

Redes geográficas e digitalização do território: as plataformas digitais no transporte rodoviário de passageiros

Bruno Candido dos Santos

Universidade de São Paulo,
São Paulo, São Paulo, Brasil

bruno.santos@usp.br

 0000-0003-3116-5775

e-239477

Como citar esse artigo:

SANTOS, B.C. Redes geográficas e digitalização do território: as plataformas digitais no transporte rodoviário de passageiros. **Geousp**, v. 29, n. 3, e-239477, set./dez. 2025. ISSN 2179-0892. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/239477>. doi: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2025.239477.pt>.



Este artigo está licenciado sob a Creative Commons Attribution 4.0 License.

Redes geográficas e digitalização do território: as plataformas digitais no transporte rodoviário de passageiros

Resumo

A informatização e digitalização do território gerou transformações substanciais no transporte rodoviário de passageiros ao propiciar a reorganização de processos internos às companhias, a aparição de novas empresas no setor e também o aprimoramento de funções regulatórias e de tarefas de fiscalização por parte do Estado. Com a difusão da telefonia móvel e o uso mais recorrente dos aparelhos *smartphones*, houve a partir da década de 2010 um substancial crescimento no uso e aquisição de serviços e produtos que eram eminentemente ofertados em estabelecimentos físicos. Portanto, este artigo debaterá as plataformas digitais no transporte rodoviário de passageiros à luz das redes geográficas e da digitalização do território, com a discussão estruturada em cinco itens que analisam desde a organização dos sítios eletrônicos de comercialização de passagens até a gênese de novos agentes operadores no serviço rodoviário regular.

Palavras-chave: redes geográficas; digitalização do território; plataformas digitais; transporte rodoviário de passageiros.

Geographic networks and territory digitalization: the digital platforms in road passenger transport

Abstract

The computerization and digitalization of the territory generated substantial transformations in road passenger transportation by enabling the reorganization of internal processes within companies, the emergence of new companies in the sector, and also the improvement of regulatory functions and oversight tasks by the State. With the spread of mobile telephony and the increased use of smartphones, there was a substantial growth in the use and acquisition of services and products that were previously offered primarily in physical establishments from the 2010s onward.

Therefore, this article will discuss digital platforms in road passenger transportation in light of geographic networks and the digitalization of the territory, with the discussion structured around five sections that analyze everything from the organization of ticket sales websites to the genesis of new operating agents in regular road services.

Keywords: geographical networks; digitalization of the territory; digital platforms; road passenger transport

Redes geográficas y digitalización del territorio: las plataformas digitales en el transporte de pasajeros por carretera

Resumen

La informatización y digitalización del territorio generó transformaciones sustanciales en el transporte de pasajeros por carretera, al permitir la reorganización de los procesos internos de las empresas, la aparición de nuevas empresas en el sector y la mejora de las funciones regulatorias y de supervisión del Estado. Con la expansión de la telefonía móvil y el aumento del uso de teléfonos inteligentes, a partir de la década de 2010 se produjo un crecimiento sustancial en el uso y la adquisición de servicios y productos que antes se ofrecían principalmente en establecimientos físicos. Por lo tanto, este artículo analizará las plataformas digitales en el transporte de pasajeros por carretera a la luz de las redes geográficas y la digitalización del territorio, estructurando la discusión en cinco secciones que analizan desde la organización de los sitios web de venta de billetes hasta la génesis de nuevos agentes operadores en los servicios regulares de carretera.

Palabras clave: redes geográficas; digitalización del territorio; plataformas digitales; transporte de pasajeros por carretera.

Introdução

Ao observar as transformações territoriais nos últimos decênios no Brasil, aponta-se para a importância das plataformas digitais no comércio e nos serviços. Nos transportes de passageiros e cargas, nota-se o uso cada vez mais recorrentes de sítios eletrônicos, aplicativos e softwares em geral para comercialização, monitoramento, manutenção e aprimoramento operacional.

As redes geográficas são basilares para a digitalização do território, pois o conjunto de técnicas e normas, ou seja, a indissociabilidade entre os sistemas de objetos e os sistemas de ações, é imprescindível para o funcionamento de tais ferramentas e para o acesso a uma nova miríade de produtos e serviços.

Para analisar a organização espacial, a tipologia e a topologia das redes geográficas, este trabalho toma algumas definições da categoria espaço geográfico elencadas na obra de Milton Santos (2012a; 2013; 2014; 2012c), que pontua que o espaço é formado por um conjunto inseparável contraditório e solidário de sistemas de objetos e de sistemas de ações (2013, 2012a). Para o autor, o espaço geográfico também deve ser considerado como um “conjunto de relações realizadas através de funções e de formas, estruturas e processos” (2012c, p. 153), o que denota a importância das relações sociais para a análise do espaço geográfico. Santos (2014) também aponta que o espaço pode ser constituído por um conjunto de fixos e fluxos, que interagem mutuamente e que são compostos pelas forças produtivas, instrumentos e força de trabalho. Tais fixos são sociais, culturais, políticos e econômicos, em permanente interação e movimento por meio dos fluxos.

Os sistemas de objetos e de ações, de forma indissociável, possuem importância central para o estudo de variados serviços e atividades no espaço geográfico. Desde a produção de matérias-primas agropecuárias até atividades de alta complexidade tecnológica em grandes metrópoles, os sistemas de objetos e de ações que corroboram com as dinâmicas socioespaciais não podem ser compreendidos separadamente. As redes geográficas são formadas por fixos, fluxos, formas, funções, estruturas e processos, sistemas de objetos e sistemas de ações. Tudo isso configura o espaço geográfico e as redes geográficas, que estão inscritas no espaço geográfico e também são parte da organização espacial.

Portanto, para pensar os serviços públicos e demais atividades, é imprescindível o estudo das redes e suas topologias e funcionamento. Neste íterim, menciona-se a importância da análise das redes geográficas para o entendimento da digitalização do território e seus desdobramentos em diversos serviços, dentre os quais o transporte rodoviário de passageiros, objeto de análise deste trabalho.

Diante de tais prerrogativas, este artigo debaterá as plataformas digitais no transporte rodoviário de passageiros à luz das redes geográficas e da digitalização do território. Para tanto, o texto se organiza em seis itens, além da introdução, considerações finais e referências.

O primeiro item, intitulado “Redes geográficas, circulação e digitalização do território”, traz uma aproximação teórica entre as redes geográficas, a circulação de informações e a digitalização do território. O segundo tópico, denominado “O uso de plataformas e aplicativos no transporte de passageiros na década de 2010”, aborda a profusão de canais de venda de passagens digitais conhecidos como “marketplaces”.

O terceiro item, intitulado “4Bus Buscoop: uma cooperativa no transporte interestadual regular” aponta os serviços prestados pela então cooperativa 4Bus Buscoop, fundada em Santa Catarina em 2019 e responsável por um conjunto de ligações interestaduais sobretudo na Região Sul. Já o quarto tópico, denominado “A atuação da empresa FlixBus no Brasil” aborda as operações da companhia alemã no Brasil, que efetua parcerias para a comercialização de

passagens e organização das viagens de linhas regulares operadas pelas companhias do serviço rodoviário interestadual de longa distância.

No quinto item, intitulado “A operação digital em parâmetros não-regulares”, são debatidas as operações da companhia mineira Buser, fundada em 2017 com a premissa do “fretamento colaborativo”, que reúne passageiros com origens e destinos em comum. Finalmente, o sexto tópico, denominado “Plataformas criadas por companhias regulares”, aborda a atuação das companhias Gipsyy, AguiFlex, WeMobi e BusCo, criadas pelos grupos Guanabara, Águia Branca e JCA, respectivamente, para concorrer com as operações da Buser.

A metodologia utilizada para a redação deste artigo engloba a realização de etapas fundamentais como levantamento bibliográfico e pesquisa documental. Foram obtidas informações tanto em páginas de órgãos de regulação como em sítios eletrônicos das companhias de transporte de passageiros e também das plataformas de intermediação relativas ao comércio de passagens.

Redes geográficas, circulação e digitalização do território

Musso (2004) aponta para a onipresença da noção de rede em diversas disciplinas e seu uso para definição de sistemas de relações ou modos de organização. Para as tecnologias, “a rede é estrutura elementar das telecomunicações, dos transportes ou da energia” (p. 17). Ao refletir sobre a formação do conceito na filosofia de Saint-Simon, Musso aponta que “a rede pode ser alternativamente cristal, organismo e ser híbrido” (2004, p. 25); ou seja, trata-se de um conceito que admite, além da onipresença, grande polissemia e fluidez. “Quanto mais sua organização interna é feita de redes, mais ela as estabelece sobre o território. A construção de redes de comunicação torna-se um objetivo de utilidade pública e uma garantia da felicidade material” (Musso, 2004, p. 26). Nesta reflexão, o autor atenta para a importância da materialidade das redes, pois estas se tornam “operadores da ação” (p. 26).

A rede aparece, desde então, como fios seguros de uma rede flexível que pode se moldar conforme as situações concretas e, por isso mesmo, se deformar para melhor reter. A rede é proteiforme, móvel e inacabada, e é dessa falta de acabamento que ela tira sua força no espaço e no tempo: se adapta às variações do espaço e às mudanças que advêm no tempo. A rede faz e desfaz as prisões do espaço, tornado território: tanto libera como aprisiona. É o porquê de ela ser o “instrumento” por excelência do poder (Raffestin, 1993, p. 204).

Analisar a configuração das redes permite entender a organização espacial. Raffestin (1993) atenta para a inseparabilidade das redes do modo de produção vigente, o que decorre de sua adaptabilidade no tempo e as transformações ensejadas pelas metamorfoses das próprias redes. “Redes de circulação e comunicação contribuem para modelar o quadro espaço-temporal que é todo território” (Raffestin, 1993, p. 204). Sobre tais transformações, Dias (2012) pontua que “toda a história das redes técnicas é a história de inovações” (p. 141), ou seja, as redes são reflexos – e também refletem – as metamorfoses do espaço e da organização espacial.

Para Dias (2012), todos os tipos de fluxos pressupõem a existência de redes, que têm como primeiro atributo a capacidade de conectar e interligar, papel que concerne aos nós das próprias

redes. A rede pode ser definida “como um sistema de linhas que desenham tramas” (Raffestin, 1993, p. 156) e também como um “conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si” (Corrêa, 1997, p. 107). Trata-se de definições complementares entre si e bastantes elucidativas da configuração das redes geográficas. Entretanto, vale ressaltar que as redes também são políticas e sociais em virtude das mensagens, pessoas e valores que as frequentam (Santos, 2012a [1996]).

Arroyo (2015, p. 42) aponta que “as redes técnicas atuais, enquanto sistemas de engenharia modernos e complexos, transmitem valor às atividades que delas se utilizam”, o que se coaduna ao debate supracitado e também dialoga com o apontamento de Raffestin (1993) acerca da importância basilar que as redes assumem para o exercício do poder. Segundo Santos (2012a, p. 270), a “divisão territorial do trabalho resultante atribui a alguns atores um papel privilegiado na organização do espaço”, o que se verifica com o aprofundamento do desenvolvimento desigual e da seletividade espacial, já que a difusão das redes geográficas cria condições para a especialização dos lugares (Arroyo, 2006, 2015).

A expansão das redes geográficas e as crescentes seletividade espacial e especialização produtiva engendraram nas últimas décadas importantes transformações na configuração territorial brasileira, o que aponta para a relevância que os estudos sobre circulação adquirem para a análise do mundo no período atual. Blanco (2015) aponta que a circulação é uma condição para o desenvolvimento do modo de produção capitalista vigente. Como já advertia Jean Gottmann ao analisar as relações entre território e circulação:

Todos os movimentos, transportes, trocas das pessoas, coisas, ideias através do mundo, é isso que determina a sua compartimentação, o significado de cada compartimento em relação aos outros e, portanto, em grande medida, o que as pessoas podem fazer com seu território. O fato fundamental do nosso universo é que ele se move, que tudo está em movimento, fluidez: a atmosfera, as águas, as pessoas, o pensamento. É por isso que a circulação é a base de toda geografia e de toda política. (Gottmann, 1952, p. 120, tradução nossa).

Santos (2012b, p. 110) aponta que “os transportes chegaram a transformar a economia de regiões inteiras”, o que dialoga com as reflexões de Rodrigue, Comtois e Slack (2006, p. 1), que pontuam que “os movimentos de pessoas, bens e informações sempre foram componentes fundamentais das sociedades humanas (tradução nossa)”. Portanto, o estudo da circulação perpassa pela importância da análise das redes geográficas, que são componentes indispensáveis para a compreensão dos fluxos materiais e imateriais e da configuração territorial.

Considerando as redes geográficas e a circulação no território brasileiro, aponta-se para a importância do sistema de movimento rodoviário, que se tornou proeminente na circulação de mercadorias e pessoas a partir da segunda metade do século XX em virtude de atributos como capilaridade e flexibilidade, que propiciaram o alargamento dos fluxos e a integração do território nacional (Rangel, 2012; Contel, 2012). O sistema de movimento rodoviário no Brasil foi responsável por unir uma miríade de regiões de diversas características e, ao mesmo tempo, por reiterar a seletividade espacial e o desenvolvimento desigual, o que se verifica pela tipologia e topologia de fixos e fluxos concernentes à circulação rodoviária de pessoas e mercadorias. No caso brasileiro, sobretudo, pode-se apontar para uma indissociabilidade entre as redes urbana e

rodoviária, pois um grande número de centros urbanos se articula por meio dos principais eixos da rede rodoviária.

O conjunto de reflexões supracitado também se aplica em grande medida às redes de comunicação, que também são indissociáveis da rede urbana. Gomes (2012, p. 345) aponta que “a remodelação do território brasileiro, em razão da implantação das telecomunicações e dos sistemas de informática e informação, deve necessariamente recobrir o processo histórico dos anos 60 [...] e nos anos 90”. Nas décadas de 1960 e 1970, o governo militar criou o Ministério das Comunicações (1967) e companhias como a Empresa Brasileira de Telecomunicações (Embratel) e a Telecomunicações Brasileiras (Telebrás), além de diversas empresas estaduais e a implantação de laboratórios do Centro de Pesquisa e Desenvolvimento (CpqD).

Já na década de 1990, em virtude de transformações socioespaciais em escala global, sucedeu-se uma diversidade de privatizações e a criação da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), marco importante no reordenamento do papel estatal na regulação dos serviços públicos e das concessões que concernem às telecomunicações. Tais transformações engendraram substanciais avanços na digitalização do território, com a popularização da telefonia fixa e móvel e a ampliação do acesso à internet fixa e móvel. Aponta-se para a consolidação do meio técnico-científico-informacional no território e também para a adesão crescente ao uso de equipamentos com conexão à internet ao longo dos decênios iniciais do século XXI (Arroyo, 2021).

O uso de plataformas e aplicativos no transporte de passageiros na década de 2010

A expansão do acesso à telefonia móvel a partir da década de 2000 contribuiu com a ampliação do acesso à internet móvel no território brasileiro para além das instituições públicas, firmas e residências. A chegada e profusão dos *smartphones* a partir dos anos 2010 acelerou este acesso, corroborou para o aumento da conectividade à internet em diversos pontos do território e contribuiu com a inclusão de novos usuários à rede. Segundo Vilela (2023), no ano de 2022, mais de 62% dos brasileiros acessaram a internet apenas pelo celular, o que realça a presença e o uso cada vez mais capilar de tais dispositivos no país. A ampliação de tal acesso e uso foi determinante para suscitar transformações no funcionamento das empresas no que concerne à adoção de sítios eletrônicos, aplicativos e perfis em redes sociais como Facebook e Instagram para comercialização de produtos e serviços.

As ações do Estado e das corporações empresariais são determinantes para a informatização do transporte rodoviário de passageiros, que tem como uma das principais prerrogativas o aprimoramento do controle dos fluxos de passageiros e da obtenção de dados relativos ao movimento de pessoas, o que se verifica pela criação (em 2014) e implantação (em 2019), por parte da Agência Nacional de Transportes Terrestres (Antt), do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (Monitriip), para aferir as informações sobre viagens interestaduais e internacionais pelo transporte rodoviário regular e de fretamento (Brasil, 2014). Em 2019 foi inaugurado pela Antt em Brasília o Centro Nacional de Supervisão Operacional (Cnso), que constitui um “ambiente físico e tecnológico com o objetivo de processar, armazenar, analisar e transformar grande volume de dados em

informações estratégicas que auxiliarão na supervisão e fiscalização dos serviços prestados no âmbito do transporte terrestre” (ANTT, 2019).

No transporte rodoviário de passageiros, observa-se a crescente adoção desses recursos digitais para a venda de passagens e também a utilização de *softwares* e *hardwares* para monitoramento, gestão e análise do uso de insumos, desgaste de material rodante, monitoramento via satélite das frotas, etc. Para exemplificar a adoção de tais ferramentas, destaca-se a elaboração do serviço OPCONECTA pela companhia gaúcha Viação Ouro e Prata (Ouro e Prata, 2023), que utiliza um equipamento da companhia SpaceX denominado “Starlink”, que fornece sinal de internet via satélite em maior profusão no território, sobretudo em pontos em que a cobertura móvel de companhias previamente estabelecidas não alcança os aparelhos móveis.

Sobre a comercialização de passagens de ônibus, nota-se, em virtude da difusão de canais de venda digitais, uma dependência menor de estruturas físicas adequadas para tal, como agências de viagens e guichês de terminais rodoviários. Esta dinâmica se coaduna às transformações na operação das companhias de transporte rodoviário de passageiros, que nas últimas décadas elucidou uma maior flexibilização tanto na contratação de força de trabalho como no uso dos fixos geográficos especializados (garagens, pontos de apoio, etc.) relativos a tal serviço. Portanto, verifica-se uma diversificação de canais de vendas de bilhetes de passagens, que, inicialmente, foram elaborados pelas próprias empresas de transporte. Com a ampliação do uso dos *smartphones* e também com a adesão cada vez maior ao comércio eletrônico, nota-se a gênese de sítios eletrônicos que reúnem diversas empresas em um único endereço na web, configurando “*marketplaces*” para comercialização de passagens rodoviárias. Alguns desses sítios eletrônicos também ofertam serviços como aluguel de carros, reservas de hospedagens, etc. (Quadro 1).

Quadro 1 – Brasil: “*Marketplaces*” para vendas de passagens rodoviárias

Site	Ano de fundação	Empresas afiliadas
Plataforma IO	2001	122
Rodoviária Online	2006	130*
Busca Ônibus	2009	–
Busbud	2011	–
Brasil by bus	2012	140*
Clickbus	2013	120*
Buson (antigo Guichê Virtual)	2013	248
Quero Passagem	2013	150*
De Ônibus	2018	212
Embarca Aí	2019	270*
Outlet de Passagens	2019	10
Bla Bla Ônibus	2020	202
Vou de Bus	2020	72
Mobifácil	2021	8
123 Ônibus	2022	–
ViaOnibus	2023	178

Fonte: sítios eletrônicos das companhias. Acesso em: 21 jul. 2025.

Obs.: (*) superior ao número citado. Organização e elaboração: o autor, 2025.

O fato de grande parte das páginas terem sido criadas após a década de 2010 evidencia o crescimento do comércio eletrônico (Venceslau, 2023). Várias empresas de transporte estão presentes em mais de um *site*, o que explica o alto número de companhias em páginas como Buson, De Ônibus e Embarca Aí (Quadro 1). De igual modo contribui para o elevado número de empresas em determinadas páginas a existência de operadores de trajetos intermunicipais e internacionais, que também comercializam passagens em outros países, sobretudo sul-americanos como Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai, alavancando o transporte rodoviário internacional de passageiros (Arroyo; Santos, 2025).

As empresas de transporte de passageiros se beneficiam de duas vantagens ao estarem em mais de um *marketplace*. Embora diversas companhias tenham os próprios endereços na *web*, estar em um ou mais *marketplaces* propicia uma divulgação mais ampla dos horários e passagens ofertadas. Soma-se a isto o investimento mais robusto em publicidade por parte destes sítios especializados nesse comércio, pois se trata de sua atividade-fim, fazendo com que as transportadoras tenham um maior alcance na divulgação.

Dos portais listados no quadro 1, De Ônibus e BusBud são sites estrangeiros que comercializam passagens para viajantes de outros países. O primeiro tem uma versão em inglês e espanhol chamada “Brazil By Bus”, ao passo que o segundo está disponível em treze idiomas distintos. Há também os marketplaces nacionais como Clickbus, Buson, Quero Passagem, Plataforma 10, Rodoviária Online e Vou de Bus, eminentemente dedicados à venda de passagens de ônibus, o que os difere dos portais 123 Ônibus (do grupo brasileiro 123 Milhas) e Bla Bla Ônibus (do grupo francês Bla Bla Car), que iniciaram suas atividades comercializando passagens aéreas e caronas compartilhadas, respectivamente (Prando, 2020; Conexão 123, 2023).

Os marketplaces Embarca Aí, Mobifácil, Outlet de Passagens e Via Ônibus foram criados por empresas de transporte rodoviário regular. Embarca e Via Ônibus surgiram a partir de parcerias entre companhias da região Sul, sendo a primeira a partir da iniciativa de companhias como Expresso Princesa dos Campos e Viação Garcia (de Guarapuava/PR e Londrina/PR), e a segunda por meio da Lopesul (de Carazinho/RS). Enquanto o Via Ônibus tem somente a comercialização de passagens, o Embarca Aí possui alguns horários operados “exclusivamente” por meio de empresa parceiras, que utilizam ônibus plotados e adesivados com a logomarca da plataforma.

Mobifácil e Outlet de Passagens foram criados por grandes grupos do transporte rodoviário regular. O primeiro pertence ao Grupo Comporte e comercializa passagens para empresas do próprio grupo, como Expresso Itamarati (SP), Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha (PR), Expresso União (MG) e Viação Piracicabana (SP). O grupo é proprietário da companhia Gol Linhas Aéreas, que detém o programa de fidelidade Smiles, o que contribuiu para o estabelecimento de uma parceria entre ambos os portais em maio de 2023, que propicia a aquisição de passagens rodoviárias com milhas acumuladas em viagens aéreas (Redação Abccom, 2023; Smiles, 2025).

Já o Outlet de Passagens foi constituído em 2019 pelo Grupo JCA, detentor de companhias como Auto Viação 1001 (RJ), Viação Cometa (SP), Auto Viação Catarinense (SC), etc., com a finalidade de comercializar as passagens das rotas operadas pelo grupo com base em quatro

faixas horárias de seis horas cada (madrugada – das 00:00 às 05:59; manhã – das 06:00 às 11:59; tarde – das 12:00 às 17:59 e noite – das 18:00 às 23:59), sem que o passageiro saiba o exato horário de embarque até a conclusão da venda. Tal estratégia visa ofertar passagens com preços menores justamente nos horários e companhias menos procuradas em determinadas rotas. O portal atualmente comercializa, além dos bilhetes de passagens, passeios em pontos turísticos e reservas de hotéis (Outlet de Passagens, 2025).

Para além destes *marketplaces*, menciona-se a presença de sítios eletrônicos que são conhecidos como planejadores de viagens, como o Rome2Rio, criado em 2011 na Austrália para oferecer ferramentas para o planejamento de trajetos e deslocamentos por intermédio de diversos modais de transporte, estando presente em mais de 160 países (Rome2Rio, 2023).

De forma simultânea ao avanço dos sites de venda de passagens e planejamento de viagens, pontua-se a gênese e consolidação das plataformas digitais, que “atuam entre a produção social no território e os donos do capital de riscos fazendo a intermediação de produtos e serviços – de forma direta – entre produtores e consumidores” (Pessanha, 2020, p. 442). Essas plataformas podem ser compreendidas “a partir da noção de totalidade interpretada pelo modo de produção capitalista e da tríade marxiana produção-circulação-consumo” (Pessanha, 2020, p. 442), pois são parte da etapa da circulação com o objetivo de reduzir o tempo entre produção e consumo, o que permite observar uma simbiose entre redes informacionais e de logísticas materiais (Pessanha, 2020).

O fenômeno de “plataformização” é reflexo do estado atual do modo de produção capitalista, que deflagra a precarização do trabalho e a generalização de estratégias como a terceirização e subcontratação. Ainda que o crescimento de plataformas de intermediação nos transportes seja relativamente recente, a ampla profusão de serviços de deslocamentos de passageiros e mercadorias em diversos países “tem criado mudanças concretas nas formas de regulação, organização e uso do território” (Tozi, 2018, p. 1). Steda (2021) pontua que “empresas grandes e pequenas se aproveitam do fato de que a regulação não acompanha as transformações tecnológicas” (p. 124-125), pois “são muito mais rápidas do que no passado, quando já se acumulavam novos objetos técnicos e ações mediadas pelas TI, como o emprego de automação e Sistemas de Posicionamento Global (GPS) nos veículos ou vendas pela Internet” (p. 124-125).

Termos usualmente tratados como ‘mantras’ pelo discurso neoliberal como “barateamento”, “competitividade” e “liberdade” escamoteiam os verdadeiros processos socioespaciais que deflagram desigualdade, seletividade e exclusão. Nota-se que o fenômeno da plataformização evidencia as escolhas das empresas, que selecionam “os lugares de atuação considerando algumas condições históricas da formação socioespacial brasileira, tais como: economias de aglomeração, concentração populacional e de renda” (Tozi, 2018, p. 1).

4Bus Buscoop: uma cooperativa no transporte interestadual regular

Com a entrada do regime autorizatório para o transporte rodoviário regular interestadual de passageiros por meio da Resolução ANTT nº 4.770 em 2016, foi permitida a solicitação de autorizações para novas linhas por parte de consórcios e cooperativas. Dois consórcios foram elaborados pelo Grupo Guanabara, um dos principais operadores do transporte interestadual no país: Consórcio Guanabara de Transportes e Consórcio Federal de Transportes, que reúnem parte

das linhas que já estavam em operação por outras empresas do grupo, como Viação Sampaio (RJ), Brisa Auto Ônibus (RJ), Rápido Federal (DF), etc.

Em 2019, a Associação das Empresas de Transporte Turístico e Fretamento de Santa Catarina (Aettusc) firmou uma parceria com a Cooperativa de Transporte Rodoviário de Passageiros, Serviços e Tecnologia (Buscoop) que consistiu em elaborar uma plataforma de fretamento coletivo para inicialmente competir com empresas detentoras de linhas regulares. Surge a 4Bus, que comercializava os destinos de forma exclusivamente digital por *site* próprio e por aplicativos para *smartphones*, com o mote “o *appgrade* das viagens de ônibus”.¹

A atividade econômica principal da 4Bus cadastrada na Receita Federal do Brasil é “transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, interestadual” (código CNAE 49.22.1-02), ou seja, a principal atividade da cooperativa não é a denominada “intermediação” entre passageiros e empresas. Portanto, trata-se de um operador de linhas regulares devidamente regulamentado, que detém seis ligações regulares que contemplam 34 municípios em 8 estados. As ligações são Fortaleza/CE – Goiânia/GO (via Piauí, Maranhão e Tocantins), Maringá/PR – Florianópolis/SC; Curitiba/PR – Florianópolis/SC, Santa Rosa/RS – Balneário Camboriú/SC, Palmeira das Missões/RS – Balneário Camboriú/SC e Ijuí/RS – Itajaí/SC (ANTT, 2023), e as principais companhias concorrentes da 4bus, sobretudo na região Sul, são a Viação União Santa Cruz, de Santa Cruz do Sul/RS, Auto Viação Venâncio Aires, de Venâncio Aires/RS e Reunidas Transportes S/A, de Caçador/SC.

A frota da 4Bus era composta pelas companhias cooperadas, com destaque para Alexandre Turismo, de São José/SC e Geneve Turismo, de Brusque/SC. Todavia, a cooperativa teve suas operações adquiridas pelo Grupo Comporte em dezembro de 2024, com a operação das linhas realizadas pela Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha (Bazani, 2024).

A atuação da empresa FlixBus no Brasil

A FlixBus foi fundada em Munique, Alemanha, no ano de 2013. Desde então, tornou-se um dos maiores operadores do transporte rodoviário de passageiros no continente europeu em rotas nacionais e internacionais, com mais de 3.000 destinos em cerca de 40 países pelo mundo. Em 2018, a companhia lançou a plataforma Flixtrain, com viagens ferroviárias na Alemanha e na Suécia por meio de parcerias com operadores privados com o intuito de ofertar passagens a preços inferiores aos praticados por companhias como a alemã Deutsche Bahn. Em 2021, a Flixmobility, segmento do grupo FlixBus, adquiriu a centenária companhia Greyhound, principal operador do transporte rodoviário de passageiros nos Estados Unidos que pertencia ao grupo escocês FirstGroup, em uma transação de aproximadamente U\$ 172 milhões (FlixBus, 2023; Burroughs, 2021; Bazani, 2021).

Em dezembro de 2021, a FlixBus iniciou as operações no Brasil com rotas de São Paulo ao Rio de Janeiro e à Belo Horizonte com preços promocionais a R\$19,99 em parceria com a companhia Expresso Adamantina, de Dracena/SP, que detém linhas regulares nestes trajetos.

¹ O termo “*appgrade*” é uma paranomásia com os termos em inglês “app” (abreviatura para “*application*” [aplicativo]) e “*upgrade*” (aprimoramento).

Nos anos subsequentes, a FlixBus expandiu seu portfólio de parcerias e se associou a empresas como Viação Luxor (Levare Transportes), de São José do Rio Preto/SP, Expresso Satélite Norte, de Goiânia/GO, Auto Viação Gadotti, de Blumenau/SC, Catedral Turismo, de Brasília/DF, Primar Navegações e Turismo, de Barra Bonita/SP, Transportes Santa Maria, de São Bernardo do Campo/SP e também à supracitada 4Bus.

Embora a FlixBus esteja cadastrada na Receita Federal do Brasil com a atividade econômica “transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, interestadual” (código CNAE 49.22.1-02), a companhia funciona por meio de parcerias com empresas que possuem linhas regulares em trechos em que deseja atuar, sem ter infraestrutura ou material rodante próprios. Ou seja, a FlixBus atua na comercialização de passagens em determinados horários contidos por linhas regulares das empresas parceiras, com a exclusividade de todos os bilhetes vendidos no horário designado pela parceria. “A FlixBus afirma possuir um modelo único de operação – enquanto o parceiro opera as linhas, a empresa é responsável por vendas, marketing, atendimento ao consumidor e inteligência de negócios” (Pelegi, 2022).

As companhias continuam seus atendimentos com seus próprios horários e serviços além dos designados à FlixBus. Em suma, a Flix opera digitalmente, é responsável pela venda de passagens e gestão da viagem do horário definido com a companhia parceira, e propicia em seu aplicativo o mapeamento em tempo real via satélite do percurso do ônibus em que o passageiro está embarcado. Ademais, a FlixBus faz a cobrança de taxas para a seleção da poltrona e para bagagens adicionais.

A operação digital em parâmetros não-regulares

A ANTT é responsável pela regulação de todas as modalidades do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, ou seja, semiurbano (linhas de até 75 quilômetros de extensão com veículos do tipo “urbano” e cobrança de tarifas no interior do veículo), rodoviário regular de longa distância (linhas de mais de 75 quilômetros de extensão com veículos do tipo “rodoviário” e proibição de passageiros em pé) e fretamento. Para tanto, a Agência distingue o transporte regular do fretado a partir dos termos circuito aberto e circuito fechado.

No circuito aberto, que contempla o transporte regular, há a venda de passagens, frequência horária mínima, itinerário fixo e rotina operacional predefinida (pontos de apoio, troca de motorista, paradas para refeição, etc.), ao passo que no circuito fechado há um contrato de prestação de serviço, emissão de nota fiscal, relação fixa de passageiros e a obrigatoriedade deste grupo de pessoas efetuar a ida e a volta sob a mesma viagem contratada, o que não se aplica ao rodoviário regular (ANTT, 2025).

O transporte rodoviário na modalidade de fretamento é subdividido em eventual – viagens turísticas e eventuais, transportes de grupos de passageiros, traslados entre terminais de embarque e viagens com mais de um modal – e contínuo – transporte de trabalhadores, estudantes ou associados de forma contínua (diária ou semanalmente). Na modalidade contínua, o número de viagens, itinerário e frequência são estabelecidos previamente em contrato.

A fiscalização do transporte fretado é de responsabilidade da União e de instâncias estaduais e municipais (CNT, 2017; Giberti, 2012). Por exemplo, se uma companhia deseja cadastrar um

ônibus para ofertar fretamento contínuo ou eventual a partir do município de São Paulo/SP em todas as instâncias de regulação, o cadastramento deverá ser realizado em órgãos distintos. O primeiro, para viagens na capital paulista, será efetuado no Departamento de Transportes Públicos (Dtp) da Secretaria de Mobilidade e Trânsito da Prefeitura do Município de São Paulo, ao passo que o segundo, para viagens no âmbito da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) será realizado na Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (Emtu) do Governo do Estado de São Paulo. Para viagens no estado paulista, o cadastro será efetuado na Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) e para fretamento interestadual e internacional, o cadastramento será realizado na ANTT, em que deverá ser obtido um Termo de Autorização de Fretamento (TAF) conforme a regulamentação da Resolução ANTT nº 4.777/2015. Finalmente, para viagens turísticas, a empresa deve cadastrar seus veículos no Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos (Cadastur) do Ministério do Turismo.

A principal característica das chamadas plataformas de intermediação consiste no uso do circuito fechado para a realização de viagens com características do circuito aberto, ou seja, há o transporte de passageiros com uma autorização de viagem de fretamento mas sem obedecer às características que tal modalidade exige. Do ponto de vista jurídico, trata-se de uma precariedade com alto teor de gravidade, já que são linhas não-regulares operadas como “serviços regulares”, ou seja, tem-se um conflito normativo claro entre viagens em circuito aberto (linhas regulares) e circuito fechado (fretamento) que compromete o cumprimento da função social do transporte rodoviário regular (Santos, 2024).

Diante de tais pressupostos, uma das plataformas de intermediação que se sobressai no transporte rodoviário de passageiros foi concebida em 2017 em Belo Horizonte/MG. A ideia original foi de criar uma plataforma de fretamento colaborativo, em que o valor do aluguel de um ônibus rodoviário seria dividido entre um grupo de passageiros que tivesse um interesse em comum por um determinado trecho. Surgiu então a Buser, que “é uma empresa de fretamento colaborativo que reúne um grupo de pessoas interessadas em viajar para um mesmo destino às empresas de fretamento parceiras” (Buser Brasil, 2020) e que iniciou a divulgação de suas atividades em uma página na rede social *Facebook* (Buser Brasil Tecnologia, 2023b; Bazani, 2017a).

Durante os anos de 2017 e 2018 a Buser iniciou suas operações em uma miríade de ligações entre capitais de estado e polos regionais por meio de parcerias com companhias de transporte rodoviário de fretamento, sobretudo com empresas de menor porte. Os ônibus a serviço da Buser adotaram uma identidade visual na cor rosa com o uso de uma plotagem padronizada. Todavia, na Receita Federal do Brasil, a situação cadastral da companhia contém como atividade principal o “desenvolvimento e licenciamento de programas de computador não-customizáveis” (código CNAE 62.03-1/00), ou seja, trata-se de uma desenvolvedora de *softwares*, o que dista de forma veemente da atividade de transporte de passageiros.

A Buser diversificou suas atividades e constituiu uma plataforma de fretamento corporativo denominada Buser Fretado, em que somente empresas podem solicitar o aluguel de ônibus para o transporte de funcionários. Além da Buser Fretado, a companhia desenvolveu um *marketplace* intitulado Buser Passagem, que reúne companhias regulares que comercializam bilhetes para diversos destinos em todo o Brasil (Buser Brasil Tecnologia, 2023b).

A existência do Buser Passagem faz com que haja a integração, no site principal da empresa, entre os destinos comercializados pelas companhias regulares hospedadas no *marketplace* e as viagens ofertadas pela própria Buser. Todavia, as viagens oferecidas pela própria empresa são diferentes do ponto de vista normativo e operacional, pois além do uso do circuito fechado para a operação de viagens com características do circuito aberto, observa-se na miríade de parceiros uma variedade grande de pontos de embarque e desembarque fora de terminais rodoviários. Ademais, essas viagens podem ser canceladas previamente pela Buser, que informa em seu sítio eletrônico que o reembolso pode ser imediato (Buser Brasil Tecnologia, 2023a), o que fere um dos principais atributos do transporte rodoviário regular, que é o cumprimento do horário preestabelecido independentemente do número de passageiros, princípio basilar que garante regularidade ao serviço público e segurança aos cidadãos e cidadãs.

Vale ressaltar a diversidade de reclamações acerca dos sucessivos cancelamentos praticados pela Buser desde o início de suas operações. A própria empresa aponta que em caso de baixa demanda ou ainda de certos imprevistos, o horário pode ser cancelado. Também foram constatadas, tanto em plataformas de solução de conflitos entre consumidores e empresas como o *site* Reclame Aqui, como nas próprias páginas da companhia em redes sociais como Instagram, variadas queixas acerca de mudanças repentinas nos pontos de embarque, o que gerou transtornos aos passageiros que em diversas ocasiões não conseguiram embarcar (Nascimento, 2021; Santos, 2022).

Segundo pesquisa realizada pela empresa de consultoria LCA a pedido da Buser, “a característica mais associada à Buser é o preço com 73,6%, porém a praticidade em utilizar o *app*, o conforto dos ônibus e a segurança da viagem também têm representatividade, com 43,5%, 40,0% e 30,5%, respectivamente” (Viegas; Alves, 2021, p. 41). Observa-se que a plataforma atua como uma transportadora de passageiros, já que dentre os elementos avaliados pelos entrevistados na pesquisa concernem ao transporte, ou seja, pontualidade, segurança e conforto.

Conforme estudo realizado pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Setpesp), que representa companhias regulares responsáveis pelas linhas do transporte rodoviário intermunicipal no estado paulista, a Buser atuou, no ano de 2020, em 62 municípios com 216 ligações e realizou 31.884 viagens com 354.396 passageiros transportados (Setpesp, 2021). Menciona-se que a empresa conta com investimentos robustos em publicidade e propaganda que, atrelados a preços sensivelmente menores em relação às companhias regulares, fizeram com que a Buser transportasse mais de 1,7 milhão de passageiros nos dois últimos meses de 2021 e cerca de 150 mil viajantes somente no feriado prolongado de Carnaval em 2022 (Dias, 2022).

Plataformas criadas por companhias regulares

As diversas transformações transcorridas no transporte rodoviário de passageiros a partir da década de 2010, dentre as quais o avanço das plataformas de intermediação, resultaram em mobilizações por parte de grandes grupos como Guanabara, JCA e Águia Branca para a elaboração de novos serviços com características técnicas e tecnológicas relativamente similares às adotadas pelas plataformas anteriormente mencionadas. No bojo da expansão das atividades da Buser, houve a emergência de iniciativas em diversas regiões do Brasil com a finalidade de

oferecer viagens com preços reduzidos e pontos de embarque e desembarque para além dos terminais rodoviários.

Grande parte dessas plataformas iniciaram suas atividades em 2020 e tiveram interrupções em decorrência da pandemia do novo Coronavírus, que gerou a suspensão das operações do transporte rodoviário de passageiros. Após a retomada do serviço regular e a gradual elevação da demanda de passageiros nos anos de 2021 e 2022, as plataformas ItaFlex (da paulista Expresso Itamarati S/A – Grupo Comporte), MyROTA (da baiana Rota Transportes Rodoviários – Grupo Brasileiro), ProLight (da pernambucana Auto Viação Progresso) e Real Plus (da alagoana Real Alagoas de Viação Ltda.) foram descontinuadas, o que também pode ser explicado pelo recrudescimento da própria Buser, que em virtude de diversos embates judiciais não operou de forma contínua em variadas regiões do país.

A luso-brasileira Gipsyy pertence ao Grupo Guanabara e iniciou suas atividades no Brasil em 2021, com a utilização da topologia do próprio grupo para expandir rapidamente a relação de cidades atendidas e com o estabelecimento de parcerias com outras companhias como Viação Motta, Viação Total, Eucatur, Catedral Turismo, etc., o que fez com que a plataforma superasse a marca de 4.200 destinos em 2023. Neste mesmo ano, a Gipsyy estabeleceu uma parceria com a plataforma WeMobi, do Grupo JCA, para a venda de passagens dos trajetos oferecidos por esta que contemplam trechos intermunicipais e interestaduais atendidos pelas companhias Auto Viação 1001, Auto Viação Catarinense, Viação Cometa, etc. (GoGipsyy, 2023). Atualmente, no entanto, a Gipsyy funciona eminentemente como *marketplace* para o Grupo Guanabara, para as companhias parceiras como Total e Motta, e também para a associação com o Grupo JCA. Vale citar que a plataforma atua em Portugal e Espanha com características semelhantes à FlixBus, sendo concorrentes nestes países.

A WeMobi foi fundada pelo Grupo JCA em 2020 para ofertar viagens em trajetos operados pelas próprias empresas do grupo, beneficiando-se da topologia e também da presença importante entre os passageiros que já viajam com companhias como 1001, Catarinense e Cometa. A composição da frota a serviço da plataforma é mista, ou seja, possui ônibus próprios e também arrendados de empresas de turismo, pois sobretudo em momentos de alta demanda, os veículos próprios prestam o atendimento aos horários extraordinários das companhias do grupo. Com identidade visual marcada pela cor laranja, os ônibus embarcam e desembarcam tanto em terminais rodoviários como em outros pontos nas cidades em que atuam, como aeroportos e shoppings centers.

No ano de 2022, a WeMobi teve um faturamento de R\$ 67 milhões (Bonfim, 2023), o que configura um importante negócio para o Grupo JCA, ainda que a quantidade de horários ofertados seja sensivelmente menor em comparação aos embarques das linhas regulares. Em casos como a ponte rodoviária Rio-São Paulo, a WeMobi oferta menos de cinco horários diários, ao passo que as empresas do grupo operantes no trecho totalizam mais de 50 horários (WeMobi, 2023). Portanto, nota-se o cuidado por parte do Grupo para não canibalizar a grade horária do serviço regular em detrimento das operações da plataforma.

Com funcionamento bastante similar à WeMobi, a Águia Flex, fundada pelo Grupo Águia Branca em 2019, atua em trechos intermunicipais e interestaduais já atendidos por linhas regulares

pertencentes ao grupo com o uso da própria topologia. A plataforma, por sua vez, não possui horários para todas as ligações oferecidas pelo serviço regular, ou seja, diversas linhas operadas pela Águia Branca não possuem um horário dedicado à Águia Flex, o que difere em certa medida da WeMobi. Gestada em 2020 e concretizada em junho de 2025 após aprovação do CADE, a *joint-venture*² BusCo reúne as operações dos grupos Águia Branca e JCA, sendo responsável pelos horários comercializados por Águia Flex e WeMobi (Bazani, 2020; Muniz, 2025). Trata-se de uma movimentação importante para as plataformas de transporte rodoviário de passageiros e altamente estratégica para dois dos maiores grupos do setor no país, que se colocam como parceiros para ampliar a presença em rotas de alta demanda como São Paulo – Belo Horizonte, Rio de Janeiro – Vitória, São Paulo – Curitiba, etc. Vale mencionar que as operações na ponte rodoviária Rio – São Paulo ainda serão realizadas separadamente por WeMobi e Águia Flex, ou seja, cada plataforma manterá a atuação referente a cada grupo.

Considerações finais

A análise das plataformas digitais no contexto do transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil evidencia um processo complexo de digitalização do território — fenômeno que reconfigura as formas tradicionais de circulação e de organização espacial. A expansão de websites, aplicativos e softwares voltados para a venda de passagens, o monitoramento de frota e a gestão operacional ressalta o papel crescente das tecnologias digitais na estruturação das redes geográficas e na redefinição das relações entre fixos e fluxos no setor de transportes.

No transporte de passageiros, esse processo se materializa por meio da criação de interfaces digitais que mediam as relações entre usuários, empresas e instituições reguladoras. A proliferação de marketplaces digitais como ClickBus, Buson e Embarca Aí evidencia a relevância crescente da intermediação baseada em dados nos serviços de mobilidade. Paralelamente, a ascensão de plataformas intermediadoras como Buser e FlixBus expõe uma tensão regulatória: embora operem digitalmente, tais entidades desafiam os marcos tradicionais estabelecidos por órgãos como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O surgimento dessas plataformas reflete um movimento mais amplo de plataformização e flexibilização no capitalismo contemporâneo. Por um lado, introduzem novos padrões de consumo, modelos operacionais e estratégias competitivas; por outro, contribuem para a precarização das relações de trabalho e para a erosão da regulação pública. O borramento das fronteiras entre os serviços regulares e os fretamentos, especialmente no caso da Buser, ilustra os riscos associados à desregulamentação da mobilidade sob o discurso da “economia colaborativa” e da “inovação tecnológica.” Em resposta, empresas tradicionais têm empreendido um processo de adaptação digital, criando suas próprias plataformas — Gipsyy, Águia Flex, WeMobi e BusCo — com o intuito de competir no mesmo ambiente digital. Essa convergência entre atores convencionais e digitais sinaliza uma fase de hibridização na organização do transporte de passageiros, combinando conformidade regulatória com práticas típicas do mercado digital.

2 Segundo Wolffenbüttel (2006) “traduzindo-se ao pé da letra, a expressão *joint-venture* quer dizer ‘união com risco’. Ela, de fato, refere-se a um tipo de associação em que duas entidades se juntam para tirar proveito de alguma atividade, por um tempo limitado, sem que cada uma delas perca a identidade própria”.

Em última instância, a digitalização do território no âmbito do transporte de passageiros não se limita ao uso de aplicativos ou websites. Trata-se de uma nova etapa na evolução das redes geográficas, em que dados, conectividade e informação assumem papel decisivo na produção e na regulação do espaço. O desafio que se impõe, portanto, consiste em formular políticas públicas e marcos regulatórios capazes de conciliar a inovação tecnológica com a função social do transporte — assegurando acessibilidade, confiabilidade e equidade no uso da infraestrutura pública. Assim, as plataformas digitais no transporte de passageiros exemplificam as contradições inerentes à fase contemporânea do capitalismo: a expansão simultânea da conectividade e da seletividade, da flexibilidade e da concentração, da inovação e da exclusão. A compreensão dessas dinâmicas sob a ótica das redes geográficas e da digitalização do território oferece um caminho analítico fundamental para interpretar a reorganização da mobilidade, da regulação e das relações socioespaciais no Brasil e além de suas fronteiras.

O transporte rodoviário de passageiros é um serviço público de central importância para o pleno exercício da cidadania. Mesmo com todas as transformações decorrentes da digitalização do território e os desdobramentos da ampliação do acesso à internet no Brasil, este serviço público de transporte não pode prescindir de elementos basilares para sua realização, ou seja, regularidade, segurança, conforto e pontualidade. A indissociabilidade entre as redes urbana e rodoviária evidencia o caráter estratégico e essencial do transporte regular de passageiros para garantir o provimento de deslocamentos de pessoas, mercadorias, informações e dinheiro. Trata-se de um serviço que requer um arcabouço normativo robusto e capilar que propicie o cumprimento de itens nevrálgicos para a população como as gratuidades (totais ou parciais) e que assegure o funcionamento das ligações.

Em suma, propõe-se o agrupamento das plataformas abordadas neste artigo em quatro grupos conforme a empresa fundadora e os atributos normativos e operacionais. Embora algumas se enquadrem em mais de uma categoria e possuam determinadas particularidades, pontua-se que alguns elementos são predominantes para cada agente. A Cooperativa 4Bus Buscoop se enquadra como uma operadora regular pois detém as autorizações da ANTT para o funcionamento das linhas. A alemã FlixBus funciona como uma plataforma parceira de empresas do serviço regular para a atuação nas linhas interestaduais de tais companhias, ao passo que a Buser opera sob a égide do fretamento colaborativo. Finalmente, Gipsyy, WeMobi, Aguiá Flex e as descontinuadas ItaFlex, ProLight e Real Plus se enquadram como plataformas criadas por empresas regulares para concorrer com a Buser. Estas utilizam predominantemente as estruturas e percorrem os trajetos das próprias linhas regulares que já possuem.

Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Centro Nacional de Supervisão Operacional da ANTT é inaugurado**. Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), 17 dez. 2019. Disponível em: <https://tinyurl.com/mvbujv6n>. Acesso em: 10 dez. 2025.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Dados abertos. Passageiros**. 2023. Disponível em: <https://dados.antt.gov.br/dataset?tags=passageiros>. Acesso em: 23 dez. 2023.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **A ANTT. O transporte de passageiros**. 2025. Disponível em: <https://tinyurl.com/3535ctkc> <https://tinyurl.com/nhapntef>. Acesso em: 10 dez. 2025.
- ARROYO, Mónica. Digitalização e financeirização do território: uma imbricação que se renova no capitalismo do século XXI. *In*: RENA, Natacha et al. (org.). **Urbanismo biopolítico**. Belo Horizonte: Agência de Iniciativas Cidadãs, 2021. p. 143-156.
- ARROYO, Mónica. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. *In*: SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar (org.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 71-85.
- ARROYO, Mónica. Redes e circulação no uso e controle do território. *In*: ARROYO, Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza (org.). **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume Geografia, 2015. p. 37-49.
- ARROYO, Mónica; SANTOS, Bruno Candido dos. Fluidez e porosidade territorial: o transporte rodoviário de passageiros como vetor da integração sul-americana. **Entre-Lugar**, v. 16, n. 31, p. 37-61, 2025.
- BAZANI, Adamo. Buser, o “Uber” do ônibus já tem primeira viagem esgotada e aplicativo pode chegar à rota Rio-SP. **Diário do Transporte**, [S.l.], 30 jun. 2017a. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2017/06/30/buser-o-uber-do-onibus-ja-tem-primeira-viagem-esgotada-e-aplicativo-pode-chegar-a-rota-rio-sp/>. Acesso em: 25 out. 2023.
- BAZANI, Adamo. FlixBus compra operações da gigante Greyhound nos EUA. **Diário do Transporte**, [S.l.], 21 out. 2021. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2021/10/21/flixbus-compra-operacoes-da-gigante-greyhound-nos-eua/>. Acesso em: 25 out. 2023.
- BAZANI, Adamo. Grupo Comporte anuncia que com compra da 4Bus (Buscoop) frota de ônibus terá ampliação de opções. **Diário do Transporte**, [S.l.], 17 dez. 2024. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2024/12/17/grupo-comporte-anuncia-que-com-compra-da-4bus-buscoop-frota-de-onibus-tera-ampliacao-de-opcoes/>. Acesso em: 21 jul. 2025.
- BAZANI, Adamo. Grupo JCA e Viação Águia Branca se unem e formam joint venture para o setor de transporte. **Diário do Transporte**, [S.l.], 10 set. 2020. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2020/09/10/mercado-grupo-jca-e-viacao-aguia-branca-se-unem-e-formam-joint-venture-para-o-setor-de-transporte/>. Acesso em: 21 jul. 2025.
- BLANCO, Jorge. Territorio, circulación y redes: articulaciones y tensiones. *In*: ARROYO, Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza. **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume Geografia, 2015. p. 15-36.

- BONFIM, Marcos. Startup de transporte rodoviário, wemobi fatura R\$ 67 milhões e prevê investimentos de R\$ 10 milhões. **Exame – Negócios**, [S.l.], 2 jan. 2023. Disponível em: <https://exame.com/negocios/startup-de-transporte-rodoviario-wemobi-fatura-r-67-milhoes-e-preve-investimentos-de-r-10-milhoes/>. Acesso em: 25 out. 2023.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Diretoria. **Resolução nº 4.499, de 28 de novembro de 2014: define o tipo, a estruturação, a coleta, o armazenamento, a disponibilização e o envio dos dados coletados pelo Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 151, n. 232, p. 101-109, 1 dez. 2014. Disponível em: https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=01/12/2014&jornal=1&pagina=101&-totalArquivos=132. Acesso em: 20 dez. 2023.
- BURROUGHS, David. FlixTrain announces new routes, including night train, as it restarts German services. **International Railway Journal**, [S.l.], 12 maio 2021. Disponível em: <https://www.railjournal.com/passenger/main-line/flixtrain-announces-new-routes-including-night-train-as-it-restarts-german-services/>. Acesso em: 25 out. 2023.
- BUSER BRASIL TECNOLOGIA. **Central de ajuda**: pagamento e reembolso. 2023a. Disponível em: <https://www.buser.com.br/ajuda/pagamento-e-reembolso>. Acesso em: 26 out. 2023.
- BUSER BRASIL TECNOLOGIA. **Página inicial**. 2023b. Disponível em: <https://www.buser.com.br/>. Acesso em: 26 out. 2023.
- BUSER BRASIL. Como funciona a Buser, afinal? Entenda o nosso modelo de negócio. **Buser Blog**, [S.l.], 24 set. 2020. Disponível em: <http://tinyurl.com/2s4dke8s>. Acesso em: 26 out. 2023.
- CONEXÃO 123. Relembre os principais lançamentos da 123milhas em 2022. **Blog Conexão123 – Notícias**, [S.l.], 30 dez. 2022. Disponível em: <https://blog.123milhas.com/>. Acesso em: 26 out. 2023.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Transporte rodoviário**: desempenho do setor, infraestrutura e investimentos. Brasília: CNT, 2017. 67 p.
- CONTEL, Fábio Betioli. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2012. p. 357-374.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (org.). **Geografia**: conceitos e temas. 15. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. p. 141-162.
- DIAS, Maria Clara. Os planos da Buser para ganhar as estradas do Brasil. **Exame – PME**, [S.l.], 26 abr. 2022. Disponível em: <https://exame.com/pme/planos-da-buser-para-ganhar-as-estradas-do-brasil/>. Acesso em: 25 out. 2023.

- FLIXBUS TRANSPORTE E TECNOLOGIA DO BRASIL LTDA. **Sobre nós**. Disponível em: <https://www.flixbus.com.br/empresa/sobre-nos>. Acesso em: 26 out. 2023.
- GIBERTI, Pedro Paulo Cadena. **Sistemas de movimento de passageiros na macrometrópole paulista**: consolidação e atuação dos fretados. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- GOGIPSY DO BRASIL TECNOLOGIA E VIAGENS LTDA. **Conheça os nossos principais destinos no Brasil**. Disponível em: <https://gipsyy.com.br/principais-rotas>. Acesso em: 26 out. 2023.
- GOMES, Cilene. Telecomunicações, informática e a remodelação do território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2012. p. 345-356.
- GOTTMANN, Jean. **La politique des États et leur géographie**. Paris: Librairie Armand Colin, 1952.
- MUNIZ, Maxieni. BusCo assume operações de Águia Flex e wemobi. **ES Brasil**, [S.l.], 25 jun. 2025. Disponível em: <https://esbrasil.com.br/busco-assume-operacoes-aguia-flex-e-wemobi/>. Acesso em: 21 jul. 2025.
- MUSSO, Pierre. A filosofia da rede. In: PARENTE, André (org.). **Tramas da rede**: novas dimensões filosóficas, estéticas e políticas da comunicação. Porto Alegre: Sulina, 2004. p. 17-38.
- NASCIMENTO, Pablo. Buser cancela volta de turistas do RJ para MG às vésperas de viagem. **R7** – Minas Gerais, 16 nov. 2021. Disponível em: <https://noticias.r7.com/minas-gerais/buser-cancela-volta-de-turistas-do-rj-para-mg-as-vesperas-de-viagem-16112021/>. Acesso em: 25 out. 2023.
- OURO E PRATA. OPConecta: conexão de internet em 100% da viagem. **Viação Ouro e Prata – Notícias**, 19 set. 2023. Disponível em: https://www.viacaoouroeprata.com.br/site/default.asp?TroncoID=707064&SecaoID=706460&SubsecaoID=0&Template=../artigosnoticias/user_exibir.asp&ID=515209. Acesso em: 24 dez. 2023.
- OUTLET DE PASSAGENS. **Página inicial**. Disponível em: <https://www.outletdepassagens.com.br/>. Acesso em: 21 jul. 2025.
- PELEGI, Alexandre. Decisões da ANTT publicadas nesta segunda (22) paralisam operações da FlixBus nos trechos Rio-SP e SP-BH. **Diário do Transporte**, [S.l.], 22 ago. 2022. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2022/08/22/decisoes-da-antt-publicadas-nesta-segunda-22-paralisam-operacoes-da-flixbus-nos-trechos-rio-sp-e-sp-bh/>. Acesso em: 25 out. 2023.
- PESSANHA, Roberto Moraes. Inovação, financeirização e startups como instrumentos e etapas do capitalismo de plataformas. In: GOMES, Maria Terezinha Serafim; TUNES, Regina Helena; OLIVEIRA, Floriano Godinho de (org.). **Geografia da inovação**: território, redes e finanças. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2020. p. 433-468.

- PRANDO, Juliana. BlaBlaCar lança oficialmente marketplace de ônibus no Brasil. **BlaBlaCar Blog – Newsroom**, [S.l.], 14 out. 2020. Disponível em: <https://blog.blablacar.com.br/>. Acesso em: 25 out. 2023.
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.
- RANGEL, Ignácio. Ferrovia versus rodovia. In: RANGEL, Ignácio. **Obras reunidas**. 3. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012. v. 2, p. 517–519.
- REDAÇÃO ABCCOM. Smiles anuncia parceria inédita e exclusiva com a Mobifácil. **ABC da Comunicação – Mercado**, [S.l.], 12 maio 2023. Disponível em: <https://www.abcdacomunicacao.com.br/smiles-anuncia-parceria-inedita-e-exclusiva-com-a-mobifacil/>. Acesso em: 17 out. 2023.
- RODRIGUE, Jean Paul; COMTOIS, Claude; SLACK, Brian. **The geography of transport systems**. London; New York: Routledge, 2006.
- ROME2RIO. **About Rome2Rio**. Disponível em: <https://www.rome2rio.com/about/>. Acesso em: 26 out. 2023.
- SANTOS, Bruno Candido. **Redes geográficas e transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil**. 622 f. 2024. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia, São Paulo, 2024.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da USP, 2012a.
- SANTOS, Milton. **A urbanização desigual: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos**. 3. ed. São Paulo: Editora da USP, 2012b.
- SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. 6. ed. São Paulo: Editora da USP, 2014.
- SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. 6. ed. São Paulo: Editora da USP, 2012c.
- SANTOS, Milton. **Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. 5. ed. São Paulo: Editora da USP, 2013.
- SANTOS, Rafa. Juiz condena Buser a indenizar consumidor que teve viagem cancelada. **Consultor Jurídico – Comunidades, Advocacia**, [S.l.], 17 mar. 2022. Disponível em: <http://tinyurl.com/8dru6rrs>. Acesso em: 25 out. 2023.
- SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO (SETPESP). **Inventário da ilegalidade**. São Paulo, mar. 2021. v. 4, 70 p.
- SMILES. Programa de milhas Smiles. **Mobifácil passagens ônibus. Encontre sua passagem de ônibus**. 2025. Disponível em: <https://www.smiles.com.br/mfe/onibus>. Acesso em: 14 ago. 2025.
- STEDA, Melissa Maria Veloso. **Território e informação: produção e consumo de aplicativos na era da computação em nuvem**. 2021. 278 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

- TOZI, Fábio. **As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil**. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEORCRÍTICA, 15., 2018, Barcelona. **Anais... [...]**. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/items/08ffa674-7442-4454-b97e-cc5dcc1029e1>. Acesso em: 24 dez. 2023.
- VENCESLAU, Igor. **Espaço geográfico e economia digital**: usos do território brasileiro para o comércio eletrônico. 2023. 371 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.
- VIEGAS, Claudia; ALVES, Luiz Marcelo Teixeira (coord.). **Anuário 2021 LCA – Buser do transporte rodoviário de passageiros no Brasil**. São Paulo: LCA Consultores; Buser Brasil e Tecnologia Ltda., 2021. 45 p. Disponível em: <https://blog.buser.com.br/wp-content/uploads/2021/12/Relatorio-Pesquisa-Buser.pdf>. Acesso em: 26 out. 2023.
- VILELA, Pedro Rafael. **Maioria dos que acessam internet via celular não checa informações**. Agência Brasil, Brasília, 16 maio 2023. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2023-05/apenas-37-de-quem-usa-internet-somente-no-celular-checam-informacoes>. Acesso em: 13 ago. 2025.
- WEMOBI. **Wemobi – mobilidade e tecnologia**. Disponível em: <https://www.wemobi.me/>. Acesso em: 26 out. 2023.
- WOLFFENBÜTTEL, Andréa. **O que é? Joint venture**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), ano 3, edição 25, 3 ago. 2006. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2110:catid=28&Itemid=. Acesso em: 15 dez. 2021.

Declaração de disponibilidade de dados:

Todo o conjunto de dados que dá suporte aos resultados deste estudo foi publicado no próprio artigo.

Financiamento:

A publicação desse artigo contou com o apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) # 401619/2024-9.



Editor do artigo:

Mónica Arroyo

Recebido em: 22 agosto 2025
Aprovado em: 21 outubro 2025

SANTOS, B.C.