



## Transporte urbano e informal: quadros da Associação Nacional de Transportes Públicos

### Urban transport and informal: frameworks of the Associação Nacional de Transportes Públicos

*Hernán Armando Mamani* - Professor Associado do Departamento de Ciências Sociais de Campos dos Goytacazes, Universidade Federal Fluminense. Doutor em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR/UFRJ. E-mail: [hernan\\_a\\_mamani@yahoo.com.br](mailto:hernan_a_mamani@yahoo.com.br).

---

#### Resumo

Tensões, conflitos e protestos populares relativos ao transporte coletivo são fatos corriqueiros nas cidades brasileiras que impactam pouco na agenda pública. As políticas urbanas de trânsito e de transporte têm como meta aumentar a mobilidade, garantindo a “competitividade” e o “bem-estar social” urbano, critérios estabelecidos pela Associação Nacional de Transportes Públicos, ator privilegiado da arena do transporte. Este artigo descreve e interpreta os quadros de referência mobilizados para diagnosticar e definir propostas, tendo como objeto os documentos dos membros da associação que, entre os anos de 1996 e 2003, debateram o crescimento do transporte informal e o projeto de política nacional de transporte denominado Projeto Transporte Humano.

---

#### Abstract

Tensions, conflicts and protests related to public transportation are everyday facts in Brazilian cities, and have little impact on the public agenda. Urban policies concerning traffic and transport aim at increasing mobility, ensuring “competitiveness” and urban “social welfare”, criteria which are established by the National Association of Public Transport, a privileged actor in the transport arena. This article describes and interprets the frameworks mobilized to diagnose and to define proposals, using as object documents from members of the association, who discussed between 1996 and 2003 the growth of informal transport and the national policy project of transportation named Human Transport Project.

---

#### Palavras-chave

Política Urbana. Transporte. Mobilidade. Arenas Públicas.

---

#### Keywords

Urban Policy. Transport. Mobility. Public Arenas.

## INTRODUÇÃO

O transporte coletivo constitui uma experiência problemática e tensa para a maioria dos moradores das cidades brasileiras. Os problemas cotidianos alimentam descontentamentos capazes de desencadear protestos, muitas vezes violentos, que raramente sensibilizam a opinião pública de forma durável. Em consequência, as formas de pensar o funcionamento do sistema de transporte coletivo não são alteradas nem mesmo as demandas apresentadas são inscritas na agenda pública. Isto é facilmente perceptível na metrópole do Rio de Janeiro, quando se considera a recorrência dos “quebra-quebras” dos ônibus e a sucessão de movimentos relacionados ao transporte, como a luta pela regulamentação do transporte informal nos anos 1990 e, mais recentemente, os protestos populares de junho de 2013 – conhecidos como “Movimento pelo Passe Livre” ou “Jornadas de junho”. Em todos esses casos, a dificuldade de formar públicos e arenas públicas, nos quais as vozes e a experiência dos usuários do transporte coletivo sejam consideradas, contrasta com a uniformidade com que o tema “do transporte público” é abordado pelas autoridades municipais e estaduais e pelas organizações empresariais (MAMANI, 2004; MAMANI & FREIRE, 2013).

De fato, dentre os conflitos citados, o único que foi capaz de reformular o problema do transporte de modo mais durável e articulado foi o movimento pela regulamentação do transporte informal, entre 1996 e 2007. Na arena de debate aberta durante aquele período, o movimento defendeu sua atuação como uma alternativa à deficiência do sistema de transportes metropolitano, à superlotação, à falta de conforto, à insegurança, à irregularidade dos serviços, aos preços abusivos, ao tempo exorbitante de espera e de viagem, ao monopólio das empresas de ônibus e à conivência e à inércia de municípios e estados. Tais argumentos encontravam eco na opinião pública e se sustentavam na longa desconfiança popular em relação às empresas de ônibus. Mas a reação estatal não demorou. Os governos estadual e municipal tornaram-no ilegal, em 1997. Posteriormente, a partir de 2001, legalizam-no de forma provisória, como transporte complementar. Finalmente, o erradicaram, mediante um processo progressivo de revisão das concessões provisórias e recadastramentos.

Paralelamente, a partir de 2003, o Sindicato de Empresas de Ônibus da cidade do Rio de Janeiro (Rio-Ônibus), seguido da Federação de Empresas de Ônibus do estado do Rio de Janeiro (FETRANSPOR), divulgou matérias pagas na grande imprensa do Rio de Janeiro semanalmente. Nessas, promoviam novas formas de tratar do transporte e da mobilidade. Por meio deste movimento, essas organizações patronais se transformaram de vilãs em agentes promotores

da modernização, na medida em que trouxeram a público um conjunto de temas até então ausentes da arena do transporte coletivo, tais como a crítica à predominância do transporte individual, a defesa do transporte de massas e da intermodalidade, a bilhetagem eletrônica, a preocupação com o ambiente e com o impacto do transporte sobre a qualidade de vida urbana – incorporados, anos depois, às ações do programa Rio Cidade Olímpica, que preparou a cidade do Rio de Janeiro para sediar as Olimpíadas 2016. Estes temas faziam parte de um repertório de saberes sobre o transporte urbano produzido e divulgado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e pela Associação Nacional de Empresários do Transportes Urbanos (NTU), Organizações que a partir de 1997 promoveram, no Brasil, um projeto para o transporte coletivo urbano denominado “Transporte Humano”<sup>1</sup>.

Consideramos que o transporte coletivo constitui um “problema público”. Isto é, “um tema de debate e conflito, nas arenas públicas, sobre as formas de ver os fenômenos”, sobre suas causas, sobre as instituições responsáveis e as formas adequadas de tratá-lo. Destacamos, mediante esta abordagem, o caráter cultural e político destes conflitos nos quais, antes de políticas ou programas, disputam-se modos de interpretar os problemas – que Gusfield (2009, p. 11) denominou “estruturas de pensamento e ação” – e que, uma vez definidas, excluem “de ofício estruturas alternativas” (GUSFIELD, 2009, p. 17). Para denominar de forma sintética estas estruturas – que são tanto cognitivas quanto morais –, usamos o termo quadro<sup>2</sup> (*frame*) tomado de Goffman (2012) que serve para dar ênfase ao caráter interpretativo da experiência e na sua vulnerabilidade em situações de conflito<sup>3</sup>.

A abordagem cultural não exclui, neste caso, a noção de poder. Relaciona-se à “capacidade de criar ou orientar a definição pública de um problema e igualmente, o grau de publicização e depende do reconhecimento que o grupo

<sup>1</sup> Apresentado ao Presidente Fernando Henrique Cardoso em 23 de maio de 1997.

<sup>2</sup> Usamos o termo quadro (*frame*) em lugar de discurso ou de ideologia na tentativa de “romper com uma visão instrumental e estratégica da cultura pública e da experiência coletiva” (CEFAI, 2009, p. 25). Constitui um esforço de considerar a ação coletiva levando em consideração “o sentido que os atores agregam a suas próprias ações, para falar como Weber, ou a definição dos atores para suas próprias situações, para falar como Thomas, continua como o campo último do sociólogo: corrimão mais seguro contra as projeções teóricas ou ideológicas” (CEFAI, 2009, p. 28).

<sup>3</sup> Nas sociedades ocidentais, quando um indivíduo reconhece um determinado acontecimento, ele tende, seja qual for sua atividade, a envolver nesta resposta (e de fato a usar) um ou mais esquemas schemata de identificação, de um tipo que podemos denominar primários. Digo primária porque [...] é considerada [...], primário porque não depende de alguma interpretação anterior ou “original”. É primário um quadro que nos permite, numa dada situação, dar sentido a tal ou qual de seus aspectos, que de outro modo seriam desprovidos de significação. [...] Na vida cotidiana fazemos, ao menos implicitamente, distinção entre dois quadros primários: os quadros naturais e os quadros sociais (GOFFMAN, 2012, p. 45).

que o formula encontra no debate público” (GUSFIELD, 2009, p. 18). Nesse sentido, os grupos e instituições reconhecidos podem atuar – em momentos de questionamento – “para acender à arena pública, para se manter longe ou para evitar participar dela.” (GUSFIELD, 2009, p.19). Consideramos ainda que, quando o debate fica restrito à dimensão e aos atores técnicos, é possível falar de arenas ocultas (RIBEIRO, 2013, p. 315).

Nesse sentido, supomos aqui, que a ANTP e a NTU se tornaram os principais atores da “arena pública do transporte coletivo”, dado que definiram os quadros e fixaram o horizonte da circulação desejável, estabelecendo um consenso mínimo sobre os problemas e soluções, as metas e os ideais a serem atingidos pelas políticas brasileiras de transporte coletivo, os procedimentos adequados ao transporte e ao tráfego. Eclipsaram assim qualquer outra possibilidade de incorporação de experiências e expectativas propostas por outros atores, tornando a arena pública restrita ou oculta. Portanto, neste artigo, temos como objetivo descrever e interpretar os quadros mobilizados para efetuar diagnósticos e definir propostas, a partir dos principais documentos produzidos pela ANTP e pelo NTU que, entre os anos de 1996 e 2003, debateram o crescimento do transporte informal e o projeto proposto de política nacional de transporte denominado Projeto Transporte Humano<sup>4</sup>.

Certamente, a questão do transporte informal constitui um tema marginal na atual agenda urbana. Contudo, vale a pena retomar o conflito que o envolveu nos anos 90, uma vez que, durante este, unificou-se o discurso empresarial e excluíram-se os outros opositores, perpetuando-se o silenciamento dos usuários e de sua experiência na definição da agenda pública do transporte e a predominância do enquadramento técnico (MAMANI, 2004).

## 1 O TRANSPORTE INFORMAL

O transporte informal foi um fenômeno nacional na década de 1990. Poucos foram os trabalhos acadêmicos que abordaram o tema, sendo exclusivos da área de Engenharia de Transporte, e veiculados, principalmente, em publicações da NTU e da ANTP.

A forma com a qual esses estudos analisaram o transporte informal mudou ao longo da década de 1993-2003. Com efeito, os estudos datados dos primeiros anos da década de 1990 não o consideraram como um problema. Constataram

---

<sup>4</sup> Os dados apresentados se originaram na pesquisa de doutorado realizada no IPPUR, sob orientação de Ana Clara Torres Ribeiro, que teve como objeto o transporte informal na Metrópole do Rio de Janeiro entre 1995 e 2003.

seu crescimento nas periferias das grandes cidades brasileiras e perceberam o transporte por kombis [ou Vans e Peruas] como alternativa de mobilidade para trabalhadores de baixa renda (SANTOS, 1993; DOURADO, 1995; NTU, 1998). Assim, ainda na segunda metade da década de 1990 e, apesar do seu crescimento, a NTU continuava a considerar o transporte informal como um fenômeno restrito a alguns municípios brasileiros<sup>5</sup>.

Somente na década de 2000, a NTU (2002) constatou que o transporte informal atuava em um terço dos sistemas municipais de transportes, sendo, em muitos casos, legalizados. Explicava que

...as vans e peruas são os veículos mais utilizados no transporte ilegal de passageiros nas cidades brasileiras – atingindo metade das capitais – seguidas pelos mototáxis (32%), ônibus piratas (24%) e automóveis (20%) (NTU, 2002, p. 2). Considerava, que [...] a proliferação do transporte informal de passageiros tornou-se um problema de alcance nacional, independente do tamanho, características socioeconômicas ou localização geográfica das cidades (NTU, 2002, p. 1).

Tratava-se de um transporte operado por proprietários individuais que, em 50% dos municípios, organizava-se em cooperativas e entidades de classe e, no final da década de 1990, tendia a criar uma entidade representativa nacional (NTU; ANTP, 1997, p. 27)<sup>6</sup>. Para estas organizações, o problema era que estes serviços ilegais ocasionavam concorrência desleal, dado que não se submetiam às regras; não pagariam impostos nem encargos trabalhistas sobre a mão de obra empregada; concentrar-se-iam nas rotas e horários de maior demanda, disputando passageiros com os ônibus, sem respeitar a gratuidade e descontos legais. Além disso, aceitavam os bilhetes e vales utilizados no sistema regular para troca posterior no mercado paralelo.

Independentemente de se manifestarem favoráveis ou contrários ao transporte informal, os textos começavam, invariavelmente, pela definição da natureza dos transportes estudados. Usavam os termos *informal*, *ilegal*, *clandestino* ou *alternativo* para qualificar os serviços de transporte não legalizados realizados

<sup>5</sup> Aracaju, Belém, Belo Horizonte, Boa Vista, Brasília, Campo Grande, Contagem, Cuiabá, Curitiba, Diadema, Duque de Caxias, Feira de Santana, Fortaleza, Goiânia, Guarulhos, Jabotão dos Guararapes, João Pessoa, Joinville, Juiz de Fora, Londrina, Macapá, Maceió, Manaus, Mauá, Natal, Niterói, Palmas, Piracicaba, Porto Alegre, Porto Velho, Recife, Rio Branco, Rio de Janeiro, Salvador, Santo André, São Bernardo do Campo, São Gonçalo, São João de Meriti, São José dos Campos, São Luís, São Paulo, Teresina, Uberlândia, Vitória (NTU, 1998)

<sup>6</sup> Quanto à luta pela regulamentação, travada nessas cidades, a NTU (2002) afirmava que se limitava à tentativa de “obter um ‘salvo conduto’ que evitasse que seus veículos fossem apreendidos nas operações de fiscalização”. Acreditava-se que não haveria interesse “na organização, no controle e no estabelecimento de regras por parte do poder público” (NTU, 2002, p. 2), já que diminuiria a sua rentabilidade.

por ônibus, kombis, vans, automóveis e motos. Mas a escolha dos termos já denotava a postura, favorável ou contrária, dos autores.

Assim, por exemplo, a NTU toma como referência positiva os transportes regulares chamados convencionais regulados e os contrapõe a estes transportes ilegais. Estes, por sua vez, seriam diferentes dos alternativos regulamentados. Ambos seriam informais dado que

...são um serviço de transporte coletivo de passageiros em áreas urbanas, realizado sem autorização ou concessão dos poderes concedentes locais ou atuante mediante um sistema legal de exceção, através do qual um informal pode continuar a desenvolver suas atividades, mesmo sem atingir um estatuto legal equivalente ao dos que gozam da proteção e dos benefícios de todo o sistema legal (ANTP; NTU, 1997, p. 19).

Tal postura encontra oposição nos estudos do Laboratório de Transportes Urbanos do Programa de Pós-Graduação em Transporte da COPPE/UFRJ (BALASSIANO; BRAGA, 1999; ARAUJO, 2001; BARBOSA 2002). Neles, os autores não questionam o caráter de ilegalidade dos informais, mas defendem seu caráter de alternativos. Visto que, apesar de se encontrarem à margem do sistema vigente, tornar-se-iam uma opção caso fossem adequadamente regulamentados, incorporando veículos, procedimentos e critérios que induzissem a diminuição do custo e o aumento da qualidade e da produtividade (LABORATÓRIO DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2001, BARBOSA, 2002, p. 5).

O atrito entre ambas abordagens ocorria quando consideradas as medidas a tomar. Os favoráveis sustentavam que uma regulamentação adequada supriria lacunas e deficiências do sistema. Os empresários perguntavam se regulamentá-los não seria um modo de desregular o sistema. O embate concentrava-se então sobre qual medida seria mais eficaz: regulamentação ou repressão? Além disso, compartilhava uma compreensão muito próxima das causas.

## 1.1 AS CAUSAS DA EXPANSÃO

Quanto às causas da expansão nas cidades brasileiras, a NTU apontava a deficiência do sistema público regular e o contexto econômico dos anos 90, problemas agravados por fatores socioeconômicos e político-institucionais.

As deficiências dos “sistemas de transporte público regular” eram provocadas, primeiro, por sua dificuldade de se ajustar às alterações do uso e ocupação do solo e por sua rigidez.

As mudanças nas formas de ocupação da cidade alteram, significativamente, no médio e no longo prazos, os padrões de deslocamento, sobre os quais também

incidem o aumento da taxa de motorização e o crescimento populacional. Isto resultava no aumento do tempo de espera, na diminuição da velocidade operacional do sistema de transportes<sup>7</sup>, na superlotação dos veículos, no excesso de transbordos, nas longas distâncias percorridas a pé, na grande concentração de veículos em corredores e centros comerciais, em itinerários inadequados e em tempo de viagem elevado, na falta de ligações entre bairros e regiões adjacentes, políticas de preços distorcidas, veículos inadequados para determinados tipos de serviço, etc. (NTU, 2002, p. 10).

A ‘rigidez’ viria a se acentuar com a “centralização do processo de planeamento operacional” que distanciava “os agentes planeadores e o mercado de transporte [...], dificultando [...] a identificação das necessidades da demanda e atrasando bastante as respostas de mercado necessárias” (NTU, 2002, p. 11). Assim, por exemplo, a padronização dos veículos e das tarifas criariam obstáculos ao atendimento de demandas específicas e diferenciadas. Além disso, as concessões não permitem que “as empresas operadoras atuem diretamente na solução de problemas detectados em sua área de atuação” (NTU, 2002, p. 11), apesar da “falta de estrutura de fiscalização que grande parte das cidades apresenta”, o que impediria a solução efetiva dos problemas (NTU, 2002, p. 11; NTU, 2000, p.53. NTU; ANTP, 1997, p. 37). Tampouco lhes permitiria oferecer serviços especiais mais adequados ao “desejo de status” dos usuários<sup>8</sup>.

Como causas econômicas, a NTU apontava o interesse da indústria automobilística na expansão desse mercado, dada sua grande rentabilidade. A introdução de diversos tipos de vans e peruas se concentrava, basicamente, em serviços de carga e em pequenos nichos de transporte de passageiros. As estratégias de vendas eram agressivas, incentivando, inclusive, a formação de cooperativas de transporte informal – principalmente por parte dos fabricantes asiáticos. A indústria automobilística apostava, assim, na desregulamentação do transporte público que a favoreceria, dado que aumentaria suas vendas e não a eficiência do transporte (NTU, 2002, p. 9)<sup>9</sup>.

Além dessas causas, a NTU apontava a intervenção de fatores socioeconômicos e político-institucionais. Em relação aos fatores

<sup>7</sup> Segundo as pesquisas de opinião entre os usuários, realizadas pela NTU (2000, p. 9), o principal motivo era "o menor tempo de viagem" (em 90% das cidades). Já os gestores apontam a "Baixa velocidade operacional do sistema regular, falta de fiscalização, desemprego e frequência baixa dos ônibus".

<sup>8</sup> Estes aspectos sustentam a crítica que deverá ser trabalhada adiante.

<sup>9</sup> Barbosa (2002, pp. 21-22) não fala de causas mas de fatores do crescimento e expansão do transporte informal. Seriam a) a abertura econômica dos anos 90; b) descoberta de um ramo de atividade para investir capitais advindos de planos de demissão voluntária e da crise de emprego; c) descoberta de um nicho de mercado e d) a aposta de pequenos investidores neste mercado.

socioeconômicos, os primeiros estudos da NTU sobre os transportes informais tratavam do desemprego como responsável pelo seu crescimento nos anos 90 (NTU & ANTP, 1997). Esses estudos revisaram posteriormente (NTU, 2002) o alcance explicativo do desemprego, apontando também as transformações do mercado de trabalho e, especificamente, a terciarização<sup>10</sup> e a informalização do mercado de trabalho como fatores da expansão. As mudanças nos mercados de trabalho seriam responsáveis pela alteração dos padrões de viagens. As atividades informais se constituiriam uma opção de trabalho para aqueles que saíram do mercado formal pelo enxugamento das empresas e através dos Planos de Demissão Voluntária (PDVs), uma vez que “o transporte de passageiros não exige muita especialização e o capital empregado no transporte informal é relativamente baixo, havendo um grande interesse por parte dessas pessoas de entrarem no mercado” (NTU, 2002, p. 12).

Quanto aos fatores político-institucionais, para os empresários do transporte as lutas pela regulamentação dos informais teriam lhes dado visibilidade e peso político, permitindo-lhes apoiar e eleger candidatos. Igualmente, esse peso seria responsável pela redução da repressão e da fiscalização, legitimado pelo fato de as empresas de ônibus terem uma imagem negativa na população, o que influencia a mídia (NTU, 2002, p 12; ANTP; NTU, 1997, p. 45).

Em suma, as causas da expansão do transporte informal poderiam ser resumidas nos termos que seguem: a constante transformação do uso do solo, associada à rigidez institucional, que dificulta a adaptação, por parte das empresas, às transformações urbanas, bem como às idiosincrasias locais. Estas causas criaram condições propícias à expansão do transporte informal, que não sofria tais restrições. Simultaneamente, a indústria automobilística, interessada em seu próprio crescimento, priorizaria a venda de veículos, em detrimento da eficiência do transporte. A terciarização da economia teria contribuído, por sua vez, para radicalizar as transformações urbanas, já que modificaria os padrões de deslocamentos. E, finalmente, a informalização dos mercados de trabalho teria contribuído para o crescimento da oferta de transporte informal.

## 1.2 AS CONSEQUÊNCIAS DA EXPANSÃO IRREGULAR

Para os empresários do setor, o principal efeito do transporte informal sobre o sistema de transporte é a desregulação do sistema. A irrupção do transporte informal introduziria a “concorrência desleal num regime de mercado regulamentado”. Ou seja, a “presença do setor informal acentua as pressões

<sup>10</sup> Crescimento do setor terciário da economia.

para que ocorra a desregulamentação do transporte público, [...] através do apelo inicial de sua suposta eficiência e conveniência para os usuários”. Portanto, a implementação de políticas favoráveis ao transporte informal teria impacto negativo (ANTP, 2000, p. 17)<sup>11</sup>.

O sistema brasileiro de transporte urbano se enquadra no “regime de concorrência monopólica” – monopólio territorial do serviço – e no princípio da concessão pública, devido à existência de

fortes externalidades que não podem ser manejadas por mecanismos de mercado. Sendo assim, os processos de desregulamentação, introduzidos, na prática pelo transporte informal, tenderiam a formar lacunas (de fiscalização e de controle) e ao rebaixamento da qualidade do serviço (ANTP, 2000, p. 17; ANTP; NTU, 1997, p. 20).

Desse modo, afetar-se-ia a capacidade alcançada pelo sistema brasileiro de operar o transporte de massas com alto volume de transporte.

Por sua vez, os defensores do transporte alternativo observam a inadequação da oposição regular x desregular, pois restringiria a compreensão do tema, impedindo a identificação de “elementos que possibilitam a entrada de novos operadores de transporte, elementos referentes à oferta dos serviços, tipos de equipamentos, quantificação dos serviços” (LABORATÓRIO DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2001). Isso também dificultaria que a legislação incorporasse procedimentos e critérios que induziriam a diminuição do custo e o aumento da qualidade e da produtividade (BARBOSA, 2002, p. 5)<sup>12</sup>.

Entre esses, reconhecem-se algumas práticas negativas no transporte informal, como infrações de trânsito (a concorrência por passageiros nos pontos de ônibus, a direção perigosa e a falta de manutenção dos veículos); comportamentos inadequados (comercialização de linhas; cobrança por pontos; pagamento de propinas para liberação dos veículos ou garantia de impunidade); as rivalidades territoriais; a solução armada de pendências; o bloqueio de ruas e reações violentas, que marcam as lutas pela legalização (BARBOSA, 2002, p. 22). Entretanto, tais práticas estariam relacionadas à condição de ilegalidade.

<sup>11</sup> Para ANTP; NTU (1997, p. 46), as desvantagens consistiriam em: aumento dos riscos de acidentes (e problemas de segurança pública); concentração em trechos e horários mais lucrativos; perda de passageiros pelo setor formal; desobediência à legislação trabalhista; aumento do congestionamento e da poluição sonora e atmosférica.

<sup>12</sup> Quanto às vantagens, são citados aspectos ausentes das reflexões da ANTP e NTU. Barbosa (2002, p. 24–25) salienta que a diversificação das rotas comprovam: a viabilidade econômica das vans e permitem a introdução do minibus no transporte regular; a redução de tarifas; o aumento da mobilidade (redução do tempo de viagem; a flexibilidade para embarque/desembarque; um serviço quase expresso, com menos paradas e melhor nível de conforto, maior segurança e aumento de status associado ao deslocamento); a operação em horários sem transporte; a formação de um mercado ágil na satisfação de demandas novas e reprimidas.

A confrontação de ambas as posturas mostra que a disputa não é, de fato, entre os favoráveis à regulamentação contra os partidários da desregulamentação. A disputa é entre os que defendem o critério do monopólio territorial e os que sustentam que a concorrência, devidamente regulamentada, seria positiva para o sistema de transportes. Todos concordam que “para que regulamentação tenha sucesso deve-se buscar a máxima eficiência e o bem-estar social” (ORRICO; BRASILEIRO; ARAGÃO, 1996, p. 30). Diferem, entretanto, na concepção de como a legislação afeta o sistema de transportes, já que, para alguns, a legislação deveria preservar o princípio da iniciativa estatal e o monopólio territorial. Significando que caberia ao Estado descobrir as carências, licitar e conceder linhas a uma empresa para operar determinado território, sem concorrência. Enquanto, para outros, a legislação, além de regulamentar, no sentido anterior, deveria ser um instrumento de aperfeiçoamento, mediante a concorrência controlada e o desestímulo do monopólio.

## 2 O PROJETO DE TRANSPORTES URBANOS DA ANTP

Para além do debate sobre o transporte informal, todas as abordagens apresentam o transporte como sendo organizado segundo critérios industriais e mercantis, e regulado pelo Estado. Vale dizer que o transporte se forma e se organiza segundo relações ‘naturais’ de oferta e procura, reguladas pela ação otimizadora do Estado, que fomentaria o bem-estar social. Tal recorte corresponde aos referentes comuns aos atores da arena do transporte público, articulados em torno da ANTP. Neste caso, os problemas do transporte público, no Brasil, decorreriam da adoção de um modelo de desenvolvimento centrado no transporte rodoviário (ANTP, 1999, p. 8).

A partir da II Guerra Mundial, as políticas de estruturação urbana e regional teriam privilegiado a expansão rodoviária e o transporte individual, favorecendo a indústria automobilística. Tal escolha teria provocado o “desbalanceamento no transporte de pessoas e mercadorias”, isto é, a distribuição desigual da acessibilidade e da mobilidade, além de efeitos “energéticos” e “ambientais”<sup>13</sup> negativos (ANTP, 1999, p. 8).

Segundo Vasconcellos<sup>14</sup> (2000), a distribuição desigual e injusta da acessibilidade e da mobilidade possuem causas e consequências políticas, sociais,

<sup>13</sup> Em termos econômicos, o crescimento do transporte rodoviário encarece os transportes - pelo uso de combustíveis fósseis e pelas oscilações do preço do petróleo - além da diminuição da velocidade média de circulação devido à saturação das vias. Já em termos ambientais, provoca o aumento da poluição atmosférica, sonora e visual.

<sup>14</sup> Vice-presidente adjunto da ANTP entre 1998 e 2000.

técnicas, tecnológicas, econômicas, operacionais e ambientais. Por *Iniquidade Política*, o autor entende que as decisões políticas que orientam o planejamento obedecem aos interesses da elite que “privilegiam as classes médias e sua relação simbiótica com o automóvel” (VASCONCELLOS, 1996, p. 155). Por *Iniquidade Social*, compreende a distribuição desigual do tempo de acesso ao transporte, do tempo de espera, do tempo no veículo, do tempo despendido até o destino final e das condições de conforto. Tudo isto resulta na diminuição do tempo para a realização de outras atividades.

A *Iniquidade Técnica* refere-se à inadequação das técnicas com relação às características locais. A *Iniquidade Tecnológica* significa que a inovação tecnológica ocorre comprometida com o automóvel. Com o termo *Iniquidade Econômica*, denuncia-se que a crise fiscal do Estado impossibilita o apoio aos transportes públicos. Por *Iniquidade Institucional*, entende-se o conflito entre as agências encarregadas do transporte e do trânsito nas escalas estadual e municipal. O termo *Iniquidade Operacional* caracteriza a dificuldade de manter uma oferta regular de transporte público capaz de atender a todas as necessidades da população. Por fim, a *Iniquidade Ambiental* envolve a denúncia da degradação da qualidade de vida, pelo uso de combustíveis fósseis e pela perda de espaço para pedestres, pela poluição sonora e pela congestão das ruas, ocasionada por elevado número de automóveis.

Em suma, o “modelo rodoviarista” teria surgido e se desenvolvido pela interação conjugada das elites brasileiras, da indústria automobilística, das empresas de transporte e pelo descompasso da ação dos governos estaduais e municipais, resultando na distribuição desigual da mobilidade e da acessibilidade. Corresponderiam à elite e às classes médias um maior conforto e um gasto de menor tempo nas viagens enquanto, aos pobres, corresponderia uma menor disponibilidade de tempo livre e piores condições de conforto e segurança (ANTP, 1999, p. 8). O transporte urbano constituiria, além disso, um entrave ao desenvolvimento socioeconômico, dado que os problemas de tráfego e transportes impediriam as grandes cidades de cumprir os requisitos contemporâneos “de eficiência e competitividade que caracterizam as mudanças econômicas regionais (MERCOSUL) e mundiais”, gerando “deseconomias de grande impacto” e constituindo um “fator importante do custo Brasil” (ANTP, 1999, p. 8), “país para novas condições de competição econômica em escala global” (ANTP, 1999, p. 9).

Para a ANTP, alcançar justiça social e níveis adequados de eficiência e de competitividade econômica nas cidades deveria ser objetivo prioritário do Estado. Assim, a Política Nacional de Transporte Urbano proposta deveria ser implementada mediante ações coordenadas de planejamento urbano, de

transporte e de trânsito e teria que atender “aos requisitos de descentralização, representatividade e abertura para a sociedade” (ANTP, 2000, p. 2).

## 2.1 MEDIDAS PROPOSTAS

Uma política nacional destinada a “garantir melhores condições de deslocamento de pessoas e mercadorias”, que preparasse as cidades brasileiras para um novo patamar de eficiência e que utilizasse “todos os recursos institucionais, técnicos e econômicos disponíveis” (ANTP, 1999, p. 9), deveria pautar-se nos princípios da discussão transparente, da responsabilidade do Estado, da acessibilidade democrática e da participação.

Pelo princípio da discussão transparente e ampla de soluções, entende-se que o Estado deveria abrir-se para a sociedade e usuários “para discutir as leis e a tomada de decisões”, legitimando-as entre os “indivíduos e entidades públicas e privadas” (ANTP, 1999, p. 10). Pelo princípio da responsabilidade do Estado, atribui-se a ele o cuidado do transporte público e do trânsito. Pelo princípio da acessibilidade democrática, estabelece-se que a cidade conforma um ambiente de uso coletivo, razão pela qual o sistema viário deveria priorizar a dimensão humana em detrimento do transporte individual motorizado, o que facilitaria a circulação de pedestres, de ciclistas e de “meios de transporte público coletivo, especialmente os ônibus” (ANTP, 1999, p. 10). Finalmente, pelo princípio da participação, convida-se o Estado a incentivar novas formas de participação da iniciativa privada e da sociedade no planejamento, financiamento e acompanhamento dos projetos e investimentos (ANTP, 1999, p. 10).

A adoção de tais princípios permitiria garantir “uma melhor qualidade de vida [...]: melhores condições de transporte, segurança e acessibilidade para a realização das atividades necessárias à vida moderna”. Ela estimularia a formação de uma rede de transportes integrada e eficiente, que priorizasse “os meios coletivos no uso do sistema viário”. Permitiria obter “maior eficiência urbana” e melhor qualidade ambiental. Para tanto, requereria a ação conjunta no desenvolvimento urbano, transporte e trânsito (ANTP, 1999, p. 10).

Quanto ao desenvolvimento urbano, os municípios deveriam controlar, efetivamente, o uso e a ocupação do solo, mediante as regras e a fiscalização da localização do comércio e das instalações que impactem no transporte e no tráfego, considerando a delimitação de parques, praças e jardins e a preservação do patrimônio histórico e arquitetônico das cidades<sup>15</sup>. Já nas regiões metropolitanas,

<sup>15</sup> Tal política deveria enfrentar os conflitos de poder entre os três níveis de governo nas cidades e nas áreas metropolitanas. A crise fiscal do Estado, o distanciamento do governo federal e

os polos geradores de tráfego deveriam ser controlados de forma coordenada pelos municípios. E, no longo prazo, o desenvolvimento das cidades brasileiras deveria ter como única alternativa o transporte público (ônibus licitado e concedido pelo Estado), o que exigiria políticas que dessem prioridade à reconquista da confiança no sistema de transporte público (ANTP,1999, p. 10)<sup>16</sup>.

No que se refere ao trânsito, o desafio seria a municipalização e implicaria equipar as prefeituras para: reduzirem os acidentes de trânsito; diminuir os índices de poluição atmosférica; melhorarem a qualidade de vida nas cidades, priorizando o tráfego de pedestres, ciclistas e transporte público, restringindo também a velocidade e o uso de automóveis em áreas residenciais e de uso coletivo.

## 2.2 MEDIDAS A IMPLEMENTAR

Essas propostas deveriam ser implementadas através de uma série de medidas específicas, que apresentamos de forma resumida no quadro 1.

Quadro 1: Principais Metas Sugeridas.

	objetivo
qualidade	• Aumentar a velocidade de ônibus para 25 km/h
	• Tempo de acesso a pé até o ponto, 5 minutos
	• Lotação com máximo de 6 pass./m2 no pico
segurança	• Reduzir mortes no trânsito
	• Implantar vistoria de segurança da frota
meio ambiente	• Reduzir emissão total de 10% para co e de 40% para mp
	• Implantar vistoria de emissão em 80% da frota
urbanismo	• Cidades médias e grandes com leis de controle de polos geradores
circulação	• Reduzir o nível de congestionamento nas vias principais das cidades grandes
energia	• Redução da energia consumida nas viagens motorizadas
gestão	• Capacitar técnicos das cidades médias e grandes

Fonte: ANTP, 1999, p. 19 (elaboração própria)

a precariedade financeira da maioria dos estados e municípios e a tendência de reprodução dos mesmos problemas das metrópoles “nas cidades médias em prazo relativamente curto” conduziram a “congestionamentos crônicos, queda da mobilidade e da acessibilidade, degradação das condições ambientais e altos índices de acidentes de trânsito” (ANTP, 2000, p. 3).

<sup>16</sup> Para isto, deveria ser melhorada a qualidade dos serviços mediante aprimoramento tecnológico dos veículos e da capacitação dos operadores no que concerne ao gerenciamento e atendimento: cobertura física e temporal, integração e informação ao usuário. Seria preciso aumentar a eficiência da operação pela delimitação do espaço viário e a criação de condições adequadas de trânsito (adoção de faixas e vias exclusivas, apoiadas por sistemas de sinalização e controle eficientes); reduzir os custos e garantir tarifas suportáveis; conquistar novos públicos e permitir a participação da iniciativa privada e da sociedade (eficiência técnico-econômica).

Como medidas relativas à melhoria da qualidade de vida, fixaram-se como metas: aumentar a velocidade média dos ônibus de 20 para 25km/h; distribuir e interconectar os serviços de modo que não seja necessário caminhar mais que 5 minutos para chegar aos pontos de acesso, ou seja, promover a mobilidade e a acessibilidade. Por outro lado, dever-se-ia reduzir a lotação média, nos horários de pico, para 6 passageiros por metro quadrado. Quanto à segurança, buscar-se-ia diminuir as mortes no trânsito, o que implicaria não só fiscalizar o cumprimento do Código Brasileiro de Trânsito, mas também a realização de intervenções urbanísticas que melhorassem a sinalização, garantindo a circulação de pedestres e ciclistas. Em relação ao meio ambiente, seria necessário minimizar a emissão de gás carbônico, o que implicaria um crescente cuidado por parte das empresas, incorporando técnicas não poluentes, reduzindo os barulhos produzidos pelos ônibus e aumentando a fiscalização e aplicação de multas.

A respeito do urbanismo, seria preciso legislar e fazer cumprir medidas que obrigassem a levar em conta, na fase do projeto, a localização de equipamentos coletivos e seus efeitos sobre o tráfego, o transporte e o uso do solo. Quanto à circulação, seria preciso ampliar a fluidez, reduzindo progressivamente o nível de congestionamento<sup>17</sup>. No que tange à energia, dever-se-ia diminuir a quantidade gasta, o que implicaria avanços tecnológicos. E, finalmente, em relação à gestão, aspira-se à capacitação de técnicos da administração municipal para que possam fiscalizar e planejar adequadamente.

As medidas propostas objetivavam, principalmente, o aumento da mobilidade – entendida como diminuição do tempo de circulação – e a economia de custos. Aumentar a velocidade dos ônibus, diminuir o tempo de deslocamentos a pé, melhorar as condições de circulação de ciclistas e pedestres, regular a localização de novos equipamentos urbanos, bem como melhorias no trânsito implicam aumento da velocidade da circulação urbana. Diminuir acidentes, diminuir a poluição, diminuir a lotação nos horários de pico e mudar a matriz energética são critérios que consideram a existência de custos: os custos humanos (considerando os usuários e os trabalhadores do setor), os custos ambientais, os custos das empresas, e os custos energéticos. Cabe ressaltar que as medidas voltadas para a acessibilidade propriamente dita não são apresentadas aqui.

---

<sup>17</sup> Sem que seja possível identificar que medidas possibilitariam isto.

### 2.3 PROMOÇÃO DA MOBILIDADE E DA COMPETITIVIDADE URBANAS: MODELO PROPOSTO

O diagnóstico e a proposta da ANTP sustentavam-se num esquema ou quadro cognitivo primário que Goffman (2012, p. 46) denomina social, dado que “fornece a compreensão de fundo para acontecimentos que incorporam a vontade, o objetivo e o esforço de controle de uma inteligência, de um agente vivo, sendo o principal deles o ser humano”. Assim, os problemas do transporte urbano se originariam na adoção, por parte do Estado brasileiro, do “modelo de desenvolvimento rodoviário”, que beneficiou às elites e às classes médias. O modelo adotado consolidou um padrão de estruturação urbana injusto, que privilegia o transporte individual, beneficiando, principalmente, a indústria automobilística. No longo prazo, isso afetou a qualidade de vida urbana, diminuindo a mobilidade e tornando o conforto e a acessibilidade um bem escasso.

No que se refere ao transporte informal, os mesmos estudos utilizavam um quadro cognitivo natural. Isto é, trataram das causas do fenômeno como algo alheio à vontade ou à ação de atores específicos.

Os mercados do transporte coletivo possuem falhas que, como não foram adequadamente sanadas pelo Estado, abrem brechas à entrada de veículos pequenos, cedendo à pressão da indústria automobilística. Em tal quadro, as únicas instâncias pilotadas são o Estado e a indústria, mas tal ação é disfuncional à consolidação de serviços públicos de transporte urbano. Certamente, os analistas divergem na determinação do grau em que os informais contribuem para tal funcionalidade. De qualquer maneira, tanto os favoráveis quanto os detratores coadunam-se na defesa de um sistema capaz de conciliar bem-estar e eficiência e na necessidade de planejar o sistema.

O modelo proposto como alternativa ao rodoviarismo, o Transporte Humano, estabelece um quadro ideal de metas a atingir que incorpora parâmetros contemporâneos reconhecidos como justos, entre eles: democracia; competitividade e correção ambiental; prioridade para o uso do sistema viário por pedestres, ciclistas e os meios de transporte público, especialmente ônibus. Pretende ainda conciliar equidade social com requisitos econômicos exigidos das metrópoles e, também, promover a eficiência e a competitividade. Essa Política Nacional de Transporte Urbano deveria ter o Estado como principal promotor ou ator principal; isto é, um Estado democrático e participativo capaz de tomar decisões com a anuência de usuários, entidades públicas e empresas, de modo a democratizar o acesso.

Para que esse propósito possa ser atingido, medidas relativas ao planejamento, ao transporte e ao trânsito deveriam ser conjugadas. Primeiramente, dever-se-ia implementar a coordenação das normas metropolitanas, eliminando conflitos entre os governos municipais, estaduais e federal. No que se refere ao transporte público – concedido pelo poder público – seria necessário conquistar a confiança dos usuários, diminuindo a presença do transporte individual. E, em relação ao trânsito, seria necessário capacitar o corpo técnico das prefeituras para que pudesse promover melhorias nas condições de circulação. Estas medidas se sustentam na expectativa de que bastaria a adoção de um modelo técnico e instrumental adequado para solucionar problemas, alcançando a justiça social e a competitividade econômica.

Surpreende o reducionismo técnico, uma vez que a ANTP se autodefine como uma organização da sociedade civil atuante na proposição de soluções para os problemas do transporte urbano (ANTP, 2002). Contudo, se considerarmos como Costa (1994) que o termo sociedade civil define a existência de uma esfera distinta do mercado e do Estado, a autodefinição não se verifica.

De fato, em 2002, a maioria das 295 instituições filiadas à Associação Nacional de Transportes Públicos, ou seja, 142 (48%) pertenciam à esfera estatal. Nesse conjunto, 122 (41,35%) eram prefeituras e instituições municipais ligadas ao planejamento, regulação e fiscalização dos transportes; 6 (2,03%) eram instituições reguladoras e planejadoras estaduais; 4 (1,35%) eram instituições metropolitanas; 2 (0,67%) eram instituições nacionais – o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Quanto às organizações empresariais, 120 (40,67%) estavam filiadas. Entre estas, 8 (2,71%) eram empresas de ônibus que atuavam na prestação de serviços de transporte na escala municipal e metropolitana; 43 (14,57%) eram empresas prestadoras de serviços técnicos (com destaque para a consultoria internacional Allien, Booz & Hamilton), seguidas, em importância numérica, por sindicatos e associações de empresários de transporte de ônibus, totalizando 18 (6,10%). Estavam filiadas, além disso, empresas montadoras de veículos e carrocerias, entre elas a Scania, a Volvo, a Renault, a Daimler Chrysler e a General Motors. As instituições de pesquisa e ensino eram 22, representando 9,00% do total das instituições filiadas.

Quanto à participação de organizações de trabalhadores e de usuários, esta era muito reduzida. Estavam filiadas apenas 4 instituições de trabalhadores: a Confederação Nacional de Trabalhadores em Transportes da CUT/São Paulo, o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Metroviário de São Paulo, o Sindicato das Cooperativas de Permissionários da Modalidade “bairro

a bairro” de Transporte Coletivo Alternativo/São Paulo e a Associação dos Transportadores de Passageiros por Lotação de Porto Alegre - ATL. Quanto aos usuários, era ínfima sua participação, com somente uma instituição filiada: a Associação Mineira Usuários de Transporte de Passageiros e Carga - AMUT P e C/BH.

Então, fica claro que a ANTP, antes de ser uma organização altamente representativa da sociedade que exclui empresários e governos, era um foro paragonamental e paraempresarial, da qual estavam excluídos os usuários; os sindicatos de empregados do transporte, embora a confederação de empregados tivesse assento; os operadores de transportes informais; e os movimentos que lutavam pela reforma urbana. Todos permaneciam como atores sem visibilidade nem voz na arena do transporte.

## CONCLUSÕES

O tema do transporte coletivo, no Brasil, tem como principal ator a ANTP. Esta associação que congrega, principalmente, empresas produtoras de veículos, empresas de ônibus, Programas de Pós-Graduação e Secretarias Municipais de Transporte produz, difunde e faz circular representações técnicas sobre o transporte e o trânsito urbanos.

A ANTP detém, assim, uma sorte de monopólio do discurso técnico sobre o transporte urbano – dos quadros cognitivos e morais – que orienta a política e a organização do transporte no país. Obrigam-se, assim, todos os que atuam neste campo a ajustar-se ao seu jargão e critérios técnicos. A existência desta arena oculta seria uma das razões que impedem que demandas ou propostas oriundas da experiência urbana cotidiana encontrem lugar na agenda pública.

Assim, mesmo quando a ANTP e a NTU reconheceram o transporte informal como tema digno de atenção, não dialogaram nem consideraram a interlocução com suas organizações. Avaliaram-no em termos de vantagens e desvantagens, de acordo com o grau de ajustamento ao modelo proposto para o transporte no Brasil: o transporte humano. Na perspectiva técnica, os transportes informais seriam uma solução inferior ao problema dos transportes, cuja origem e expansão devia-se à rigidez do sistema formal.

A oferta de transporte – formal ou informal – é considerada segundo um quadro natural de adaptação ou de resposta às demandas sociais e às características e mudanças das cidades. Os problemas decorrem dos erros da ação estatal, isto é, das deficiências do planejamento e do modelo de estruturação urbana consolidados no passado, que se perpetuam. Em tal esquema, não há

lugar para a ação coletiva, para a construção de novos atores. Muito menos há espaço para questionar as práticas que constituem, de fato, os modos e as formas de circular nas cidades e os modelos que os legitimam.

O projeto Transporte Humano, por sua vez, apresenta-se como uma iniciativa democrática e modernizadora, promotora da acessibilidade, da mobilidade e da qualidade de vida nas metrópoles brasileiras. Contudo, quando consideradas as metas propostas, percebe-se que ele busca, principalmente, aumentar a mobilidade – fluidez – em detrimento da acessibilidade, dado que prioriza a diminuição dos tempos de circulação, o que implica pôr em termos idênticos a circulação de bens e o bem-estar de pessoas.

## REFERÊNCIAS

ANTP. **Associação Nacional de Transportes Públicos**. Disponível em: <<http://www.antp.com.br>> Acesso em: 30 jun, 2002.

\_\_\_\_\_. **Transporte Clandestino no Brasil**. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, n.º1, Jul., 1999. 165 p. (Documentos Setoriais ANTP n.º 1).

\_\_\_\_\_. **O Transporte na Cidade do Século 21**. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, 2000. 48 p.

ANTP&NTU Transporte Informal Urbano. **Riscos de não encarar o problema de frente**. 1997. 79 p.

ARAÚJO, A. M. **Uma contribuição metodológica para o cálculo de custo do transporte Alternativo**. 2001. 188f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes). Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

BALASSIANO, R.; BRAGA, G. C. M. **Buses & Vans: Assessing Public Transport Competition**. Nairobi, 1999-a. 17 p. (mimeo).

BARBOSA, K. F. F. **Regulamentação do Transporte público Alternativo: a experiência Brasileira**. 2002. 173 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) Instituto José Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia de Transporte, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002.

CEFAÏ, D. “**Como nos mobilizamos? A contribuição de uma abordagem pragmatista para a sociologia da ação coletiva**”. Tradução de Bruno Cardoso. Dilemas. Rio de Janeiro, Vol. 2 n.º 4, 2009. 11-48 p.

COSTA, S. “Esfera Pública, Redescoberta da Sociedade Civil e Movimentos Sociais no Brasil: uma abordagem tentativa”. **Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, n.º 38, 1994. 38-52, p.

DOURADO, A. B. de. “Transporte Informal x formal: verdadeira ou falsa questão”. Revista **dos Transportes Públicos**. São Paulo, ano 17, 1.º trimestre, p. 87 – 89, 1995.

GOFFMAN, E. **Os quadros da Experiência Social**: uma perspectiva de análise. Tadução de Gentil A. Tilton. Petrópolis: Vozes, 2012. 716 p.

GUSFIELD, J. La **Culture des Problèmes publics**. L’alcool au volant: la production d’un orde symbolique. Tradução de Daniel Cefai. Economica: Paris, 2009.

LABORATÓRIO DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Relatório Final**. Rio de Janeiro. Instituto José Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

MAMANI, H.; FREIRE, J. “Cartografia do Movimento pelo Passe Livre na imprensa do estado do Rio de Janeiro”. In: EGLER, T. T. C. (org). **Reinvenção da Democracia na América Latina**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013. p. 206 - 212.

MAMAMI, H. **Transporte informal e vida metropolitana**: um estudo do Rio de Janeiro nos anos 90. Tese. 396f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

NTU. **Transporte informal Riscos e Proposições Informe setorial**. Disponível em: <<http://www.ntu.ciom.br>>. Acesso em: 9 jul. 2002.

\_\_\_\_\_. **Anuário da NTU 1999 - 2000**. São Paulo, Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano, 2000. 53 p.

\_\_\_\_\_. **Transporte Público Urbano: crise e oportunidades**: Pesquisa nacional NTU. São Paulo: Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano, outubro, 1998. 58 p.

ORRICO, R.; BRASILEIRO, A. S. A. M. dos; ARAGÃO, J. J. G. **Ônibus Urbano: Regulamentação e Mercados**. Brasília: L.G. E. 1996. 301p.

RIBEIRO, A. C. T. “Relação Sociedade-Estado: elementos do paradigma administrativo”. **Por Uma Sociologia do Presente: ação técnica e espaço**. Vol. 3. Rio de Janeiro: Letracapital. 2013. 95 - 116 p.

SANTOS, M. “Aceleração contemporânea: tempo mundo e espaço mundo” In. SANTOS, M., SOUZA M. A., SCARLATTO, A. (orgs.). **Fim de Século e Globalização**. São Paulo, HUCITEC, 1993. 342p.

VASCONCELLOS, A. C. S. **Transporte Urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 1996. 208p.

———. “A cidade e os Transportes”. In: ANTP. **Transporte Clandestino no Brasil**, São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, n.º 1, Jul., 2000. 165 p.

Texto submetido à Revista em 14.01.2016  
Aceito para publicação em 01.08.2016