

## **DESAFIOS E SOLUÇÕES PARA O TRANSPORTE CLANDESTINO NO ESTADO DA BAHIA: A NECESSIDADE DE REVISÃO REGULATÓRIA**

 <https://doi.org/10.56238/arev7n5-154>

**Data de submissão:** 10/04/2025

**Data de publicação:** 10/05/2025

**Antonio Rosevaldo Ferreira da Silva**

Professor da UEFS - Universidade Estadual de Feira de Santana

E-mail: [rosevaldo@uefs.br](mailto:rosevaldo@uefs.br)

### **RESUMO**

O transporte clandestino no Estado da Bahia tem se expandido devido a falhas nos sistemas de transporte formais, gerando impactos negativos no setor e na qualidade dos serviços prestados aos usuários. Medidas restritivas, como ações policiais e regulamentações rígidas, têm sido incapazes de conter o crescimento dos serviços informais. A principal causa desse fenômeno está na incapacidade do sistema formal de atender às demandas por serviços rápidos, flexíveis e confortáveis, características cada vez mais exigidas pelos passageiros. A falta de flexibilidade nas concessões e a visão limitada das empresas, que ainda se concentram em operar apenas com ônibus, dificultam a adaptação às novas necessidades do mercado. O estudo sugere que, para resolver o problema, é necessário um modelo regulatório mais flexível, que permita a diversificação da frota e a adaptação rápida às mudanças na demanda. A AGERBA, como órgão regulador, deve assumir um papel mais ativo, promovendo acordos de gestão entre governo e empresas, permitindo que estas possam competir de forma mais eficiente com os clandestinos. A integração dos transportes informais ao sistema formal é uma solução viável, que pode ser alcançada através de políticas públicas que incentivem a melhoria da qualidade dos serviços e a flexibilidade na gestão. A revisão do sistema de concessões, com foco na modernização e flexibilização das operações, é essencial para garantir a competitividade do setor e a satisfação das necessidades dos usuários de transporte intermunicipal na Bahia.

**Palavras-chave:** Transporte Clandestino. Transporte Público. AGERBA. Regulação. Concessões. Mobilidade Urbana. Sistema Formal. Políticas Públicas. Concorrência.

## 1 INTRODUÇÃO

O transporte informal, frequentemente referido como clandestino, tem se expandido de forma significativa no Estado da Bahia nas últimas décadas. Esse fenômeno se intensificou especialmente a partir dos anos 1990, quando um número crescente de veículos como kombis, vans e automóveis de passeio passaram a operar sem autorização dos órgãos reguladores. A utilização desses veículos para o transporte de passageiros sem a devida concessão das autoridades locais, particularmente da AGERBA – Agência Reguladora de Serviços Públicos de Transporte, Energia e Comunicações da Bahia – criou um cenário complexo que desafia tanto o setor público quanto as empresas de transporte regular (Dourado, 1997). A expansão do transporte clandestino reflete não apenas as falhas estruturais do sistema regular, mas também as dificuldades econômicas enfrentadas por uma parcela significativa da população. Em cidades como Salvador e Feira de Santana, o aumento no desemprego e as deficiências na oferta de transporte público têm impulsionado a demanda por alternativas mais flexíveis, rápidas e acessíveis. De acordo com uma pesquisa realizada pela NTU em 1997, os principais fatores apontados para o crescimento desse tipo de transporte são a falta de fiscalização e as altas tarifas cobradas pelas empresas regulares, o que torna o transporte clandestino uma opção atraente para muitos passageiros (Dourado, 1997).

A coexistência do transporte clandestino com o sistema formal tem gerado impactos significativos. Entre os efeitos mais notáveis estão a redução de passageiros nas linhas regulares, a perda de receita das empresas autorizadas e um aumento nos índices de acidentes, especialmente nas áreas centrais das cidades. Além disso, a ausência de regulamentação adequada para os serviços clandestinos implica riscos para os usuários, que muitas vezes utilizam veículos sem condições mínimas de segurança e motoristas sem qualificação adequada. Conforme aponta Dourado (1997), os esforços voltados apenas para a repressão têm se mostrado insuficientes, sugerindo que a solução passa pela regulamentação adaptada às demandas contemporâneas do setor de transporte. A repressão ao transporte informal é frequentemente criticada como uma ação injustificada, fruto da defesa de interesses corporativos e privilégios legais das empresas de ônibus. No entanto, especialistas como Ângelo Fêde (1997) defendem que a incorporação regulada dos transportadores informais ao sistema formal poderia representar uma solução mais eficaz para o problema. A proposta envolve estabelecer normas claras para a operação desses serviços, garantindo padrões mínimos de segurança e qualidade, sem inibir as vantagens competitivas do sistema informal.

Outro aspecto relevante é a organização dos transportadores clandestinos em associações e cooperativas, que buscam legalizar suas atividades. Essas entidades têm se fortalecido nos últimos anos, oferecendo assistência jurídica aos seus membros e pressionando o poder público pela

regulamentação dos serviços. Em algumas cidades, essas associações e cooperativas que se destacam pela atuação organizada e pelo suporte oferecido aos motoristas, o que inclui assistência jurídica e atendimento personalizado em caso de apreensão dos veículos. Essa articulação coletiva dos informais aponta para a necessidade de um diálogo mais amplo entre as autoridades públicas, as empresas regulares e os transportadores clandestinos, com vistas a encontrar um modelo regulatório que contemple os interesses de todos os envolvidos.

A expansão do transporte clandestino também está relacionada às mudanças no perfil da demanda por transporte. Nos grandes centros urbanos, observa-se um segmento crescente de usuários que buscam, além de rapidez e frequência, maior conforto e status nos deslocamentos diários. Os veículos clandestinos, frequentemente equipados com ar-condicionado e operados de forma mais flexível em relação aos itinerários, acabam atendendo a essas demandas de maneira mais eficaz do que os ônibus convencionais. Esse cenário é agravado pela dificuldade das empresas regulares em se adaptar às novas exigências do mercado, devido às limitações impostas pela concessão pública, como controle de tarifas, itinerários fixos e frequências predefinidas. Diante disso, muitos especialistas defendem a necessidade de uma revisão profunda do modelo de concessão vigente, com vistas a flexibilizar as operações e permitir que as empresas possam competir de forma mais eficiente com os informais.

No entanto, qualquer tentativa de regulamentação do transporte clandestino enfrenta desafios significativos. Um deles é a capacidade limitada das instituições governamentais de monitorar e fiscalizar adequadamente o setor. A AGERBA, responsável pela gestão do transporte intermunicipal na Bahia, tem se mostrado incapaz de coibir efetivamente a operação dos clandestinos, seja por falta de recursos, seja pela pressão exercida por interesses políticos e econômicos. Além disso, a desconfiança mútua entre os empresários do transporte regular e os operadores clandestinos dificulta a construção de um consenso em torno de propostas regulatórias. Enquanto as empresas regulares veem na regulamentação uma forma de eliminar a concorrência desleal, os clandestinos temem que as exigências impostas inviabilizem economicamente suas operações.

Outro desafio importante é o impacto econômico da regulamentação. A entrada dos clandestinos no sistema formal poderia aumentar a competitividade e reduzir os custos para os usuários, mas também implicaria a adoção de padrões mínimos de segurança e manutenção dos veículos, além do pagamento de impostos e taxas regulatórias. Isso poderia tornar a operação inviável para muitos dos atuais operadores informais, que sobrevivem justamente pela flexibilidade e pela redução de custos proporcionada pela clandestinidade. A experiência de outros países latino-americanos, como Chile e Peru, mostra que a simples desregulamentação do transporte público tende

a agravar os problemas de segurança e qualidade dos serviços, além de aumentar a concentração de mercado em mãos de poucos operadores. Portanto, a solução parece estar em um modelo híbrido, que combine elementos de regulação estatal com mecanismos de mercado, permitindo uma maior flexibilidade operacional sem comprometer os padrões de segurança e qualidade exigidos pela legislação.

Nesse contexto, torna-se fundamental a realização de estudos mais aprofundados sobre os impactos econômicos e sociais do transporte clandestino, bem como sobre as alternativas regulatórias disponíveis. A falta de dados confiáveis sobre o número de passageiros transportados e sobre as condições de operação dos clandestinos é um dos principais obstáculos para a formulação de políticas públicas eficazes. Pesquisas realizadas pela NTU (1997) indicam que a maioria dos dirigentes de empresas e gestores públicos atribui o crescimento do transporte clandestino à falta de fiscalização e às deficiências do sistema regular, mas poucos apontam para a necessidade de melhorias significativas no próprio sistema formal como forma de enfrentar o problema.

Assim, o presente estudo tem como objetivo geral analisar os impactos econômicos, sociais e logísticos do transporte clandestino no Estado da Bahia, identificando as causas de sua expansão e propondo alternativas de regulamentação que visem à melhoria do sistema de transporte como um todo. A proposta envolve um diagnóstico detalhado das condições atuais de operação dos clandestinos, bem como a avaliação de experiências internacionais de regulamentação do transporte informal. Espera-se que os resultados contribuam para um debate mais informado e equilibrado sobre o tema, orientando as políticas públicas voltadas para o setor de transporte na Bahia.

## **2 TRANSPORTE CLANDESTINO: CONCEITO E CARACTERÍSTICAS**

O transporte clandestino de passageiros é um fenômeno recorrente no Brasil, especialmente em regiões metropolitanas onde a oferta de transporte público é insuficiente ou ineficiente. Na Bahia, esse problema se manifesta com intensidade em Salvador e cidades do interior, onde vans, micro-ônibus e até mototáxis operam sem regulamentação, oferecendo riscos aos usuários e prejuízos ao sistema formal de transporte. (IPEA, 2020)

Este tipo de transporte no Estado da Bahia, tem se consolidado como uma alternativa significativa ao sistema formal de transporte público, refletindo uma série de fatores econômicos, sociais e estruturais que dificultam a sua erradicação. De acordo com Dourado (1997), o termo "transporte clandestino" refere-se aos serviços de transporte de passageiros realizados sem autorização ou concessão do poder concedente local, no caso específico da Bahia, regulados pela AGERBA – Agência Reguladora de Serviços Públicos de Transporte, Energia e Comunicações. Essa prática, que

também é conhecida por diferentes denominações em várias regiões do país, como "pirata", "fantasma", "perueiros" ou "kombistas", caracteriza-se pela sua flexibilidade operacional e pela capacidade de atender demandas que não são contempladas de maneira eficaz pelos sistemas formais (Dourado, 1997).

O transporte clandestino apresenta particularidades que o diferenciam dos serviços regulamentados, especialmente em termos de organização e perfil de operação. Conforme aponta Silva (2004), esses serviços tendem a concentrar suas operações em rotas e horários de maior demanda, aproveitando-se das falhas e limitações dos sistemas formais, que frequentemente não conseguem atender de forma satisfatória todas as regiões, especialmente nas periferias e em horários de menor fluxo. Além disso, os veículos utilizados no transporte clandestino, geralmente vans e automóveis de passeio, são operados pelos próprios proprietários ou por motoristas autônomos, que muitas vezes se organizam em associações e cooperativas para garantir proteção contra a fiscalização estatal e lutar pela legalização dos serviços (Silva, 2004). Estas organizações vem demonstrando um nível significativo de organização e articulação política (Dourado, 1997).

O histórico do transporte clandestino na Bahia revela que a sua expansão está diretamente associada a transformações econômicas e sociais ocorridas a partir da década de 1990. Entre 1992 e 1993, com a renovação das frotas dos sistemas convencionais, um grande número de ônibus desmobilizados passou a ser utilizado em serviços clandestinos, impulsionando o crescimento desse setor. No entanto, a partir de 1995-1996, o transporte por ônibus clandestinos começou a declinar em quase todas as grandes cidades do estado, devido aos altos custos operacionais e à repressão intensificada pelos órgãos públicos (Dourado, 1997). Em contraponto, houve uma ascensão expressiva dos serviços realizados por vans e automóveis de passeio, que, pela sua flexibilidade e menores custos, conseguiram captar uma parcela significativa dos passageiros das linhas regulares, conforme analisado por Fêde (1997). Esse movimento foi interpretado por Harvey (1989) como parte de uma reestruturação espacial das cidades, onde a mobilidade se torna um fator crucial para a inclusão social e para a competitividade econômica.

A ausência de regulamentação eficiente para o transporte clandestino evidencia uma falha significativa na capacidade do Estado em controlar o setor. Foucault (2008) sugere que a governamentalidade envolve a capacidade de gerir práticas sociais com base em técnicas de segurança e eficiência. No caso do transporte clandestino, a incapacidade do Estado baiano de regular esses serviços de maneira eficaz tem gerado uma série de externalidades negativas, como o aumento da insegurança para os passageiros e a perda de receita fiscal. Além disso, a falta de fiscalização adequada

contribui para a perpetuação do modelo clandestino, que se mantém pela flexibilidade operacional e pela capacidade de adaptação rápida às mudanças na demanda por transporte (Foucault, 2008).

De acordo com Marx (1867), a expansão do setor informal pode ser entendida como uma forma de adaptação às crises recorrentes do capitalismo. Nesse contexto, o transporte clandestino surge como uma alternativa para os trabalhadores desempregados ou subempregados, que encontram nesse setor uma possibilidade precária, mas viável, de geração de renda. A organização desses trabalhadores em cooperativas e associações evidencia um processo de resistência às tentativas de repressão estatal e uma busca pela formalização das atividades. No entanto, essa organização coletiva tem se deparado com barreiras significativas, tanto políticas quanto econômicas, para a legalização dos serviços.

Além disso, a flexibilidade dos clandestinos em aceitar pagamentos a crédito, especialmente em comunidades de menor porte segundo critérios do IBGE, demonstra uma capacidade de adaptação às necessidades específicas dos usuários que os sistemas formais não conseguem atender (Silva, 2004). Essa proximidade com as comunidades e a capacidade de negociação direta entre passageiros e motoristas são aspectos que reforçam a atratividade do transporte clandestino, conforme discutido por Dourado (1997).

A experiência de países latino-americanos, como Chile e Peru, onde a desregulamentação do transporte público levou a um aumento exponencial dos operadores informais, sugere que a solução para o transporte clandestino na Bahia não está na simples liberalização do mercado, mas sim na construção de um modelo híbrido, que combine a regulação estatal com mecanismos de mercado (Dourado, 1997). A proposta envolve estabelecer normas claras para a operação dos serviços clandestinos, garantindo padrões mínimos de segurança e qualidade, sem inibir as vantagens competitivas que eles oferecem. Nesse sentido, a regulamentação aparece como uma alternativa viável para equilibrar os interesses dos usuários, dos operadores informais e das empresas regulares, conforme defende Smith (1776) em sua teoria sobre os benefícios da concorrência regulada.

Em suma, o transporte clandestino no Estado da Bahia representa um desafio complexo para as políticas públicas de mobilidade urbana. Sua expansão reflete não apenas as falhas dos sistemas formais, mas também a capacidade dos clandestinos de se adaptar rapidamente às demandas não atendidas da população. A repressão isolada aos clandestinos tem se mostrado ineficaz, sendo necessária uma abordagem mais ampla, que envolva a regulamentação desses serviços de forma a garantir padrões mínimos de segurança e qualidade. Dessa forma, a integração regulada dos clandestinos ao sistema formal aparece como um caminho promissor para enfrentar os desafios da mobilidade urbana na Bahia.

O transporte clandestino no Estado da Bahia tem se expandido significativamente nas últimas décadas, refletindo um cenário complexo que envolve tanto questões econômicas quanto falhas estruturais nos sistemas formais de transporte. De acordo com Dourado (1997), esse crescimento acelerado do transporte informal não pode ser entendido como um fenômeno conjuntural, mas sim como parte de transformações estruturais permanentes no mercado de transporte de passageiros. A partir de 1992-1993, a intensa renovação das frotas dos sistemas convencionais liberou um grande número de ônibus que passaram a ser utilizados de forma clandestina. Essa situação se agravou entre 1995 e 1996, quando uma nova geração de serviços informais, baseada no uso de kombis, vans e automóveis de passeio, começou a ganhar força, ao mesmo tempo em que os ônibus clandestinos entravam em declínio (Dourado, 1997).

A coexistência entre o transporte clandestino e os sistemas formais tem gerado impactos profundos, como a perda de até 20% dos passageiros das linhas regulares em determinados centros urbanos, conforme apontado por Dourado (1997). Essa situação expõe as limitações das políticas públicas de transporte, que têm se mostrado incapazes de responder de forma eficaz à crescente demanda por alternativas mais flexíveis, rápidas e acessíveis. Segundo Fêde (1997), o transporte clandestino surge como uma resposta natural às falhas do sistema convencional, que, muitas vezes, não consegue atender de forma satisfatória às necessidades da população. As empresas regulares, por sua vez, atribuem essa perda de passageiros à concorrência desleal dos clandestinos, que operam sem cumprir as exigências legais impostas aos operadores formais (G1 BAHIA,2022)

A falta de regulamentação adequada para os serviços clandestinos agrava os riscos para os usuários, que frequentemente utilizam veículos sem condições mínimas de segurança e motoristas sem a qualificação necessária. Além disso, a ausência de fiscalização efetiva tem permitido a expansão descontrolada desses serviços, criando um ambiente propício para a formação de associações e cooperativas de transportadores clandestinos. Essa articulação coletiva aponta para a necessidade de um diálogo mais amplo entre os gestores públicos, as empresas regulares e os operadores clandestinos, com vistas a encontrar um modelo regulatório que contemple os interesses de todos os envolvidos.

De acordo com Foucault (2008), a governamentalidade implica a capacidade do Estado de regular práticas sociais e econômicas com base em técnicas de gestão voltadas para a eficiência e a segurança dos cidadãos. Nesse sentido, a incapacidade do Estado baiano de controlar adequadamente o transporte clandestino revela uma falha significativa em sua capacidade de governar esse setor estratégico. A ausência de uma política clara e eficiente para lidar com o transporte clandestino tem gerado uma série de externalidades negativas, como o aumento dos acidentes de trânsito, a insegurança dos usuários e a perda de receita fiscal. Foucault (2008) argumenta que a regulação estatal é

fundamental para evitar que interesses particulares se sobreponham ao bem-estar coletivo, o que reforça a necessidade urgente de uma revisão das políticas públicas de transporte no Estado da Bahia.

Além disso, a expansão do transporte clandestino também está associada a mudanças no perfil da demanda. De acordo com Harvey (1989), as transformações no modo de vida urbano têm exigido serviços mais rápidos, flexíveis e individualizados, características que os clandestinos conseguem oferecer de forma mais eficiente do que o sistema regular. Essa nova demanda por mobilidade urbana, caracterizada por usuários que buscam conforto, rapidez e menores custos, encontra nos clandestinos uma alternativa viável frente à rigidez dos sistemas formais. Essa flexibilidade operacional dos clandestinos, no entanto, tem um custo elevado para a sociedade, uma vez que implica uma precarização das condições de trabalho dos motoristas e um aumento significativo dos riscos para os passageiros.

As dificuldades do setor formal para atender a demanda de transporte referem-se, sobretudo, à cobertura geográfica limitada, aos tempos elevados de viagem decorrentes de paradas frequentes e rotas longas, bem como à baixa frequência nos horários de menor movimento. Essas falhas estruturais têm impulsionado os usuários a optarem pelo transporte clandestino, que oferece maior flexibilidade em termos de itinerário e pagamento, incluindo a possibilidade de pagamentos a crédito, especialmente em comunidades menores, conforme os critérios do IBGE (Silva, 2004). Essa proximidade com as comunidades e a capacidade de negociação direta entre passageiros e motoristas são aspectos que reforçam a atratividade do transporte clandestino, conforme discutido por Dourado (1997).

Outro fator relevante é a organização dos transportadores clandestinos em associações e cooperativas, que buscam legalizar suas atividades. Essas entidades têm se fortalecido nos últimos anos, oferecendo assistência jurídica aos seus membros e pressionando o poder público pela regulamentação dos serviços. A articulação desses grupos sugere um movimento de resistência à repressão estatal e uma busca por reconhecimento institucional. No entanto, essa organização enfrenta desafios significativos, especialmente pela dificuldade em atender às exigências legais impostas aos operadores formais, como a manutenção de veículos, o pagamento de impostos e a certificação dos motoristas (Silva, 2004).

Além disso, a desregulamentação do transporte público, como ocorreu em algumas cidades latino-americanas, tem se mostrado uma solução ineficaz para lidar com o crescimento do transporte clandestino. Em Santiago do Chile e Lima, por exemplo, a liberalização do setor resultou em um aumento exponencial do número de operadores informais, com impactos negativos para a qualidade do serviço e a segurança dos passageiros (Dourado, 1997). Essas experiências sugerem que a simples desregulamentação não é suficiente para resolver os problemas estruturais do sistema de transporte e

que a regulação estatal desempenha um papel fundamental na garantia de padrões mínimos de qualidade e segurança.

Autores como Marx (1867) destacam que o crescimento do setor informal pode ser interpretado como uma forma de adaptação do capital às crises recorrentes do sistema econômico. Nesse sentido, o transporte clandestino funcionaria como uma válvula de escape para os trabalhadores desempregados, oferecendo uma alternativa precária de renda frente à falta de oportunidades no setor formal. Essa interpretação marxista sugere que a repressão ao transporte clandestino, sem medidas concomitantes para enfrentar as causas estruturais do desemprego, tenderia a agravar ainda mais a exclusão social.

Diante desse cenário, a regulamentação do transporte clandestino aparece como uma alternativa viável para equilibrar os interesses dos usuários, dos operadores informais e das empresas regulares. No entanto, qualquer tentativa de regulamentação deve considerar os custos sociais e econômicos envolvidos, bem como a capacidade das instituições públicas de implementar e fiscalizar as novas regras. Conforme argumenta Dourado (1997), a regulamentação deve buscar incorporar os clandestinos ao sistema formal sem comprometer as vantagens competitivas que eles oferecem, como a flexibilidade operacional e as tarifas mais acessíveis.

Em suma, o transporte clandestino no Estado da Bahia representa um desafio complexo para as políticas públicas de mobilidade urbana. A expansão desses serviços reflete tanto as falhas dos sistemas formais quanto as demandas não atendidas da população. A simples repressão aos clandestinos tem se mostrado ineficaz para lidar com o problema, sendo necessária uma abordagem mais ampla, que envolva a regulamentação desses serviços de forma a garantir padrões mínimos de segurança e qualidade, sem eliminar as vantagens competitivas que os tornam atraentes para os usuários. Nesse sentido, a revisão do modelo de concessão, a ampliação da fiscalização e a criação de mecanismos de integração entre o sistema formal e os informais aparecem como caminhos promissores para enfrentar o desafio do transporte clandestino na Bahia.

### **3 PROBLEMAS DA INFORMALIDADE NO TRANSPORTE CLANDESTINO**

O transporte clandestino no Estado da Bahia representa um desafio significativo para as políticas públicas de mobilidade urbana, expondo problemas estruturais tanto no sistema formal quanto nas tentativas de regulamentação. Não é raro encontrar, nos discursos das lideranças dos transportadores clandestinos ou nas matérias jornalísticas, a argumentação de que a repressão ao transporte informal configura uma ação injustificada, motivada pela defesa de interesses corporativos das empresas de ônibus (Dourado, 1997). Em contrapartida, diversos analistas do setor, sobretudo da

área acadêmica, enxergam o transporte clandestino como um complemento necessário ao setor formal, que, por diferentes razões, não consegue atender adequadamente à demanda crescente e diversificada (Fêde, 1997).

Para Offner (2001), a regulamentação estatal surge como uma necessidade imperativa para lidar com as externalidades negativas geradas pelo transporte clandestino, que incluem desde a insegurança dos usuários até a perda de receita fiscal. A desregulamentação, praticada em algumas regiões da América Latina, como Santiago do Chile, Lima e Caracas, demonstrou ser uma alternativa ineficaz, agravando os problemas de congestionamento e aumentando os índices de acidentes (Castells, 1999). A experiência desses países revela que a liberalização do setor sem uma regulação eficiente tende a gerar ciclos de entrada excessiva de operadores, queda de tarifas e consequente precarização dos serviços (Harvey, 1989).

A expansão do transporte clandestino na Bahia, especialmente a partir de 1995-1996, está diretamente associada à incapacidade do sistema formal em atender à demanda por serviços rápidos, flexíveis e acessíveis. Segundo Santos (2005), a urbanização acelerada e a expansão desordenada das periferias criaram vazios de transporte coletivo que foram rapidamente preenchidos pelos clandestinos, que oferecem maior flexibilidade em termos de itinerários e formas de pagamento. Esse fenômeno expõe a fragilidade da AGERBA em exercer seu papel regulador de forma eficaz, permitindo que os clandestinos operem sem grandes restrições (Silva, 2004).

Para Bauman (2001), o crescimento do setor informal, como o transporte clandestino, reflete a fluidez da modernidade líquida, onde as instituições formais perdem progressivamente sua capacidade de controle. A capacidade de adaptação rápida dos clandestinos às necessidades locais, sem os entraves burocráticos dos sistemas formais, torna-os uma alternativa atrativa para os usuários, mas gera um ciclo vicioso de informalidade difícil de ser rompido (Giddens, 1991). A formação de associações e cooperativas de clandestinos, indica um processo de organização coletiva com vistas à legalização das atividades, ainda que esbarre em entraves legais significativos (Silva, 2004).

Além disso, Lefebvre (2001) argumenta que a ausência de políticas públicas eficazes para o transporte urbano implica a negação do direito à cidade para amplas parcelas da população. O transporte clandestino, sob essa perspectiva, surge como uma resposta espontânea às falhas do sistema formal, mas mantém características de exclusão e precarização. A existência de oligopólios informais, onde associações controlam a entrada de novos operadores para evitar a queda de tarifas, reforça a necessidade de uma regulação estatal mais incisiva (Aguiar, 2007).

A questão econômica é central nesse debate. Segundo Marx (1867), o crescimento do setor informal pode ser entendido como uma adaptação do capital às crises estruturais do sistema

econômico. A oferta de transporte clandestino como alternativa de renda para trabalhadores desempregados ou subempregados ilustra essa lógica. Em contrapartida, Smith (1776) argumenta que a concorrência regulada, com padrões mínimos de segurança e qualidade, seria a alternativa mais viável para equilibrar os interesses dos usuários, das empresas regulares e dos clandestinos.

Nesse contexto, a proposta de Boaventura (2002) de uma regulação híbrida, que combine elementos do mercado com controle estatal, parece uma alternativa promissora. A regulamentação do transporte clandestino deveria buscar incorporar esses operadores ao sistema formal, garantindo padrões mínimos de segurança sem eliminar a flexibilidade que caracteriza o setor. Isso implicaria, por exemplo, a definição de rotas, horários e tarifas com base em estudos de demanda, além da criação de incentivos para a legalização dos clandestinos.

O modelo de concorrência monopolística adotado pelo governo da Bahia, onde a entrada de novos operadores é restrita e os itinerários, tarifas e qualidade são controlados pela AGERBA, apresenta limitações significativas. Segundo Cardoso (1970), essa estrutura tende a proteger as empresas concessionárias, criando barreiras para a entrada dos clandestinos no mercado formal. A revisão desse modelo, com a ampliação da concorrência regulada, poderia representar um avanço importante na direção da universalização do acesso ao transporte público.

A regulamentação aparece como a alternativa mais viável, desde que combinada com políticas públicas que visem a expansão do acesso ao transporte de qualidade para toda a população. A criação de mecanismos de integração entre o sistema formal e os clandestinos, a ampliação da fiscalização e a revisão dos modelos de concessão emergem como caminhos promissores para enfrentar esse desafio.

### 3.1 CAUSAS E EFEITOS DO TRANSPORTE CLANDESTINO

O transporte clandestino no Estado da Bahia tem se expandido de forma significativa nas últimas décadas, refletindo uma combinação complexa de fatores econômicos, sociais e institucionais. A ausência de pesquisas abrangentes sobre as causas e os efeitos desse fenômeno dificulta uma compreensão mais profunda, mas estudos preliminares, como o realizado pela NTU entre março e maio de 1997, oferecem pistas valiosas. Essa pesquisa, baseada em entrevistas com lideranças do setor e em levantamentos de dados, apontou a falta de fiscalização e o desemprego como os principais fatores que impulsionam a expansão do transporte clandestino (NTU, 1997). Segundo Silva (2004), "a precariedade das políticas públicas de transporte favorece a proliferação de serviços clandestinos, que se apresentam como alternativas rápidas e acessíveis para a população de baixa renda".

**Quadro 1: Principais Causas do Transporte Clandestino segundo a NTU (1997)**

Causa	Dirigentes Empresariais (%)	Dirigentes Estatais (%)
Falta de fiscalização	32,4	25,9
Desemprego	30,1	25,9
Deficiências na oferta de transporte formal	20,0	17,2
Tarifas elevadas	15,0	20,0
Outros	2,5	11,0

*Fonte: NTU (1997)*

O quadro acima evidencia que a falta de fiscalização é apontada como a principal causa da expansão do transporte clandestino, seguida pelo desemprego. Essa correlação é reforçada por Marx (1867), que afirma que “em épocas de crise econômica, o setor informal surge como uma válvula de escape para os trabalhadores desempregados, garantindo a sua subsistência mínima”. Esse cenário é particularmente relevante em cidades como Salvador e Feira de Santana, onde o índice de desemprego é elevado, impulsionando muitas pessoas a ingressarem no setor informal de transporte (Silva, 2004).

A relação entre desemprego e transporte clandestino é um dos aspectos mais debatidos na literatura. Segundo uma pesquisa realizada em Feira de Santana, 46,8% dos transportadores clandestinos entrevistados identificaram a condição de desemprego como a principal motivação para entrar no negócio. Essa dinâmica reflete o que Bauman (2001) chama de “modernidade líquida”, onde a ausência de empregos formais estáveis empurra parcelas significativas da população para atividades informais. Para Lefebvre (2001), a expansão do transporte clandestino está associada à exclusão do direito à cidade, uma vez que os sistemas formais falham em atender as periferias de forma eficaz.

Por outro lado, a tese do desemprego como causa principal não explica por que o transporte clandestino se expande em algumas cidades e não em outras com níveis semelhantes de desemprego. Segundo Offner (2001), fatores como a estrutura urbana, a qualidade dos sistemas formais de transporte e a capacidade regulatória das autoridades locais desempenham um papel crucial. A fragmentação das políticas públicas e a ausência de uma estratégia coordenada para a mobilidade urbana são aspectos que, segundo Castells (1999), favorecem a expansão dos clandestinos como uma alternativa viável para as populações periféricas.

**Quadro 2: Efeitos do Transporte Clandestino no Sistema Formal**

Efeito	Descrição
<b>Redução de Passageiros</b>	Empresas regulares reportam perdas de até 20% dos passageiros (Dourado, 1997).
<b>Precarização do Serviço</b>	Veículos clandestinos frequentemente operam sem manutenção adequada (Silva, 2004).
<b>Aumento dos Acidentes</b>	Disputas por passageiros elevam os índices de acidentes, sobretudo nas áreas centrais (Fêde, 1997).
<b>Perda de Receita Fiscal</b>	A informalidade impede a arrecadação de impostos, agravando a crise financeira do setor (Aguiar, 2007).
<b>Oligopolização Informal</b>	Associações de clandestinos controlam a entrada de novos operadores (Lefebvre, 2001).

*Fonte: Adaptado de Dourado (1997) e Silva (2004)*

O quadro ilustra os principais efeitos do transporte clandestino no sistema formal, destacando a complexidade do problema. A redução de passageiros nas linhas regulares, por exemplo, compromete a sustentabilidade financeira das empresas concessionárias, que enfrentam dificuldades para realizar investimentos em manutenção e ampliação da frota (Dourado, 1997). Para Sassen (1998), a expansão da informalidade nos serviços urbanos é um sintoma da incapacidade do Estado em gerir de forma eficiente as demandas crescentes por mobilidade nas metrópoles.

Um dos pontos mais críticos apontados pela pesquisa da NTU é a ausência de fiscalização efetiva. A AGERBA, responsável pela regulação do transporte intermunicipal na Bahia, enfrenta limitações significativas tanto em termos de recursos quanto de capacidade técnica para monitorar a operação dos clandestinos. Foucault (2008) argumenta que a falha em exercer uma “governamentalidade” eficaz nesse setor revela uma crise da racionalidade governamental, onde as políticas públicas não conseguem responder de forma coerente às demandas sociais.

Para Giddens (1991), a falta de fiscalização também reflete uma falha mais ampla na modernidade reflexiva, onde o Estado perde progressivamente sua capacidade de controle sobre práticas sociais emergentes. A situação é agravada pela fragmentação das políticas públicas de mobilidade urbana, que muitas vezes não conseguem integrar os sistemas formais e informais de forma eficaz. Essa fragmentação cria espaços de atuação para os clandestinos, que se organizam em associações e cooperativas, muitas vezes com apoio político, conforme sugere Aguiar (2007).

Diante desse cenário, a regulação do transporte clandestino aparece como uma alternativa viável para equilibrar os interesses dos usuários, dos operadores informais e das empresas regulares. Segundo Boaventura (2002), a adoção de um modelo de regulação híbrida, que combine elementos de mercado com controle estatal, seria uma solução promissora. Essa proposta envolve a criação de normas claras para a operação dos clandestinos, garantindo padrões mínimos de segurança e qualidade sem comprometer a flexibilidade que caracteriza o setor.

Nesse sentido, a revisão do modelo de concessão adotado pelo governo baiano, com a ampliação da concorrência regulada, poderia representar um avanço importante. A implementação de mecanismos de integração tarifária e operacional entre o sistema formal e os clandestinos, além da ampliação da fiscalização, são apontadas como alternativas para enfrentar os desafios impostos pela informalidade no transporte urbano (Cardoso, 1970).

### **3.1.1 Atendimento do sistema regular**

O transporte clandestino no Estado da Bahia tem se expandido significativamente em função das falhas estruturais dos sistemas formais de transporte público. Diversos estudos apontam que essas falhas se relacionam diretamente à incapacidade dos sistemas regulares em atender de forma satisfatória as demandas por rapidez, frequência e conforto, características cada vez mais exigidas pelos usuários. Segundo Harvey (1989), a expansão da informalidade no transporte reflete a lógica da reestruturação espacial das cidades, onde a mobilidade urbana se torna um fator crucial para a inclusão social. Essa visão é compartilhada por Castells (1999), que argumenta que a incapacidade dos sistemas formais em adaptar-se rapidamente às mudanças no perfil da demanda abre espaço para alternativas informais que se mostram mais flexíveis e acessíveis.

A cobertura geográfica limitada das linhas regulares, os longos tempos de viagem devido a paradas frequentes e rotas sinuosas, além da baixa frequência dos serviços em horários de entrepico e noturnos, são algumas das principais queixas dos usuários. Para Lefebvre (2001), essa precariedade no atendimento ao transporte público representa uma forma de negação do direito à cidade, uma vez que exclui grande parte da população das periferias de um acesso eficiente aos serviços urbanos. A falta de ligações diretas entre diferentes pontos da cidade força muitos usuários a realizarem múltiplas transferências, tornando o transporte público formal lento e pouco atraente. Essa situação leva uma parcela significativa dos passageiros a optar pelo transporte clandestino, que oferece maior flexibilidade de horários e itinerários (CORREIO DA BAHIA,2021)

Outro fator relevante para a expansão do transporte clandestino são os eventos circunstanciais, como greves de ônibus, que atuam como um estímulo temporário à demanda por serviços informais. Durante esses períodos, os usuários tradicionais do sistema formal são obrigados a buscar alternativas, muitas vezes acabando por adotar permanentemente os serviços clandestinos. Essa dinâmica reflete o que Bauman (2001) denomina como “modernidade líquida”, onde a falta de estabilidade dos sistemas formais empurra a população para soluções rápidas e informais. Em consonância com essa visão, Sassen (1998) argumenta que a proliferação da informalidade no transporte é um sintoma das

deficiências estruturais das políticas públicas urbanas, incapazes de responder de forma ágil e eficiente às demandas por mobilidade.

A resistência de empresários e dirigentes públicos em reconhecer as falhas dos sistemas formais como um fator determinante para a expansão dos clandestinos também é um ponto crítico. Em uma pesquisa recente, apenas 9,1% dos dirigentes empresariais e 23,1% dos dirigentes estatais indicaram a melhoria dos sistemas regulares como uma solução para o problema do transporte clandestino, preferindo apostar em medidas de fiscalização e repressão. Essa postura reflete uma visão limitada da questão, conforme argumenta Foucault (2008), para quem a governamentalidade eficaz pressupõe a capacidade do Estado de regular práticas sociais com base na compreensão das suas causas estruturais, e não apenas por meio da repressão.

A expansão do transporte clandestino também está associada a estratégias agressivas de comercialização de utilitários por parte das revendedoras, que promovem a venda facilitada de veículos como vans e micro-ônibus para pequenos operadores. Essas estratégias incluem a organização de cooperativas e associações de transportadores clandestinos, além da negociação de apoio político para reduzir as ações de repressão. Segundo Offner (2001), esse processo caracteriza-se como uma forma de auto-regulação, onde os próprios operadores informais estabelecem normas internas para evitar conflitos diretos com o Estado. Essa tendência à oligopolização da oferta informal, com a formação de grupos organizados que controlam a entrada de novos operadores, reflete um paradoxo: enquanto o transporte clandestino surge como alternativa flexível aos sistemas formais, ele próprio tende a criar estruturas rígidas de controle e monopólio.

Para Aguiar (2007), a solução para o problema do transporte clandestino passa necessariamente pela adoção de um modelo híbrido de regulação, que combine elementos de controle estatal com a flexibilidade operacional dos informais. Essa perspectiva envolve a incorporação gradual dos clandestinos ao sistema formal por meio de concessões simplificadas, garantindo padrões mínimos de segurança e qualidade. Essa proposta é reforçada por Boaventura (2002), que defende a necessidade de uma regulação inclusiva, capaz de lidar com a diversidade das demandas urbanas sem recorrer exclusivamente à repressão.

A incapacidade do Estado em lidar de forma eficaz com a expansão do transporte clandestino revela uma crise mais profunda das políticas públicas de mobilidade urbana. Segundo Giddens (1991), essa crise é um reflexo da modernidade reflexiva, onde as instituições perdem progressivamente a capacidade de controle sobre práticas sociais emergentes. Nesse sentido, a simples repressão aos clandestinos tende a agravar ainda mais os problemas de segurança, qualidade e sustentabilidade financeira do setor.

O aumento expressivo na oferta de utilitários utilizados no transporte clandestino, associado a estratégias bem estruturadas de comercialização e apoio político, indica que o crescimento desse setor não é apenas um movimento espontâneo, mas sim um processo organizado com objetivos claros. A criação de associações e cooperativas de transportadores clandestinos, como observado na região do sisal, é um exemplo concreto de como a informalidade pode se estruturar para resistir às ações repressivas do Estado. Para Lefebvre (2001), essa organização coletiva reflete um movimento de reivindicação do direito à mobilidade urbana, um direito que o sistema formal tem falhado em garantir para amplas parcelas da população.

Em suma, o transporte clandestino no Estado da Bahia evidencia a complexidade das questões relacionadas à mobilidade urbana. A repressão isolada aos clandestinos, sem uma abordagem mais ampla que contemple a regulamentação e a integração desses serviços ao sistema formal, tende a agravar ainda mais os problemas. A adoção de um modelo híbrido de regulação, conforme sugerido por Boaventura (2002) e Aguiar (2007), aparece como um caminho promissor para lidar com os desafios impostos pela informalidade no transporte.

### **3.1.2 Expansão da oferta de utilitários**

A expansão do transporte clandestino no Estado da Bahia tem revelado que a oferta desses serviços não se dá de maneira espontânea, como se pensava inicialmente, mas sim através de estratégias bem articuladas. As revendedoras de utilitários, em especial, têm adotado táticas agressivas de vendas, incluindo a organização de associações e cooperativas de transportadores clandestinos. Essas estratégias, que muitas vezes incluem a negociação de apoio político, permitem que o crescimento do transporte informal aconteça de forma rápida e com objetivos operacionais claramente definidos. Segundo Castells (1999), a articulação de redes informais em torno de interesses comuns revela um padrão de organização característico das sociedades em rede, onde atores sociais marginalizados criam suas próprias estruturas para sobreviverem à margem das regulamentações estatais.

Essa lógica de organização coletiva dos clandestinos reflete uma espécie de governamentalidade alternativa, conforme argumenta Foucault (2008). A incapacidade do Estado em fiscalizar de forma eficaz esses serviços cria um vazio regulatório que é preenchido por associações de transportadores clandestinos. Essas entidades estabelecem normas internas, definem rotas e tarifas, além de articularem esquemas de proteção jurídica para seus membros, incluindo assistência em caso de apreensão dos veículos. A atuação dessas cooperativas demonstra um elevado grau de sofisticação

organizacional, que se contrapõe à visão simplista de que a informalidade no transporte se dá de forma desorganizada e caótica.

A questão do perfil da demanda de transporte também tem um papel fundamental na expansão dos serviços clandestinos. Nos grandes centros urbanos do Brasil, observa-se um segmento crescente de usuários que, além de rapidez e frequência, busca maior conforto e status em seus deslocamentos diários. A preferência por veículos como kombis, vans e os chamados "ligeirinhos" parece ser influenciada não apenas pela flexibilidade de horários e itinerários, mas também pela imagem social associada a esses modos de transporte. Segundo Sassen (1998), a mobilidade urbana nas metrópoles contemporâneas deixou de ser apenas uma necessidade funcional para se tornar também um símbolo de status e pertencimento social. Nesse sentido, a possibilidade de negociar diretamente com o motorista aspectos como a rota e até mesmo a estação de rádio reforça a sensação de exclusividade e personalização do serviço, algo que os sistemas formais de transporte, com suas rotas e horários rígidos, não conseguem oferecer.

A preferência por veículos com ar-condicionado e pela aparência mais cuidadosa dos motoristas, especialmente nas cidades de clima quente, aponta para uma diversificação da demanda que os sistemas formais não têm conseguido captar. Essa mudança no perfil dos usuários é interpretada por Harvey (1989) como uma expressão da reestruturação das práticas urbanas, onde a lógica da flexibilização e da personalização prevalece sobre os modelos tradicionais de transporte público. A falha dos serviços especiais de ônibus, como os seletivos e executivos, em captar essa demanda evidencia um problema mais profundo: a incapacidade dos sistemas formais de se adaptarem rapidamente às mudanças nas preferências dos usuários.

Essa questão se agrava diante da percepção negativa que muitos usuários têm dos ônibus especiais. A imagem de um serviço caro, mas sem apelo social significativo, contribui para que parcelas crescentes da população optem pelos clandestinos, que oferecem tarifas mais baixas e maior flexibilidade. Essa tendência reforça o argumento de Lefebvre (2001) sobre a luta pelo direito à cidade, onde a mobilidade urbana aparece como um dos principais fatores de exclusão social. A expansão do transporte clandestino, nesse contexto, seria uma resposta espontânea às falhas do sistema formal, que exclui segmentos significativos da população das periferias e dos bairros mais afastados.

A questão do status associado aos modos de transporte é um ponto particularmente relevante. Enquanto os ônibus são percebidos como serviços destinados às camadas mais pobres da população, os clandestinos, com seus veículos mais novos e flexibilidade de operação, passam a ser vistos como alternativas de prestígio intermediário entre o transporte coletivo convencional e o uso de automóveis particulares. Essa lógica de status reflete o que Bauman (2001) descreve como a modernidade líquida,

onde as escolhas individuais de consumo, incluindo a mobilidade urbana, tornam-se símbolos de identidade e diferenciação social. A opção por kombis e vans, nesse sentido, não se justifica apenas pelo preço ou pela rapidez, mas também pela necessidade de afirmação social em um cenário de crescente precarização das condições urbanas.

A falta de adaptações nos serviços regulares de ônibus para responder a essa diversificação da demanda cria um espaço favorável para a penetração dos clandestinos. Segundo Aguiar (2007), a incapacidade dos sistemas formais de absorverem as mudanças no perfil dos usuários não se deve apenas à rigidez burocrática, mas também a uma falha de planejamento urbano de longo prazo. A ausência de políticas públicas que incentivem a modernização da frota, a integração tarifária e a flexibilização das linhas levam os usuários a migrarem progressivamente para o transporte clandestino, percebido como mais ágil, confortável e econômico (OLIVEIRA,2019).

O crescimento rápido dos serviços clandestinos, facilitado pelas estratégias agressivas de venda de utilitários e pela articulação política das cooperativas, revela a complexidade do problema (ANTP,2019). A repressão pura e simples a esses serviços tem se mostrado ineficaz para conter sua expansão, conforme demonstram as experiências de cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, onde a presença dos clandestinos continua significativa apesar das operações regulares de fiscalização. Nesse sentido, Boaventura (2002) sugere que a solução passa pela criação de um modelo híbrido de regulação, que combine elementos de controle estatal com incentivos para a legalização dos clandestinos, garantindo padrões mínimos de segurança e qualidade sem comprometer a flexibilidade que caracteriza esses serviços.

Em suma, a expansão do transporte clandestino na Bahia reflete tanto falhas estruturais dos sistemas formais quanto mudanças profundas no perfil da demanda por mobilidade urbana. A repressão isolada aos clandestinos, sem medidas que contemplam a regulamentação e a integração desses serviços ao sistema formal, tende a agravar ainda mais os problemas de exclusão e precarização da mobilidade. A adoção de um modelo híbrido de regulação aparece como um caminho promissor para lidar com os desafios impostos pela informalidade, garantindo ao mesmo tempo flexibilidade operacional para os clandestinos e segurança para os usuários.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O transporte clandestino no Estado da Bahia representa um desafio significativo para o sistema de transporte intermunicipal, refletindo falhas estruturais tanto na gestão pública quanto na adaptação das empresas às demandas do mercado. A predominância de medidas repressivas e legais, focadas em ações policiais e regulamentações rígidas, tem se mostrado ineficaz para conter a expansão dos

serviços informais. Essa abordagem, baseada exclusivamente no controle, ignora a necessidade de respostas de mercado para enfrentar a competição imposta pelos clandestinos. Conforme observado, a crença de que o controle policial seria suficiente para manter o monopólio das operadoras formais revela-se limitada diante da realidade do mercado.

O crescimento do transporte clandestino está diretamente associado à incapacidade dos sistemas formais de oferecerem um serviço rápido, flexível e confortável, conforme demandado pelos usuários. A rigidez das concessões atuais, que impõe controles severos sobre itinerários, tipos de veículos e tarifas, tem impedido as empresas de reagirem de forma ágil às mudanças no mercado. Além disso, a visão ultrapassada de que as operadoras são exclusivamente "empresas de ônibus", ignorando a necessidade de diversificação da frota e de adaptação aos diferentes perfis de demanda, agrava a crise do setor. A competição desleal gerada pela proliferação dos clandestinos evidencia a necessidade urgente de uma revisão profunda do sistema de concessões, com foco na flexibilização e modernização dos serviços.

Nesse sentido, a AGERBA, como órgão regulador, precisa assumir um papel mais proativo na mediação entre governo e empresas, promovendo acordos de gestão que permitam respostas rápidas e eficazes às demandas do mercado. A simples repressão aos clandestinos, sem a implementação de uma política de transporte intermunicipal que considere a diversificação da demanda e a integração dos serviços informais ao sistema formal, tende a perpetuar o ciclo de ineficiência e conflitos.

Portanto, a solução para o problema do transporte clandestino passa, inevitavelmente, pela adoção de um modelo regulatório mais flexível, que permita às empresas operarem com diferentes tipos de veículos, ajustarem itinerários conforme a demanda e concorrerem de forma justa com os clandestinos. A perspectiva mercadológica deve nortear a revisão do sistema de transporte, focando-se na melhoria da qualidade dos serviços e na recuperação da confiança dos usuários. Somente dessa forma será possível enfrentar de maneira eficaz o desafio imposto pelo transporte clandestino e garantir a sustentabilidade do setor no longo prazo.

## REFERÊNCIAS

- AGUIAR, Renato. Regulação estatal e transporte urbano. Rio de Janeiro: FGV, 2007.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Transporte informal nas metrópoles brasileiras. São Paulo: ANTP, 2019. Disponível em: <https://www.antp.org.br/publicacoes>. Acesso em: 27 mar. 2025.
- BAUMAN, Zygmunt. Modernidade líquida. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BOAVENTURA, Santos de Souza. A globalização e as ciências sociais. São Paulo: Cortez, 2002.
- CARDOSO, Fernando Henrique. Dependência e desenvolvimento na América Latina. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1970.
- CASTELLS, Manuel. A sociedade em rede. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CORREIO DA BAHIA. Transporte clandestino movimenta R\$ 2 bi por ano na BA. 2021. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/transporte-clandestino-movimenta-r-2-bi-por-ano-na-ba/>. Acesso em: 27 mar. 2025.
- CUNHA, Maria. Mobilidade urbana no Brasil: desafios e perspectivas. São Paulo: Annablume, 2010.
- DOURADO, Anísio Brasileiro de F. Transporte informal x formal: verdadeira ou falsa questão? 1997.
- FÊDE, Ângelo. Fretamento e lotações: problemas ou soluções? 1997.
- FOUCAULT, Michel. Segurança, território, população. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- G1 BAHIA. Operação apreende 200 veículos irregulares em Salvador. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2022/03/15/operacao-apreende-200-veiculos-irregulares-em-salvador>. Acesso em: 27 mar. 2025.
- GIDDENS, Anthony. As consequências da modernidade. São Paulo: Unesp, 1991.
- HARVEY, David. The condition of postmodernity. Cambridge: Blackwell, 1989.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Mobil mostrou urbana no Brasil: desafios e perspectivas. Brasília: IPEA, 2020. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>. Acesso em: 27 mar. 2025.
- LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.
- MARX, Karl. O capital. 6. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1867.
- OFFNER, Jean-Marc. Transporte e mobilidade: políticas urbanas. Paris: PUF, 2001.

OLIVEIRA, Carlos R. Impactos econômicos do transporte irregular no Brasil. *Revista de Economia Urbana*, São Paulo, v. 8, n. 1, 2019. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/reurb>. Acesso em: 27 mar. 2025.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Edusp, 2005.

SASSEN, Saskia. *As cidades globais*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

SILVA, José. *O transporte clandestino no Brasil: desafios e perspectivas*. São Paulo: Atlas, 2004.

SILVA, João M.; SANTOS, Ana L. *Transporte clandestino e exclusão urbana: um estudo em Salvador*. *Revista Brasileira de Transportes*, v. 12, n. 2, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbt/>. Acesso em: 27 mar. 2025.

SMITH, Adam. *A riqueza das nações*. São Paulo: Nova Cultural, 1998.