-de-carga-no-brasil-panorama-2015>>. Acesso em: 02 jan. 2021.

FACEBOOK. Sobre a empresa. Disponível: <<https://about.fb.com/br/company-info/>>. Acesso em: 31 dez. 2020.

FRANZ, C. M.; SEBERINO, J. R. V. **A história do trânsito e sua evolução**. Joinville, 2012. (Monografia de Pós Graduação Lato Sensu em Gestão, Educação e Direito de Trânsito). Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf>. Acesso em: 19 dez. 2020.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte Público Urbano**. 2 ed. São Carlos: RiMa, 2004.

FIGUEIRA, G. M. **Mobilidade colaborativa no Brasil**: um estudo de caso sobre as iniciativas de carona na economia colaborativa. Anais do XI Congresso Nacional de Excelência em Gestão, 2015. Disponível em: <https://www.inovarse.org/sites/default/files/T_15_027M_3.pdf>. Acesso em 18 mar. 2021.

FUCHS, A. M. S.; FRANÇA, M. N.; PINHEIRO, M. S. F. **Guia para normalização de publicações técnico-científicas**. Uberlândia: EDUFU, 2013.

GALINDO, E. P. **Análise comparativa do entendimento do transporte como objeto do planejamento**. 2009. 177 f. Dissertação (Mestrado em Transportes) - Universidade de Brasília, Brasília, 2009. Disponível em: <<https://repositorio.unb.br/handle/10482/1551>>. Acesso em: 04 jan. 2021.

GALINDO, E. P.; LIMANETO, V. C. **A Mobilidade Urbana no Brasil: Percepções de sua população**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2019.

GAZETA DO POVO. **Carona Solidária, Boa Para o Bolso e Para o Trânsito**. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/carona-solidaria-boa-para-o-bolso-e-para-o-transito-3i8lhu500u08x6uowdmeqti6m>>. Acesso em: 15 ago 2017.

GHIZZO, M. R. **A mobilidade do consumo na cidade de Maringá-PR: o ensaio de uma noção**. 2006. Tese de Doutorado. Universidade Estadual de Maringá.

GOLD, P. A. **Segurança de Trânsito - Aplicações de Engenharia para Reduzir Acidentes**. Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, Washington: BID, 1998.

GREELANE. **O que é demanda derivada? Definição e exemplos**. Disponível em: <<https://www.greelane.com/pt/ci%C3%A1ncia-tecnologia-matem%C3%A1tica/ci%C3%A1ncias-sociais/derived-demand-definition-examples-4588486/#:~:text=Demanda%20derivada%20%C3%A9%20um%20termo,bens%20ou%20servi%C3%A7os%20necess%C3%A1rios%20relacionados>>. Acesso em: 08 jan. 2021.

G1. **Saúde de Uberlândia em números**. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mg/triangulo-mineiro/especial-publicitario/prefeitura-de-uberlandia/saude-em-uberlandia/noticia/2019/06/04/saude-de-uberlandia-em-numeros.ghtml>>. Acesso em: 18 dez. 2020.

_____. **Conheça as Novas Regras para Uso de Patinetes Elétricos no Rio**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/07/03/conheca-as-novas-regras-para-uso-de-patinetes-eletricos-no-rio.ghtml>>. Acesso em: janeiro 2021.

_____. **Malha Cicloviária das Capitais Cresce 133% em 4 Anos e já Passa de 3 Mil Quilômetros**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/08/28/malha-cicloviaria-das-capitais-cresce-133-em-4-anos-e-ja-passa-de-3-mil-quilometros.ghtml>>. Acesso em: janeiro 2021.

_____. **Universitários Criam Grupo de 'Carona Solidária' pela Internet em Uberaba, MG**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/minas-gerais/triangulo-mineiro/noticia/2012/09/universitarios-criam-grupo-de-carona-solidaria-pela-internet-em-uberaba-mg.html>>. Acesso em: 15 ago. 2017.

_____. **Entenda a briga entre taxistas e motoristas do aplicativo Uber**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/fantastico/noticia/2015/07/entenda-briga-entre-taxistas-e-motoristas-do-aplicativo-uber.html>>. Acesso em: 10 abr. 2021.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2020. **Cidades@**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/ituiutaba/panorama>>. Acesso em: 11 dez. 2020.

_____. **Regiões de Influência das Cidades**. 1ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. 199p.

_____. **Uso de Internet, televisão e celular no Brasil**. 2018. Disponível em: <<https://educa.ibge.gov.br/jovens/materias-especiais/20787-uso-de-internet-televisao-e-celular-no-brasil.html#subtitulo-0>>. Acesso em: 19 jan. 2021.

_____. **Acesso à internet e à televisão e posse de telefone móvel celular para o uso pessoal**. PNAD 2018. Disponível em: <https://ftp.ibge.gov.br/Trabalho_e_Rendimento/Pesquisa_Nacional_por_Amostra_de_Domicilios_continua/Anual/Acesso_Internet_Televisao_e_Posse_Telefone_Movel_2018/Analise_dos_resultados_TIC_2018.pdf>. Acesso em 19. Jan. 2021.

_____. **Regiões de influência das cidades (REGIC): 2018 / IBGE, Coordenação de Geografia**. - Rio de Janeiro: IBGE, 2020. 192 p. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101728.pdf>>. Acesso em: 18 mar. 2021.

IDEC. **A pé também é transporte: desafios e dicas para andar na cidade**. Disponível em: <<https://idec.org.br/dicas-e-direitos/a-pe-tambem-e-transporte-desafios-e-dicas>>. Acesso em: 04 jan. 2021.

INDRIVER. **InDriver**. Quem somos. Disponível em: <https://indrivier.com/pt/about_us/>. Acesso: 02 abr. 2021.

IPHAN. **História das Ferrovias no Brasil**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609#:~:text=A%20hist%C3%B3ria%20das%20ferrovias%20no,%2014%20km%20de%20extens%C3%A3o.&text=As%20dificuldades%20e%20desafios%20para,ferro%20no%20Brasil%20eram%20muitos>>. Acesso em: 04 jan. 2021.

ITUIUTABA. Disponível em: <<http://www.ituiutaba.mg.gov.br/t/dados-populacionais>>. Acesso em: 11 dez. 2020.

JORNAL DO COMÉRCIO. **Transporte clandestino cresce durante a pandemia**. 2021. Disponível em: <https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/cadernos/jc_logistica/2020/07/747166-transporte-clandestino-cresce-durante-a-pandemia.html>. Acesso em 20 abr. 2021.

KATZ, E. P. Memória e história oral: elementos para a história dos transportes rodoviários no Brasil. **Revista Em Perspectiva**, Fortaleza, CE, v. 1, n. 1, p. 191-207, 2015. Disponível em: <<http://repositorio.ufc.br/handle/riufc/40183>>. Acesso em: 04 jan. 2021.

KOHN, K.; MORAES, C. H. de. **O Impacto das Novas Tecnologias na Sociedade: conceitos e características da Sociedade da Informação e da Sociedade Digital**. Disponível em: <<https://www.intercom.org.br/papers/nacionais/2007/resumos/R1533-1.pdf>>. Acesso em: 06 jan. 2021.

Li, J.; EMBRY, P.; MATTINGLY, S.P.; et. al. **Who Chooses to Carpool and Why?** Examination of Texas Carpoolers. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, nº. 2021, Transportation Research Board of the National Academies, Washington, D.C., 2007. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/245562930_Who_Chooses_to_Carpool_and_Why_Examination_of_Texas_Carpoolers>. Acesso em: 18 mar. 2021. DOI <https://doi.org/10.3141/2021-13>.

LOPEZ-VITO, T. **Ridesharing Apps in Australia: Costs & fees compared.** Disponível em: <<https://www.canstarblue.com.au/apps/ridesharing-apps-australia/#:~:text=Currently%2C%20Uber%20is%20the%20only,only%20available%20in%20the%20US.>>. Acesso em: 11 fev. 2021.

MACHADO, R. **Uberização traz ao debate a relação entre precarização do trabalho e tecnologia.** *Revista do Instituto Humanista Unisinos*. Edição 503 – 24 de abril de 2017. Disponível em: <<http://www.ihuonline.unisinos.br/artigo/6826uberizacaotrazadebatearelacaoentrepicarizacaodotrabalhoetecnologia>>. Acesso em: 18 jul. 2021.

MALATESTA, M. E. B. **Andar a Pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo.** 2007. 254 f. Dissertação (Mestrado em Paisagem e Ambiente) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

MAMANI, H. A. Alternativo, Informal, Irregular ou Ilegal? O Campo de Lutas dos Transportes Públicos. *IN: RIBEIRO, A. C. T. El Rostro Urbano de América Latina.* Buenos Aires: CLACSO, 2004.

MANO, M. K. **Mobilidade Urbana - O automóvel ainda é prioridade.** Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2578:cati>. Acesso em: 04 jan. 2021.

MARQUES, J. **Como funciona a Cabify? Veja cinco destaques sobre o app de transporte.** *Techtudo*. 2019. Disponível em: <<https://www.techtudo.com.br/listas/2019/02/como-funciona-a-cabify-veja-cinco-destaques-sobre-o-app-de-transporte.ghml>>. Acesso em 03 abr. 2021.

MARQUES, T. B. **Consumo colaborativo: as motivações que explicam as caronas solidárias.** Trabalho de Conclusão de curso – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2018.

MASSON, N. **Manual de Direito Constitucional.** 3 ed. Salvador: Editora Juspodvm, 2015.

MELLO, K. R. C. **Transporte urbano de passageiros: as contradições do poder público.** São Paulo: Expressa, 2000.

MENDES JUNIOR, R.; FUSCO, R. Projeto Carona Solidária na UFPR. **Revista Latino-Americana de Inovação e Engenharia de Produção**, Curitiba, v. 1, n. 1, p. 136-146. jan./jun. 2013. DOI <https://doi.org/10.5380/relainep.v1i1.31891>.

MICHAELIS. **Transporte**. Disponível em: <<https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=transporte>>. Acesso em: 06 jan. 2021.

_____. **Clandestino**. Disponível em: <<https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/clandestino/>>. Acesso em: janeiro 2021.

MINAS GERAIS. Lei nº 19.445 de 2011. **Estabelece normas para coibir o transporte metropolitano e intermunicipal clandestino de passageiros no Estado**. Disponível em: <<http://www.der.mg.gov.br/institucional/legislacao/leis-decretos>>. Acesso em: 18 jan. 2021.

MOKYR, J. The Second Industrial Revolution, 1870-1914. *IN*. CASTRONOVO, V. **Storia dell'economia Mondiale**. Rome: Laterza publishing, 1999, p. 219-245.

MORRIS, J. M.; DUMBLE, P. L.; WIGAN, M. R. Accessibility Indicators for Transport Planning. **Transportation Research Part A: General**, Grã Bretanha, v. 13A, n. 2, p. 91-109. abr. 1979. DOI [https://doi.org/10.1016/0191-2607\(79\)90012-8](https://doi.org/10.1016/0191-2607(79)90012-8).

NAIME, R. **Carona Solidária**. Ecodebate. Disponível em: <<https://www.ecodebate.com.br/2015/08/11/carona-solidaria-artigo-de-roberto-naime/>>. Acesso em: 05 jun. 2021.

NERY, E.; CAVALCANTE, U. **Regras para Patinetes Elétricos vão Gerar Multa por Uso Irregular**. Disponível em: <<https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2019/05/regras-para-patinetes-eletricos-vao-gerar-multa-por-uso-irregular.ghtml>>. Acesso em: janeiro 2021.

NOTÍCIAS DO DIA. **Carona Solidária Movimenta Redes Sociais**. Disponível: <<https://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/carona-solidaria-movimenta-redes-sociais>>. Acesso: 17 ago. 2017.

NOVELINO, M. **Curso de Direito Constitucional**. 10 ed. rev., ampl. e atual. Salvador: Editora Juspodivm, 2015.

NTU. Transporte Clandestino: Inseguranças e concorrência desleal. **NTUrbano**, Brasília, v. 42, p. 34-37, 2019.

OJIMA, Ricardo; MARANDOLA JR, Eduardo. Mobilidade populacional e um novo significado para as cidades: dispersão urbana e reflexiva na dinâmica regional não metropolitana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 14, n. 2, p. 103, 2012. DOI <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2012v14n2p103>.

OLIVA, J.; GIANANTI, R. **Espaço e Modernidade**: Temas da Geografia mundial. São Paulo: Atual Editora Ltda, 1995.

OSORIO, F. L. **As redes logísticas de minas gerais: os sistemas de transportes como agentes transformadores do espaço no triângulo mineiro**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Uberlândia, 2019. Disponível em:

<<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/25151/3/RedesLogisticasMinas.pdf>>. Acesso em: 06 abr. 2021.

ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL (OAB). 2020. Disponível em: <www.oabmg.org.br>. Acesso em: 10 dez. 2020.

PARANAÍBA, G. **Morte de Jovem Acende Alerta Sobre Risco de Combinar Carona por Aplicativo.** <https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2017/11/04/interna_gerais,914037/morte-de-jovem-acende-alerta-sobre-risco-de-carona-por-aplicativo.shtml>. Acesso em: 04 fev. 2021.

PARIZZI, J. H. **A desregulamentação da Gig Economy:** da promessa de empreendedorismo à concorrência desleal pela precarização do trabalho. In: Temas de Direito Contemporâneo. Uberlândia: LAECC, 2021.

PEIXOTO, L. C.; SANTIAGO, M. R. **A mobilidade urbana solidária no Estatuto das Cidades e sua concretização pela via da economia colaborativa.** Revista de Direito da Cidade, 2019. DOI <https://doi.org/10.12957/rdc.2019.36908>.

PEREIRA, L. A. G.; LESSA, S. N. O Processo de Planejamento e Desenvolvimento do Transporte Rodoviário no Brasil. **Caminhos da Geografia**, Uberlândia, v. 12, n. 40, p. 26-46, 2011.

PEREIRA, L. A. G.; MORAIS, S. D. Q.; FERREIRA, W. R. **A geografia dos transportes na organização do espaço urbano:** mobilidade e acidentes de trânsito. Revista Caminhos de Geografia, 2012. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16682>>. Acesso em: 26 mar. 2021.

PERES, M. A. C. **Do taylorismo/fordismo à acumulação flexível toyotismo à acumulação flexível toyotista:** novos paradigmas e velhos dilemas. Disponível em: <<https://docente.ifrn.edu.br/josesantos/disciplinas-2012.2/fundamentos-sociopoliticos-e-economicos-da-educacao-para-licqui2n/do-fordismo-taylorismo-a-acumulacao-flexivel>>. Acesso em: 08 dez. 2020.

PETZOLD, G.; PASQUAL, F. **O que Definiram as Sete Cidades Brasileiras que Lançaram Regras para o Uso de Patinetes Elétricos.** Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/08/o-que-definiram-sete-cidades-brasileiras-que-lancaram-regras-para-o-uso-de-patinetes>>. Acesso em: janeiro 2021.

PINHEIRO, S. S. M.; SOUZA, M. P.; GUIMARÃES, K. C. **Uberização:** a precarização do trabalho do capitalismo contemporâneo. Revista Serviço Social em Debate, v. 1, n. 2, 2018, p. 53-68. Disponível em: <<https://revista.uemg.br/index.php/Serv-Soc-Debate/article/view/3923>>. Acesso em: 20 jul. 2021.

PONS, J. M. S. e REYNÉS, M. R. M. **Geografía de los Transportes.** Palma (Illes Balears), Espanha: Universitat de les Illes Balears, 2004.)

PREFEITURA DE UBERLÂNDIA. **Dados Geoeconômicos de Uberlândia.** Disponível em: <<http://docs.uberlandia.mg.gov.br/wp->

content/uploads/2020/06/Dados-Geocon%C3%B4micos.pdf>. Acesso em 11 dez. 2020.

QUEIROZ, C. dos S. Patinetes Elétricos e o Direito Urbanístico: O uso dos patinetes elétricos como instrumento de mobilidade urbana. **Relva**, Juara, v. 7, n. 1, p. 29-49, 2020.

RAMOS, R. **A Era Digital e a Economia do Século XXI**. Disponível em: <<https://www.brasildefatope.com.br/2018/09/19/artigo-or-a-era-digital-e-a-economia-do-seculo-xxi>>. Acesso em: 06 jan. 2021.

RAPOSO, L. L. A.; MOURA, R. A. **Implantação de Micro Mobilidade Urbana Através das Patinetes Elétricas no Município de São José dos Campos/SP Como Logística Flexível de Locomoção**. Disponível em: <<https://publicacao.cimatech.com.br/index.php/cimatech/article/download/211/61/>>. Acesso em: 26 jan. 2021.

REUTERS. **Uber Widens Taxi app to Japan's Tokyo but Ride-sharing Still Barred**. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/us-uber-japan-idUSKBN24416F>>. Acesso em: 05 fev. 2021.

RIVERA, V. M. I.; ZARAGOZA, M. L. **Análisis de los Sistemas de Transporte**. 1 ed. Instituto Mexicano del Transporte, Sanfandila (México), 2007.

ROBERTSON, M. **The History of Transportation: Planes, trains and automobiles**. Disponível em: <<https://www.lelandwest.com/planes-trains-automobiles-the-history-of-transportation.cfm>>. Acesso em: 06 jan. 2021.

ROCHA, P. S. B. **Aplicativos de transporte de passageiros como uber e 99 em belo horizonte: uso e características dessas plataformas**. Portal de Periódicos Unisul. 2018. Disponível em: <<https://riuni.unisul.br/handle/12345/6324>>. Acesso em: 22 mar. 2021.

RODRIGUE, J. P. **What is Transport Geography?** Disponível em: <<https://transportgeography.org/contents/chapter1/what-is-transport-geography/>>. Acesso em: 04 jan. 2021. DOI <https://doi.org/10.4324/9780429346323-1>.

RODRIGUES, J. M. **Mapa da motorização individual no Brasil – Relatório 2019**. Observatório das Metrôpoles. Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/wp-content/uploads/2019/09/mapa_moto_2019_v2.pdf>. Acesso em: 27 jan. 2021.

_____. Mobilidade Urbana no Brasil: Crise e desafios para as políticas públicas. **TCEMG**, Belo Horizonte, v 34, n. 3, p. 80-93, 2016.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. 5 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2014.

ROSSI, T. **Linha Verde: Moradores de Vitória temem insegurança com “carona solidária”**. Disponível em: <<https://eshoje.com.br/linha-verde-moradores-de-vitoria-temem-inseguranca-com-carona-solidaria/>>. Acesso em: 04 fev. 2021.

R7. **Aplicativos e Carona Solidária: Polêmicas tendências do transporte no México**. Disponível em: <<https://noticias.r7.com/economia/aplicativos-e-carona-solidaria-polemicas-tendencias-do-transporte-no-mexico-04012015>>. Acesso em: 04 fev. 2021.

SALGADO, H. C. **Meios de Transporte e Roteiros**. 1 ed. Montes Claros: Instituto Federal do Norte de Minas Gerais, 2015.

SANTOS, A. **Geografia e Epidemiologia da dengue na cidade de Uberlândia, MG (2003-2010): uma abordagem holística**. Uberlândia, 2012. (Tese de Doutorado – Universidade Federal de Uberlândia).

SANTOS, H. F.; ALVES, F. D. **O meio técnico-científico-informacional nos estudos de geografia agrária: levantamento bibliográfico de trabalhos publicados em revistas eletrônicas brasileiras**. VII Congresso Brasileiro de Geógrafos. Associação dos Geógrafos Brasileiros. Vitória/ES, 2014. Disponível em: <http://www.cbg2014.agb.org.br/resources/anais/1/1403534355_ARQUIVO_O_MEIOTECNICO-CIENTIFICO-INFORMACIONAL_NOS_ESTUDOSDEGEOGRAFIAAGRARIA.pdf>. Acesso em 21 jan. 2021.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo / razão e emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

_____. **Técnica, espaço, tempo: Globalização e meio técnico-científico-informacional**. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, J. E. S. S.; SOUZA, G. A. **Uma Análise do Espaço na Geografia dos Transportes Dentro da Ciência Geográfica**. Disponível em: <<http://pluris2010.civil.uminho.pt/Actas/PDF/Paper214.pdf>>. Acesso em: 14 set. 2020.

SARLET, I. W. **A eficácia dos direitos fundamentais**. 6. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2006.

_____. **Direito fundamental ao transporte traz novos desafios a velhos problemas**. Consultor Jurídico (CONJUR), 2015. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2015-set-25/direitos-fundamentais-direito-fundamental-transporte-traz-novos-desafios-velhos-problemas>>. Acesso em: 07 jan. 2021.

SCHMIDT, Elcio Luís. **O sistema de transporte de cargas no Brasil e sua influência sobre a Economia**. Florianópolis: 2011. 88p. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) – Departamento de Ciências Econômicas – Universidade de Santa Catarina. 2011.

SEBRAE. **Carona Solidária**: Menos carros nas ruas, maior qualidade de vida. Disponível em: <http://sustentabilidade.sebrae.com.br/Sustentabilidade/Para%20sua%20empresa/Publica%C3%A7%C3%B5es/2016_06_CARONA-SOLID%C3%81RIA.pdf>. Acesso em: 06 fev. 2021.

_____. **O que é uma startup?** Disponível em: <<https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/o-que-e-uma-startup,6979b2a178c83410VgnVCM1000003b74010aRCRD>>. Acesso em: 14 abr. 2021.

SELL, F. S. **Coliving em um edifício de uso misto sustentável**. Trabalho de Conclusão de curso – Universidade do Sul de Santa Catarina, Florianópolis, 2017.

SENADO FEDERAL. **Carona Solidária**. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/institucional/programas/senado-verde/eixos-tematicos/qualidade-de-vida/mobilidade-urbana-1/carona-solidaria>>. Acesso em: 13 out. 2017.

SILVA, C. P. C.; BOWNS, C. Transporte e equidade: ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília. **Cadernos Metrôpole**, v. 19, p. 293-317, 2018. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/8720>>. Acesso em: 04 jan. 2021.

SILVA, D. B. C. **Transporte Solidário**: Uma rede colaborativa para cidades mais sustentáveis. 63f. Trabalho de Conclusão de Curso, Engenharia Urbana, Escola Politécnica, UFRJ, Rio de Janeiro, 2015, 62p.

SILVA, F. G. F. da. Transporte Irregular de Passageiros Versus Regular: Um estudo de intervenções regulatórias com modelo Logit. **ANTT**, Brasília, v. 2, n. 1, p. 16-25, 2010.

SILVA JUNIOR, I. G.; RANGEL, T. L. V. **O direito social ao transporte: mobilidade urbana e meio de promoção de direitos fundamentais**. Revista Âmbito Jurídico nº 163 – Ano XX. Agosto, 2017. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-constitucional/o-direito-social-ao-transporte-mobilidade-urbana-e-meio-de-promocao-de-direitos-fundamentais/>>. Acesso em: 08 jan. 2021.

SILVA, L. A. S. **Carona dinâmica como medida de mobilidade sustentável em campus universitário**. Dissertação de Mestrado. Engenharia Civil, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2017.

SILVA, M. M. F. **Geografia dos Transportes no Brasil**. 1 ed. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949. 268p.

SILVA, R. O. **O psicólogo na promoção da saúde e prevenção de acidentes de trânsito**. In: **Trânsito e mobilidade humana**: Psicologia, Educação e Cidadania. Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2010. Disponível em: <<http://www.crprs.org.br/upload/edicao/arquivo52.pdf>>. Acesso em: 29 jun. 2021.

SIMÕES, C. C. S. Breve Histórico do Processo Demográfico. *IN*: FIGUEIREDO, A. H. de, org. **Uma Visão Geográfica e Ambiental no Início do Século XXI**. Rio de Janeiro: IBGE, 2016, 435p. DOI https://doi.org/10.21579/isbn.9788524043864_cap.2.

SOARES, J. M. M. **Coworking, uma forma de organização de trabalho**: conceitos e práticas na cidade de São Paulo. Universidade Federal do Paraná – UFPR, Curitiba, 2015. DOI <https://doi.org/10.5380/atoz.v4i2.42337>.

SOARES, R. D. G. **Bicicleta e Mobilidade Urbana**: Modismo ou solução sustentável para o transporte na cidade de São Paulo. 37 f. Trabalho de Conclusão de Curso, Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015, 35p.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: _____. (Org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente, 2001b, p.235-253.

TECMUNDO. **Waze Lança Serviço de Carona Solidária Para Diminuir Carros nas Ruas**. Disponível em: <<https://www.tecmundo.com.br/apps/104880-waze-lanca-servico-carona-solidaria-diminuir-carros-ruas.htm>>. Acesso em 17 ago. 2017.

_____. **Sony é a nova rival da Uber no Japão com o app S.ride**. Disponível em: <<https://www.tecmundo.com.br/mobilidade-urbana-smart-cities/140522-sony-nova-rival-uber-japao-app-s-ride.html>>. Acesso em: 10 abr. 2021.

TERRAGNO, P. C.; NASCIMENTO, A. Uberização e precarização do trabalho: a nova relação de emprego e as consequências do não reconhecimento de vínculo empregatício pelos tribunais. **Res Severa Verum Gaudium**. Porto Alegre, v. 5, n. 1, p. 321-343, out. 2020. Disponível em: <<https://www.seer.ufrgs.br/ressevera>>. Acesso em: 20 jul. 2021.

TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL (TSE). **Estatísticas de Eleitorado**. Disponível em: <<http://www.tse.jus.br/eleitor/estatisticas-de-eleitorado/consulta-quantitativo>>. Acesso em: 11 dez. 2020.

UBER. **Fatos e Dados Sobre a Uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: janeiro 2021.

UBERLÂNDIA. Disponível em: <<https://www.uberlandia.mg.gov.br/>>. Acesso em: 11 dez. 2020.

UBUS. **UBus**. Quem somos. Disponível em: <<https://www.ubus.com.br/>>. Acesso em: 03 abr. 2021.

VASCONCELLOS, E. A. Transporte e Meio Ambiente. *In*: **Transporte e Meio Ambiente**. São Paulo: ANTP/BNDES, 2007, p. 10-25.

WAULTERS, R. **Ride-sharing has Arrived in Europe, and the Race is on Between BlaBlaCar and Carpooling.com**. Disponível em: <<https://tech.eu/features/481/ride-sharing-europe-carpooling-blablacar/>>. Acesso em: 01 fev. 2021.

WISNIEWSKI, P. C.; ESPOSITO, L. A. Mobilidade Urbana e o Caso Uber: Aspectos jurídicos e sociais da startup. **Perspectiva**, Erechim, v. 40, n. 150, p. 63-74, 2016.

WITIUK, R. L.; OSTEN, F. B. **Estudo de viabilidade de carona como um modal de transporte atrativo para estudantes do campus Curitiba da PUCPR**. UFPR, Curitiba, 2018. DOI <https://doi.org/10.5380/1stpr2018.artcomp06p61-69>.

ZUANELLA, M. **O Transporte Clandestino no Brasil e seu Impacto**. Disponível em: <<https://www.editorajc.com.br/o-transporte-clandestino-no-brasil-e-seu-impacto/>>. Acesso em: janeiro 2021.

APÊNDICE**APÊNDICE A**

Questionário: “Carona Solidária e Redes Sociais”.

"Carona Solidária e Redes Sociais" - Questionário

O presente questionário faz parte de pesquisa de Doutorado (2018-2022) do PPGEIO da Universidade Federal de Uberlândia. O trabalho com o título: "CARONA SOLIDÁRIA, REDES SOCIAIS E DIREITOS: o transporte sob a perspectiva das novas configurações do fluxo regional de pessoas advindas das interações virtuais" é desenvolvido pelo doutorando Fausto Amador Alves Neto, sob orientação do prof. Dr. William Rodrigues Ferreira e tem como foco investigar a utilização de caronas solidárias em transportes intermunicipais, bem como traçar um perfil dos usuários que aderem às formas alternativas de transporte. Os dados coletados serão tabulados, servindo de base para estudo e discussão sobre a temática, mantendo-se o sigilo dos dados pessoais dos participantes da pesquisa, que devem ser maiores de 18 (dezoito) anos.

*Obrigatório

Endereço de e-mail *

Seu e-mail

Nome Completo *

Sua resposta

Sexo *

Masculino

Feminino

Cidade onde reside *

Mencionar aqui apenas o nome da cidade onde reside sem mencionar o Estado

Sua resposta



Estado da Federação *

- Acre (AC)
- Alagoas (AL)
- Amapá (AP)
- Amazonas (AM)
- Bahia (BA)
- Ceará (CE)
- Distrito Federal (DF)
- Espírito Santo (ES)
- Goiás (GO)
- Maranhão (MA)
- Mato Grosso (MT)
- Mato Grosso do Sul (MS)
- Minas Gerais (MG)
- Pará (PA)
- Paraíba (PB)
- Paraná (PR)
- Pernambuco (PE)
- Piauí (PI)
- Rio de Janeiro (RJ)
- Rio Grande do Norte (RN)
- Rio Grande do Sul (RS)
- Rondônia (RO)
- Roraima (RR)
- Santa Catarina (SC)



- São Paulo (SP)
- Sergipe (SE)
- Tocantins (TO)

Faixa Etária *

Selecionar a faixa etária que representa sua idade

- entre 18 e 20 anos
- entre 21 e 30 anos
- entre 31 e 40 anos
- entre 41 e 50 anos
- entre 51 e 60 anos
- mais de 60 anos

Escolaridade *

- Ensino fundamental incompleto
- Ensino fundamental completo
- Ensino médio incompleto
- Ensino médio completo
- Ensino superior incompleto
- Ensino superior completo
- Pós Graduação incompleta
- Pós Graduação completa



Ocupação *

- Estudante
- Autônomo
- Empregado em empresa privada
- Servidor público
- Empresário
- Aposentado
- Desempregado
- Outro:

Situação socioeconômica (renda) *

- Até 1 salário mínimo
- De 1 a 3 salários mínimos
- De 3 a 6 salários mínimos
- de 6 a 10 salários mínimos
- Mais de 10 salários mínimos
- Sem renda

Possui veículo automotor e Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ? *

- Sim
- Não



Tem acesso à internet? *

- Sim
- Não

Já ouviu falar no termo "carona solidária"? *

- Sim
- Não

Utiliza ou já utilizou forma alternativa de transporte (carona) para viagens? *

- Sim
- Não

Página 1 de 2

[Próxima](#)

Nunca envie senhas pelo Formulários Google.

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google. [Denunciar abuso](#) - [Termos de Serviço](#) - [Política de Privacidade](#)

Google Formulários



"Carona Solidária e Redes Sociais" - Questionário

*Obrigatório

"Carona Solidária e Redes Sociais" - Questionário

O presente questionário faz parte de pesquisa de Doutorado (2018-2022) do PPGEQ da Universidade Federal de Uberlândia. O trabalho com o título: "CARONA SOLIDÁRIA, REDES SOCIAIS E DIREITOS: o transporte sob a perspectiva das novas configurações do fluxo regional de pessoas advindas das interações virtuais" é desenvolvido pelo doutorando Fausto Amador Alves Neto, sob orientação do prof. Dr. William Rodrigues Ferreira e tem como foco investigar a utilização de caronas solidárias em transportes intermunicipais, bem como traçar um perfil dos usuários que aderem às formas alternativas de transporte. Os dados coletados serão tabulados, servindo de base para estudo e discussão sobre a temática, mantendo-se o sigilo dos dados pessoais dos participantes da pesquisa, que devem ser maiores de 18 (dezoito) anos.

Considerando um período de um mês, qual frequência de utilização? *

- Utilizo vez ou outra em situação pontual
- 1 vez por mês
- 2 vezes por mês
- 3 vezes por mês
- 4 vezes por mês
- 5 vezes por mês
- De 5 a 10 vezes por mês
- Mais de 10 vezes



Qual(is) o(s) motivo(s) da utilização de transporte alternativo (carona) *

- Saúde (consultas médicas, tratamentos médicos, visitas e/ou acompanhamento a doentes hospitalizados, etc.)
- Educação (estudos, aulas, cursos, pesquisa, etc.)
- Lazer (passeio, compras, visitas a parentes e amigos, sessão de cinema, teatro, shows artísticos, etc.)
- Trabalho
- Outro:

Qual o principal destino? (Cidade/Estado) *

Sua resposta

Como consegue/combina uma carona? *

- Fica na rodovia acenando
- Pergunta familiares, vizinhos e pessoas próximas que viajarão o mesmo trajeto
- Telefone
- Internet
- Outro:



Em sendo a internet sua principal fonte de carona, indique a ferramenta mais utilizada *

- Não se aplica (quando a resposta anterior não for "internet")
- Facebook (grupos específicos de caronas)
- WhattsApp (grupos de caronas)
- BlaBlaCar
- Zumpy
- Waze carpool
- Wunder Carpool
- Buser
- Outro:

A utilização da carona se dá de forma gratuita ou há algum custo? *

- Gratuita
- Mediante pagamento

No caso de haver pagamento, como é aferido o valor da carona? *

- Divisão por igual dos gastos com a viagem entre os usuários após finalizar o trajeto
- Preço fixo pré-estabelecido pelo dono/conductor do veículo



O que motiva viajar utilizando meio alternativo de transporte (carona) em detrimento do uso de veículo próprio (quando possui) ou de transporte coletivo regular (ônibus)? *

Indique uma ou mais opções

- Preço
- Conforto
- Facilidade
- Agilidade
- Possibilidades de horários diversos
- Outro:

Na sua opinião, a carona é um meio legalizado de transporte? *

- Sim
- Não
- Não sei opinar

Página 2 de 2

[Voltar](#)

Enviar

Nunca envie senhas pelo Formulários Google.

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google. [Denunciar abuso](#) - [Termos de Serviço](#) - [Política de Privacidade](#)

Google Formulários



ANEXO A

Análise de Impacto Regulatório – Nível 1

Tema: PET 3.40 – Perdimento de veículos flagrados na execução de transporte clandestino de passageiros.



Análise de Impacto Regulatório – Nível 1

Tema: PET 3.40 - Perdimento de veículos flagrados na execução de transporte clandestino de passageiros.

Versão: 1.0

Eixo Temático 3: Serviços de Transporte de Passageiros

Referência: Processo nº 50500.091085/2015-86

Esta Análise de Impacto Regulatório é um instrumento de análise técnica, cujas informações e conclusões são fundamentadas no debate público e nas análises promovidas pelas pessoas responsáveis pelo tema, não refletindo necessariamente a posição final e oficial da Agência, que somente se firma por deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT.



Handwritten signatures and initials in blue ink.



AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUREG/ANTT

Área: SUREG

Versão: 1.0

Data: 06/04/2018

SEÇÃO 1 - IDENTIFICAÇÃO DA ANÁLISE

1. Quais as palavras-chave para facilitar pesquisas sobre esta AIR?

Perdimento, transporte clandestino, transporte rodoviário interestadual de passageiros.

2. Quais são os processos relacionados ao tema?

O projeto da Agenda Regulatória da ANTT relacionado ao tema, que encontra-se em curso, é de “Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT ao TRIIP”, constante no Eixo Temático 3 (Processo nº 50500.115287/2013-31).

Ademais, outros temas da Agenda Regulatória já concluídos têm relação com o tema. Tais temas resultaram nos seguintes normativos:

- **Resolução ANTT nº 4.287, de 13 de março de 2014:** Estabelece procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros.
- **Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016:** Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização.
- **Resolução ANTT nº 5.285, de 09 de fevereiro de 2017:** Dispõe sobre o Esquema Operacional de Serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização.

3. Quais são as AIR relacionadas?

Não há.

4. Em qual etapa está sendo concluída a presente versão da AIR? Antes do início, no início, no meio ou no final do Projeto?

No meio: etapa 1.7 do cronograma previsto no Plano de Projeto.



AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUREG/ANTT

Área: SUREG
Versão: 1.0
Data: 06/04/2018



SEÇÃO 2 - DIAGNÓSTICO E MAPEAMENTO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

1. Qual o problema a ser solucionado ou a oportunidade a ser explorada?

A pena de perdimento de bens, também conhecido como confisco ou sequestro de bens, é prevista em lei sobretudo diante da utilização de bens para a prática de crimes, tais como o contrabando, o descaminho, o tráfico de drogas. Recentemente, a Lei nº 12.996/2013 alterou a Lei 10.233/2001 de modo a inserir a sanção de perdimento do veículo utilizado duas vezes no período de um ano no transporte clandestino de passageiros. Tal inclusão demonstra a preocupação do legislador com essa atividade socialmente danosa, que afeta a segurança e a qualidade da prestação do serviço de transporte. Ademais, constitui-se como um instrumento de *enforcement*, na medida em que estabelece uma penalidade mais severa e efetiva, que incentiva as empresas irregulares a buscarem sua regularização junto à ANTT.

A mera previsão legal da pena de perdimento, no entanto, não é suficiente para sua aplicação. É necessário que a ANTT, no âmbito de seu poder normativo, defina todo procedimento para efetivar a sanção legal. Nesse contexto, o projeto da Agenda Regulatória visa regulamentar os seguintes temas: a) o momento de aplicação da penalidade de perdimento, bem como eventuais procedimentos administrativos específicos diferentes da Res. 5083; b) a definição clara das hipóteses de cabimento da penalidade de perdimento; c) as hipóteses de destinação do veículo declarado perdido; d) novas definições sobre a apreensão e multa.

Durante a fase inicial do projeto, verificou-se que a definição do momento de aplicação da penalidade de perdimento (item 'a' supramencionado) tem o condão de influenciar todos os demais tópicos do projeto. Isso porque, no momento em que a ANTT declara o perdimento de um veículo (ato administrativo de natureza constitutiva), há uma transferência de propriedade e a ANTT passa a ser responsável pelo ônus de guarda e manutenção do bem. Dessa forma, o lapso temporal para julgamento administrativo do processo de perdimento passa a afetar diretamente nas despesas e custos relacionados à manutenção e desfazimento do bem. Assim, diante das alternativas mapeadas, surgiu a necessidade de elaboração da presente Análise de Impacto Regulatório – AIR, com vistas a definição do momento de aplicação da penalidade de perdimento.

2. A ação regulatória visa corrigir falhas de mercado? Quais?

Não, este documento se concentrará na análise do momento de aplicação da penalidade. Portanto, a ação regulatória visa precipuamente mitigar/evitar o risco de falha regulatória que poderá advir da aplicação inadequada do disposto na Lei, conforme resposta da pergunta desta sessão.

3. A ANTT tem competência para regulamentar o assunto? Se sim, quais são os dispositivos legais que dispõem sobre essa competência?

A pena de perdimento de bens, também conhecido como confisco ou sequestro de bens, está albergada pela Constituição da República Federativa do Brasil, em seu art. 5º, inciso XLVI, 'b', abaixo transcrito. Embora o ordenamento jurídico pátrio garanta o direito de propriedade,



AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUREG/ANTT

Área: SUREG

Versão: 1.0

Data: 06/04/2018

nos termos do art. 5º, caput e inciso XXII, não o faz de maneira absoluta, ao passo que a propriedade somente é legítima se observar a sua função social.

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:

a) privação ou restrição da liberdade;

b) perda de bens;

c) multa;

d) prestação social alternativa;

e) suspensão ou interdição de direitos;

No âmbito dos transportes, desde a criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, por meio da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, é prevista a atribuição de combate ao transporte de passageiros sem ato de outorga expedido pela Agência, senão vejamos:

“Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário: (...)

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do caput, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.”

Todavia, somente com a edição da Lei nº 12.996/2013, que alterou a Lei 10.233/2001, foi inserida a sanção de perdimento como um meio para o alcance de tal objetivo, conforme previsto nos arts. 78-A e 78-K abaixo transcritos:

“Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANTT e pela ANTAQ, sem prejuízo das de natureza civil e penal: (...)

VI - perdimento do veículo.

(...)

§ 3º Caberá exclusivamente à ANTT a aplicação da sanção referida no inciso VI do caput.

(...)

Art. 78-K. O perdimento do veículo aplica-se quando houver reincidência no seu uso, dentro do período de 1 (um) ano, no transporte terrestre coletivo interestadual ou internacional de passageiros remunerado, realizado por pessoa física ou jurídica que não possua ato



AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUREG/ANTT

Área: SUREG

Versão: 1.0

Data: 06/04/2018

Foram definidas algumas premissas no decorrer do projeto, alinhadas às diretrizes dadas pelo Diretor patrocinador do projeto. São elas:

8.1. O projeto da Agenda Regulatória, por si só, não é suficiente para implementação da penalidade de perdimento:

A mera previsão legal da pena de perdimento não é suficiente para sua aplicação. É necessário que a ANTT, no âmbito de seu poder normativo, defina todo procedimento para efetivar a sanção legal, bem como para definir a destinação do bem após a emissão da declaração. Tal atribuição é prevista no art. 24, inciso XVIII da Lei nº 10.233/2001, que assevera a competência da Agência para, em sua esfera de atuação, “dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes”.

Assim sendo, não restam dúvidas acerca da necessidade de se regulamentar a sobredita sanção, de modo a conferir segurança jurídica nesse grande mercado de transporte de passageiros, que envolve cerca de 4.000 (quatro mil) empresas habilitadas, 27.000 (vinte e sete mil) veículos cadastrados e 3.200 (três mil e duzentas) linhas.

Tal regulamentação é o escopo do projeto da Agenda Regulatória, que tratará dos seguintes assuntos:

- Definição do procedimento para emissão da Declaração de Perdimento pela Agência, observados os princípios do contraditório e da ampla defesa;
- Definição das possibilidades de local de guarda do veículo apreendido, bem como dos procedimentos e custos decorrentes dessas providências;
- Definição das destinações possíveis do bem declarado perdido (destruição, doação, leilão, p. ex.), bem como os procedimentos para transferência de propriedade e/ou desfazimento do bem;
- Definição acerca do setor interno da Agência que será responsável pelo processamento dos autos para possibilitar a finalização dos processos de atuação e perdimento em prazo adequado para o cumprimento da Lei, bem como para realizar a interface com outros órgãos (por exemplo: DETRANs, Judiciário), do julgamento sobre a destinação do bem, da parte cartorial, de leilão, se couber;
- Definição do procedimento para emissão da Declaração de Perdimento pela Agência e realizar as alterações normativas decorrentes, tais como alteração de outros instrumentos regulamentares (Resoluções, portarias, etc), definição de atribuições administrativas de cada unidade organizacional no procedimento de aplicação da penalidade de perdimento.

Não obstante, também se encontra em curso na ANTT a Iniciativa Estratégica de Combate a Clandestinos, que visa o aperfeiçoamento contínuo da fiscalização e combate ao transportador



AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUREG/ANTT

Área: SUREG

Versão: 1.0

Data: 06/04/2018



sem vínculo com a ANTT. Nesse contexto, estão inseridos outros aspectos necessários à implementação da sanção de perdimento, tais como a realização de convênios com instituições policiais, capacitação de fiscais, adequação do SIFAMA e expansão da rede de serviços de guarda e remoção de veículos. Até o presente momento, o plano de projeto da referida iniciativa prevê como escopo as seguintes ações:

- Elaborar as diretrizes de combate ao transporte clandestino;
- Elaborar o Plano Anual de Fiscalização referente às ações de combate ao transporte clandestino com o devido alinhamento às diretrizes, visando à promoção da integração e continuidade das ações;
- Estruturar os processos e procedimentos de construção do conhecimento e inteligência operacional necessários à eficácia das ações de combate ao transporte clandestino;
- Disponibilizar e elaborar as diretrizes de gestão dos meios, equipes, viaturas e demais condições técnicas necessárias à execução das ações de combate ao transporte clandestino;
- Revisar os convênios com instituições policiais, priorizando as atividades de combate ao transporte clandestino nos respectivos planos de trabalho;
- Padronizar os procedimentos de fiscalização e combate ao transporte clandestino;
- Formar e formalizar a equipe especializada de combate ao transporte clandestino;
- Criar a estrutura e o programa de capacitação continuada da equipe especializada, inserindo-a no Plano Anual de Capacitação da Agência;
- Revisar o Chamamento Público de credenciamento de serviços de guarda e remoção de veículos;
- Expandir a rede de serviços de guarda e remoção de veículos credenciados;
- Avaliar os riscos e declarar a atividade da equipe especializada de combate de clandestinos como “de risco” para aquisição de armas não-letais, coletes balísticos e avaliação do uso e aquisição de armas de fogo para porte institucional;
- Disponibilizar as condições técnicas mínimas necessárias aos procedimentos de guarda dos veículos apreendidos, bem como dos procedimentos e custos decorrentes dessas providências; e
- Adequar a construção do SIFAMA e suas rotinas aos procedimentos de fiscalização padronizados e adotados pelas equipes técnicas, pelas Coordenações de Fiscalização, Gerência e Superintendência de Fiscalização, seja para registro, seja para a emissão de relatórios de controle e desempenho.



AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUREG/ANTT

Área: SUREG

Versão: 1.0

Data: 06/04/2018

Assim sendo, a regulamentação via resolução, por si só, também não é suficiente para implantação da penalidade. Os projetos mencionados estão intimamente ligados e devem caminhar *pari passu* com vistas à efetivação da pena de perdimento, a despeito da condução de ambos ser feita por chefes de projeto distintos, cada qual no seu âmbito de atuação (Agenda Regulatória e Planejamento Estratégico).

8.2. A penalidade de perdimento não pode ser aplicada sem a garantia da ampla defesa e do contraditório:

A imposição de restrições de ordem jurídica, pelo Estado, quer se concretize na esfera judicial, quer se realize no âmbito estritamente administrativo (como sucede o estabelecimento de uma penalidade de perda de propriedade), supõe, para legitimar-se constitucionalmente, o efetivo respeito, pelo Poder Público, da garantia indisponível do *due process of law*, assegurada, pela Constituição da República (art. 5º, LIV), à generalidade das pessoas, eis que o Estado, em tema de limitação ou supressão de direitos, não pode exercer a sua autoridade de maneira abusiva e arbitrária. Nesse contexto, assim leciona Maurício Pezzi Lopes¹:

“Em relação ao perdimento de bens, considerando que há uma “privação de bens” do particular, não restam dúvidas de que o devido processo legal é condição sine qua non de validade de qualquer procedimento que o declare, na forma do citado art., 5º, LIV, da Constituição. A respeito disso, é fato que, mesmo antes da sua promulgação, a Jurisprudência já identificava a necessidade do processo legal para a declaração do perdimento de bens, especialmente no processo administrativo”.

Assim, torna-se essencial a observância aos princípios da ampla defesa e do contraditório na construção da norma, para que a aplicação da penalidade tenha higidez jurídica.

8.3. O procedimento deve estar alinhado com a fiscalização remota que vem sendo implementada por meio do projeto Canal Verde Brasil

A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, dispõe em seu art. 6º que a prestação de serviço adequado deve satisfazer as condições de eficiência e atualidade, sendo esta última caracterizada pela “modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço”.

No âmbito da ANTT vem sendo implementado o projeto Canal Verde Brasil, que permite a fiscalização remota das rodovias federais concedidas. Este projeto alinha-se às diretrizes legais, na medida em que se utiliza de meios tecnológicos (atualidade) para ampliar significativamente o número de veículos fiscalizados (eficiência). Nesse contexto, a elaboração da norma regulamentadora do perdimento deve estar alinhada com os preceitos e procedimentos mais modernos de fiscalização.

¹ Maurício Pezzi Lopes, Éder. “O perdimento de bens em favor da União – da previsão legal a sua conformação no ordenamento constitucional brasileiro. Editora Kiron. p. 109.



AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUREG/ANTT

Área: SUREG
Versão: 1.0
Data: 06/04/2018



9. Foram identificados estudos, pesquisas, teses, relatórios ou informações relevantes da Agência ou de fontes externas que podem contribuir para a análise? Quais?

Sim, foram consultados artigos e teses jurídicas sobre o tema, bem como relatórios de fiscalização de combate ao transporte clandestino. Ademais, foi realizada reunião com membros da Receita Federal do Brasil, com vistas a identificar os procedimentos utilizados por eles na aplicação da penalidade de perdimento.

10. Os atores internos e os atores externos já foram consultados? Qual foi ou será a estratégia de consulta?

Dentro do projeto busca-se continuamente o mais amplo diálogo com as Superintendências interessadas e afetadas pelo processo regulatório dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros, principalmente a Superintendência de Governança Regulatória (SUREG), Superintendência de Transporte de Passageiros (SUPAS) e Superintendência de Fiscalização (SUFIS).

Em relação à consulta aos atores externos, foi prevista no plano de projeto a realização de uma reunião participativa com as entidades representativas das transportadoras. Ademais, encontra-se prevista a realização de Audiência Pública, a ser realizada na próxima fase do projeto, para validação da proposta final de regulamentação do tema.



AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUREG/ANTT

Área: SUREG
Versão: 1.0
Data: 06/04/2018

SEÇÃO 3 - ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS

1. BREVE INTRODUÇÃO

Conforme já mencionado, a penalidade de perdimento foi estabelecida pela Lei nº 12.996/2013, que alterou a Lei 10.233/2001, de modo a inserir a sanção de perdimento como um meio para o alcance do objetivo de combate ao transporte clandestino, conforme previsto nos arts. 78-A e 78-K abaixo transcritos:

“Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANTT e pela ANTAQ, sem prejuízo das de natureza civil e penal: (...)

VI - perdimento do veículo. (...)

§ 3º Caberá exclusivamente à ANTT a aplicação da sanção referida no inciso VI do caput.

Art. 78-K. O perdimento do veículo aplica-se quando houver reincidência no seu uso, dentro do período de 1 (um) ano, no transporte terrestre coletivo interestadual ou internacional de passageiros remunerado, realizado por pessoa física ou jurídica que não possua ato de outorga expedido pela ANTT. (Incluído pela Lei nº 12.996, de 2014)”.

Diante disso, verifica-se que a própria lei delimitou o âmbito de aplicação da sanção de perdimento, na medida em que condicionou sua aplicação aos casos de reincidência no transporte clandestino de passageiros. Assim, cabe à ANTT dispor sobre a forma de implementar a penalidade, ou seja, definir os procedimentos para aplicação da penalidade de modo consonante com todo o arcabouço normativo vigente.

Nesse contexto, um dos principais problemas para a aplicação da sanção de perdimento refere-se ao momento no qual o veículo deve ser declarado perdido. Em outras palavras, busca-se definir se a declaração de perdimento será emitida pela Agência: a) de imediato diante do flagrante; b) após a primeira decisão administrativa; ou c) somente diante do julgamento administrativo definitivo. A definição de tal momento tem o condão de influenciar todo o restante do procedimento, sobretudo a questão de responsabilidade pela guarda do veículo e pela absorção dos custos decorrentes de tal custódia.

Insta salientar que, em decorrência dos aspectos jurídicos relacionados a essa questão, foi realizada consulta à PRG acerca do tema, por meio da Nota Técnica 036/2017/SUREG/ANTT. Tal consulta teve por escopo verificar quais das alternativas mapeadas seriam viáveis juridicamente e, paralelamente, quais deveriam ser excluídas da análise. O posicionamento da PRG acerca das alternativas também será explicitado na análise detalhada realizada a seguir.



AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUREG/ANTT

Área: SUREG

Versão: 1.0

Data: 06/04/2018



1.1. Alternativa “1”

Não regulamentar a penalidade de perdimento.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Não resolveria o problema. Conforme já mencionado, apesar de a penalidade estar prevista em lei, é necessário que a ANTT defina, no âmbito de seu poder normativo, todo procedimento para efetivar a sanção legal. Ademais, não poderia a ANTT abrir mão de tal competência, haja vista o princípio da inderrogabilidade, segundo o qual o ente público não pode se imiscuir de suas atribuições definidas em lei.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

Não geraria qualquer mudança no mercado em relação à situação atual do combate ao transporte clandestino.

- **Agência.**

- Não haverá custos decorrentes da regulamentação e sua implementação, mencionados nas outras alternativas; e
- Não garante a efetividade da sanção de perdimento, nem do combate ao transporte clandestino.
- Descumprimento de competência expressa em lei.

- **Usuários.**

- Baixo impacto à realidade do usuário, continuidade das situações de risco à segurança, conforto e higiene, já que se não houver alteração do paradigma no combate ao transporte o impacto da adoção do perdimento no mercado é baixo.

- **Operadores de serviços regulares**

- Sem alterações nas condições do mercado operado com a continuidade da concorrência desleal pelos operadores clandestinos devido ao baixo impacto das ações de combate a clandestino.

- **Transportadores clandestinos**

- Possibilidade de continuar a explorar ilegalmente o mercado regulado com baixa probabilidade de serem fiscalizados e terem seus veículos apreendidos ou perdidos.

1.2. Alternativa “2”

Aplicação do perdimento imediatamente após o segundo flagrante, antes da abertura do prazo de defesa, semelhante aos casos de aplicação da referida sanção pela Receita Federal, nos termos do inciso II do parágrafo 1º do art. 2º da Portaria MF nº 282/2011.

Resolveria o problema da seguinte forma:



AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUREG/ANTT

Área: SUREG

Versão: 1.0

Data: 06/04/2018

Assim que o veículo fosse flagrado pela segunda vez no prazo de um ano, já seria encaminhado para destinação, por quaisquer dos instrumentos previstos em norma (doação, leilão, sucata, etc).

Apesar do mapeamento de tal possibilidade, a consulta realizada à Procuradoria-Federal da ANTT, consubstanciada no Parecer nº 02020/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, resultou no posicionamento da PRG no sentido de inviabilidade jurídica de sua implantação. De acordo com a área jurídica, a aplicação realizada na Receita Federal do Brasil é excepcional e aplicável nos casos previstos em lei, quais sejam, situações de perecimento ou de necessidade de armazenamento em condições especiais. Logo, não havendo previsão legal no caso do transporte clandestino de passageiros, a opção é inviável, haja vista a prevalência dos primados da ampla defesa e contraditório.

Não obstante, considerando que o Parecer da PRG tem natureza consultiva em se tratando de proposta de resolução que não afeta a licitações e contratos administrativos, e que, portanto, é de observância opcional por parte da diretoria, apresenta-se a seguir o quadro de impactos da referida medida:

IMPACTOS REGULATÓRIOS

Geraria a efetividade do combate ao transporte clandestino, melhorando o ambiente regulatório e de concorrência no mercado de TRIIP, seja regular ou sob regime de fretamento, assegurando serviços adequados aos usuários.

• **Agência.**

- Redução significativa dos custos decorrentes do processamento administrativo, bem como da custódia e desfazimento do bem; e
- Risco elevado de demandas judiciais visando obstar o leilão. Considerando existir respaldo jurisprudencial e corrente doutrinária considerando ilegal/inconstitucional o desfazimento do bem sem oportunizar o contraditório, o risco de perda do processo é alto.
- Risco elevado de anulação ou revogação da sanção, haja vista a possibilidade de erro na caracterização do perdimento pelo fiscal.
- A PRF não poderá aplicar a sanção de perdimento, por ser exclusiva da ANTT, quando efetivar o 2º flagrante.

• **Usuários.**

- Baixo impacto à realidade do usuário que está utilizando do transporte clandestino no momento da apreensão, já que as medidas de transbordo previstas na Resolução nº 4.287/2014 continuariam a ser aplicadas;
- Possível diminuição da oferta de clandestinos diante do *enforcement* decorrente da nova penalidade. Partindo-se da premissa de que o veículo clandestino oferece mais riscos ao usuário do serviço, na medida em que não se submete às regras de segurança na prestação do serviço, tal diminuição de oferta tem o condão de aumentar a utilização do veículo regular e, por conseguinte, gerar diversos efeitos reflexos, tais como: a) aumento na segurança do usuário; b) diminuição do número de acidentes em rodovias federais; c) diminuição dos custos do SUS no tratamento dos acidentados; d) diminuição dos gastos de assistência social às vítimas envolvidas em acidentes; e e) diminuição dos gastos do DPVAT com o pagamento de

indenizações.

- ***Operadores de serviços regulares***

- Aumento da demanda decorrente da mitigação da concorrência desleal promovida pelos clandestinos que, ao não oferecerem padrões mínimos de qualidade e segurança, conseguem operar com tarifas abaixo do preço de mercado.

- Estímulo à manutenção da situação de regularidade da empresa, para que não se submeta à nova penalidade;

- ***Transportadores clandestinos***

- Estarão submetidos a outra espécie de penalidade, considerada bastante gravosa.

- Diante do segundo flagrante sofrerão imediatamente o ônus da penalidade, sem qualquer meio de defesa administrativa.

1.3. Alternativa “3”

Aumenta-se prazo de apreensão, no caso de reincidência, para que o veículo permaneça sob custódia da ANTT até a emissão da declaração de perdimento.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Diante do segundo flagrante no período de um ano, o fiscal realizaria a apreensão do veículo nos moldes atuais. Logo em seguida, abrir-se-ia prazo célere de defesa e, diante da confirmação do cabimento da penalidade em primeira instância administrativa, efetivar-se-ia a penalidade de perdimento com o veículo ainda apreendido.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

Geraria a efetividade do combate ao transporte clandestino, melhorando o ambiente regulatório e de concorrência no mercado de TRIIP, seja regular ou sob regime de fretamento, assegurando serviços adequados aos usuários.

- ***Agência.***

- Traz uma segurança um pouco maior à ANTT quanto à regularidade do perdimento do que a alternativa 2, já que concede oportunidade ao infrator para exercer o contraditório, mesmo que apenas em primeira instância;

- Possui risco judicial, ainda que menor, considerando que o perdimento irá se efetivar antes do julgamento definitivo da demanda no âmbito administrativo. Quanto ao aumento do prazo de apreensão, persiste a incerteza quanto a ser suficiente para abarcar todo o procedimento administrativo.

- Aumento considerável nos custos administrativos e regulatórios, tendo em vista necessidade de criação de procedimento específico para aplicação da penalidade, grande possibilidade de recursos administrativos e, sobretudo, incerteza acerca do valor a ser gasto na



AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUREG/ANTT

Área: SUREG

Versão: 1.0

Data: 06/04/2018

custódia do bem apreendido, o qual será maior do que as alternativas 2 e 4.

- Maior probabilidade de efetivação da penalidade, ao passo que o veículo permanecerá sob custódia da ANTT até a Declaração de Perdimento.

• ***Usuários.***

- Baixo impacto à realidade do usuário que está utilizando o transporte clandestino no momento da apreensão, já que as medidas de transbordo previstas na Resolução nº 4.287/2014 continuariam a ser aplicadas;

- Possível diminuição da oferta de clandestinos diante do *enforcement* decorrente da nova penalidade. Partindo-se da premissa de que o veículo clandestino oferece mais riscos ao usuário do serviço, na medida em que não se submete às regras de segurança na prestação do serviço, tal diminuição de oferta tem o condão de aumentar a utilização do veículo regular e, por conseguinte, gerar diversos efeitos reflexos, tais como: a) aumento na segurança do usuário; b) diminuição do número de acidentes em rodovias federais; c) diminuição dos custos do SUS no tratamento dos acidentados; d) diminuição dos gastos de assistência social às vítimas envolvidas em acidentes; e e) diminuição dos gastos do DPVAT com o pagamento de indenizações.

• ***Operadores de serviços regulares***

- Aumento da demanda decorrente da mitigação da concorrência desleal promovida pelos clandestinos que, ao não oferecerem padrões mínimos de qualidade e segurança, conseguem operar com tarifas abaixo do preço de mercado.

- Estímulo à manutenção da situação de regularidade da empresa, para que não se submeta à nova penalidade;

• ***Transportadores clandestinos***

- Estarão submetidos a outra espécie de penalidade, considerada bastante gravosa.

- Diante do segundo flagrante sofrerão o ônus da penalidade, tendo apenas uma instância administrativa de defesa antes da efetivação do perdimento.

1.4. Alternativa “4”

Manter-se-ia os procedimentos atuais de apreensão inclusive nos casos de reincidência, conforme previsto na Resolução 4.287/2014, podendo o proprietário do veículo reavê-lo normalmente após esse decurso. Somente após o julgamento definitivo dos dois autos de infração, abrir-se-ia processo administrativo específico para a aplicação da pena de perdimento.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Ainda que no momento do segundo flagrante fosse constatada a situação ensejadora da penalidade de perdimento, o fiscal nada faria com o bem além dos procedimentos normais de apreensão. Somente após o julgamento definitivo dos dois autos de infração pela ANTT, abrir-se-ia um terceiro processo administrativo para aplicar a penalidade de perdimento. Nessa situação, o veículo seria declarado perdido muito provavelmente quando já estivesse de novo na posse do infrator.



AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUREG/ANTT

Área: SUREG

Versão: 1.0

Data: 06/04/2018



De acordo com o Parecer nº 13.546/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, a ANTT não poderia utilizar-se da medida cautelar judicial de busca e apreensão para reaver o veículo declarado perdido. Na visão da PRG, a busca e apreensão constitui medida preparatória que, segundo a jurisprudência majoritária, não pode ser utilizada como medida satisfativa.

PONTOS POSITIVOS: Redução significativa do risco judicial, tendo em vista que a declaração de perdimento somente será exarada após o término dos processos administrativos decorrentes da apreensão. Ademais, não há que se falar em gastos para a ANTT com a guarda do veículo, ao passo que o proprietário do veículo irá pagar as custas do pátio para retirá-lo. Outrossim, considerando que a aplicação da sanção de perdimento é atribuição exclusiva da ANTT e a apreensão de veículo clandestino é realizada também pela PRF, por meio de convênio com a ANTT, a opção de efetivar o perdimento apenas após o trânsito em julgado das eventuais ações judiciais e dos respectivos processos administrativos mantém a competência exclusiva da Agência e possibilita aplicar o perdimento inclusive nos casos em que um dos flagrantes foi realizado pela PRF. Por fim, essa alternativa é a que melhor se alinha à fiscalização remota, que vem sendo implementada por meio do Canal Verde Brasil, uma vez que a fiscalização remota possibilita a aplicação do perdimento independentemente da existência de apreensão.

PONTOS NEGATIVOS: Dificuldade de efetivação da sanção, na medida em que o veículo voltará à posse do infrator, que possivelmente continuará realizando o transporte clandestino. Como forma de minorar tal risco, estuda-se a possibilidade de convênio com o DENATRAN, com vistas a possibilitar à ANTT inserir no sistema a restrição de circulação do veículo após a declaração de perdimento. Tal providência, que deve ser implementada no âmbito da respectiva Iniciativa Estratégica, majora a chance de efetivação da medida.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

Possibilita a aplicação da penalidade de perdimento, que tem potencial de gerar a melhora do ambiente regulatório e de concorrência no mercado de TRIIP, mas dificulta sua efetividade.

• **Agência.**

- Redução significativa do risco judicial, tendo em vista que a declaração de perdimento somente será exarada após o término dos processos administrativos decorrentes da apreensão.

- Redução significativa dos custos administrativos para a ANTT com a guarda do veículo, ao passo que o proprietário do veículo irá pagar as custas do pátio para retirá-lo.

- Considerando que a aplicação da sanção de perdimento é atribuição exclusiva da ANTT e a apreensão de veículo clandestino é realizada também pela PRF, por meio de convênio com a ANTT, a opção de efetivar o perdimento apenas após o trânsito em julgado das eventuais ações judiciais e dos respectivos processos administrativos mantém a competência exclusiva da Agência e possibilita aplicar o perdimento inclusive nos casos em que um dos flagrantes foi realizado pela PRF.

- Dificuldade de efetivação da sanção, na medida em que o veículo voltará à posse do infrator, que possivelmente continuará realizando o transporte clandestino. Nesse contexto, deverão ser realizados, no âmbito da Iniciativa Estratégica, estudos em relação à possibilidade

de convênio com o DENATRAN, com vistas a possibilitar à ANTT inserir no sistema a restrição de circulação do veículo após a declaração de perdimento. Tal providência majora a chance de efetivação da medida.

- ***Usuários.***

- Baixo impacto à realidade do usuário que está utilizando o transporte clandestino no momento da apreensão, já que as medidas de transbordo previstas na Resolução nº 4.287/2014 continuariam a ser aplicadas;

- A diminuição da oferta de clandestinos seria observada mais a médio ou longo prazo, haja vista o transcurso de prazo entre o segundo flagrante e a efetividade da sanção. Ainda assim, permaneceriam os benefícios já mencionados decorrentes do *enforcement* da nova penalidade. Partindo-se da premissa de que o veículo clandestino oferece mais riscos ao usuário do serviço, na medida em que não se submete às regras de segurança na prestação do serviço, tal diminuição de oferta tem o condão de aumentar a utilização do veículo regular e, por conseguinte, gerar diversos efeitos reflexos, tais como: a) aumento na segurança do usuário; b) diminuição do número de acidentes em rodovias federais; c) diminuição dos custos do SUS no tratamento dos acidentados; d) diminuição dos gastos de assistência social às vítimas envolvidas em acidentes; e) diminuição dos gastos do DPVAT com o pagamento de indenizações.

- ***Operadores de serviços regulares***

- Aumento da demanda, caso efetivada a penalidade, decorrente da mitigação da concorrência desleal promovida pelos clandestinos que, ao não oferecerem padrões mínimos de qualidade e segurança, conseguem operar com tarifas abaixo do preço de mercado.

- Estímulo à manutenção da situação de regularidade da empresa, para que não se submeta à nova penalidade;

- ***Transportadores clandestinos***

- Estarão submetidos a outra espécie de penalidade, considerada bastante gravosa;

- Diante do segundo flagrante sofrerão o ônus da penalidade somente após todo o trâmite administrativo, tendo garantido a ampla defesa e o contraditório, de modo a minorar significativamente o risco judicial.

- Poderão reaver o veículo após o segundo flagrante e voltar à prestação do serviço irregular.



SEÇÃO 4 - CONCLUSÃO

1. A Análise de Impacto Regulatório realizada é suficiente para embasar uma tomada de decisão? Caso negativo, justificar.

Sim. Não obstante, há um trade off entre as alternativas 3 e 4. Enquanto a alternativa 3 se adequa melhor às premissas de baixo custo orçamentário e maior segurança jurídica, a alternativa 4 confere mais efetividade à sanção. Dessa forma, é necessário fazer a ponderação entre premissas pré-estabelecidas, bem como levar em consideração as implicações decorrentes da implementação de cada uma das medidas, para se chegar à melhor opção.

2. Caso esta Análise de Impacto seja suficiente para tomada de decisão, é recomendada uma das alternativas? Se sim, qual a opção escolhida e como seria feita a implantação da ação regulatória?

A alternativa 3 apresenta risco de judicialização e de gerar impacto orçamentário decorrente dos custos de guarda do veículo. Não obstante, demonstra ser a opção que permite maior efetivação da penalidade de perdimento.

Os transportadores clandestinos, via de regra, atuam à margem da lei, sem observar as regras de trânsito (limite de velocidade, licenciamento de veículo, habilitação do condutor, etc.) e sem ter o veículo em condições de mínimas de segurança e trafegabilidade. Não raro, portanto, tais transportadores se unem e traçam estratégias para esquivar-se da fiscalização dos diversos órgãos e entidades da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal, tais como Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Polícia Rodoviária Federal – PRF, Departamentos de Trânsito Estaduais - DETRAN's, Polícias Militares e Guardas Municipais.

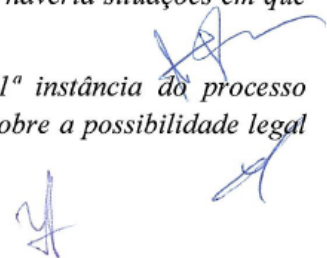
Nesse contexto, a penalidade de perdimento ganha relevo, na medida em que recai diretamente no instrumento do trabalho ilícito. Além de constituir uma penalidade gravosa, o perdimento impede a continuidade da atividade ilícita. Eis, portanto, a importância de efetivá-lo enquanto o veículo ainda estiver apreendido, sob custódia da ANTT.

Por outro lado, ao absorver o ônus de arcar com as despesas de custódia do bem durante todo o processo administrativo, a ANTT assume um enorme risco orçamentário na medida em que não é possível prever a duração dos processos administrativos, tampouco a quantidade de veículos submetidos a tal penalidade.

Ainda que seja elaborado um rito especial e célere para o julgamento do processo de perdimento, não é possível garantir que tais custos administrativos se reduzirão. Ao contrário, tal rito próprio tem o condão de impactar negativamente a condução dos trabalhos na reduzida equipe de autuações da ANTT.

Há que se ressaltar que, ainda que fosse escolhida a opção 3, haveria situações em que esta opção não poderia ser aplicada. São elas:

- a) *Excesso de prazo no julgamento da 1ª instância do processo administrativo. Em que pese a PRG dispor sobre a possibilidade legal*





AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUREG/ANTT

Área: SUREG

Versão: 1.0

Data: 06/04/2018

de apreensão por prazo indeterminado, verifica-se razoável a determinação de um prazo para o julgamento do processo administrativo em primeira instância. Caso o prazo estabelecido fosse extrapolado, no entanto, deveria o veículo até então apreendido ser devolvido ao proprietário, de modo a evitar excessivos gastos com a custódia do bem;

b) Fiscalização remota realizada pelo Canal Verde Brasil, na qual não há necessariamente a apreensão do veículo flagrado atuando na clandestinidade. Assim, o processo administrativo será instaurado sem que o veículo esteja apreendido; e

c) Casos em que a apreensão tenha sido realizada pela PRF em decorrência do convênio firmado com aquela entidade. Considerando que a aplicação da penalidade de perdimento é atribuição exclusiva da ANTT, caberá à Agência a abertura do respectivo processo administrativo, estando ou não o veículo apreendido.

Nesses três casos mapeados, bem como em outras situações em que o veículo não esteja mais apreendido, a alternativa 4 inequivocamente demonstra-se mais viável, na medida em que atende todas as premissas do projeto e as diretrizes dadas pela Diretoria.

Assim, levando em consideração todos esses aspectos, optamos, pela opção 4, fazendo a ressalva de que será necessária a busca por instrumentos que deem efetividade à penalidade. Tal busca constitui escopo da Iniciativa Estratégica já mencionada, que vem sendo promovida no âmbito da ANTT.

3. Como será feita a implantação da ação regulatória?

Conforme já mencionado, os demais aspectos de implantação recaem na respectiva Iniciativa Estratégica.

4. Considerações finais.

Não há.



AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUREG/ANTT

Área: SUREG

Versão: 1.0

Data: 06/04/2018



SEÇÃO 5 - ASSINATURAS

Nome	Cargo	Lotação	Data	Assinatura
Yuri Faria Pontual de Moraes	Chefe de Projeto	GECON/SUREG	29/06/2018	
Yoshihiro Lima	Superintendente	SUREG	29/06/2018	
João Paulo de Souza	Superintendente	SUPAS	29/06/2018	
José Altair Benites	Superintendente	SUFIS		

SEÇÃO 6 - SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO

Este documento é de acesso restrito? Não.

Fundamentação: ---.

Prazo máximo para a restrição do acesso: ---.

Credenciamento: ---.

Brasília/DF, 25 de junho de 2018.

YURI FÁRIA PONTUAL DE MORAES
Chefe do Projeto