

**A CONCESSÃO DE RODOVIAS NO BRASIL ANALISADA SOB A ÓTICA DA
LEGISLAÇÃO BRASILEIRA: CRITÉRIOS HISTÓRICOS DO PROGRAMA DE
CONCESSÃO DE RODOVIAS FEDERAIS E OS IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS
NA VIDA DAS POPULAÇÕES LINDEIRAS E ECONOMICAMENTE
DESFAVORECIDAS**

***HIGHWAY CONCESSIONS IN BRAZIL ANALYSED FROM THE PERSPECTIVE
OF BRAZILIAN LEGISLATION: HISTORICAL CRITERIA OF THE FEDERAL
HIGHWAY CONCESSION PROGRAMME AND THE SOCIOECONOMIC IMPACTS
ON ROADSIDE AND ECONOMICALLY DISADVANTAGED POPULATIONS***

**Geraldo Luiz Viana Filho¹
Guilherme Viana Barros²**

Doi: doi.org/10.53426/unicad-2026.v3n1.001

Recebido: 11 de agosto de 2026

Revisado: 14 de setembro de 2026

Aprovado: 30 de setembro de 2026

Resumo: As rodovias desempenharam papel fundamental no progresso da humanidade, desde a invenção da roda, na antiga Mesopotâmia, até os dias atuais, contribuindo para o desenvolvimento das sociedades e para a integração global. No Brasil, entre os anos 1940 e o início dos anos 1960, a malha viária ocupou lugar de destaque nos governos de Getúlio Vargas e de Juscelino Kubitschek, sendo aclamada como infraestrutura do futuro. Com o programa “Cinquenta anos em cinco”, foram realizadas obras públicas de grande porte, como a construção de Brasília, que atraiu trabalhadores de todas as regiões do país. A dificuldade do poder público em conservar as rodovias, contudo, conduziu à transferência dessa responsabilidade à iniciativa privada, por meio do regime de concessão. Este artigo tem por objetivo analisar criticamente o Programa de Concessões de Rodovias Federais e seus efeitos sobre as populações lindeiras e economicamente desfavorecidas. Adotou-se o estudo de caso, com abordagem qualitativa, apoiado em pesquisa bibliográfica e documental em dissertações, legislação e dados setoriais. Os resultados indicam a inexistência de exigência legal de estudo prévio de impacto socioeconômico e a insuficiência de mecanismos de gestão social nos contratos de concessão. Conclui-se pela necessidade de instrumentos que assegurem a responsabilidade social empresarial e a observância dos objetivos fundamentais inscritos no art. 3º da Constituição Federal de 1988.

¹ Bacharel em Administração e Bacharel em Direito, Centro Universitário de Caratinga (UNEC). E-mail: ge.vianafilho@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-4055-6334>

² Graduado em Gestão Pública pela Faculdade Única de Ipatinga, Bacharel em Direito pelo Centro Universitário de Caratinga e pós-graduado em Direito Constitucional, Administrativo e Tributário pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS). E-mail: guilherme_vbarros@hotmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-2667-9932>

Palavras-chave: Populações lindeiras. Impacto socioeconômico. Concessão de rodovias. Responsabilidade social empresarial. Parceria público-privada.

Abstract: *Highways have played a fundamental role in human progress, from the invention of the wheel in ancient Mesopotamia to the present day, contributing to the development of societies and to global integration. In Brazil, between the 1940s and the early 1960s, the road network held a prominent position under the governments of Getúlio Vargas and Juscelino Kubitschek, being hailed as the infrastructure of the future. Under the “Fifty years in five” programme, large-scale public works were carried out, such as the construction of Brasília, which attracted workers from every region of the country. The difficulty faced by the government in maintaining the highways, however, led to the transfer of this responsibility to the private sector through the concession regime. This article aims to critically analyse the Federal Highway Concession Programme and its effects on roadside and economically disadvantaged populations. A case study was adopted, with a qualitative approach, supported by bibliographical and documentary research into dissertations, legislation and sector data. The results indicate the absence of any legal requirement for a prior socioeconomic impact study and the insufficiency of social management mechanisms in concession contracts. It is concluded that instruments are needed to ensure corporate social responsibility and compliance with the fundamental objectives set out in Article 3 of the 1988 Federal Constitution.*

Keywords: *Roadside populations. Socioeconomic impact. Highway concession. Corporate social responsibility. Public-private partnership.*

1 INTRODUÇÃO

Não há que se olvidar quanto à importância das rodovias para o progresso e a evolução dos seres humanos, sendo certo que a invenção da roda, há aproximadamente 3.500 a.C., na região da antiga Mesopotâmia, entrelaça o surgimento de primitivos trilhos por onde os povos se locomoviam com o importante meio de escoamento de mercadorias, desenvolvimento de sociedades e integração global vivenciado nos dias de hoje.

No Brasil, as malhas viárias foram protagonistas entre os anos quarenta e o início dos anos sessenta, ocupando lugar de destaque nos governos de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek, aclamadas como “infraestruturas do futuro”. Necessário salientar que, em meio ao quadro político vivenciado à época, foi proposto o programa “Cinquenta anos em cinco”, que instituiu políticas públicas contemplando a realização de obras públicas colossais, como a própria Capital Federal, e que gerou, indubitavelmente, uma movimentação humana sem precedentes, superando, ou mesmo coadunando, com o êxodo rural já muito ligado às populações do Norte e Nordeste do país — ficaram conhecidos como “candangos” os trabalhadores atraídos pelas oportunidades disponíveis no Centro-Oeste.

No entanto, apesar da significativa relevância, por questões atreladas à política, ao alto custo e à baixa efetividade nas ações empregadas, os governos não conseguiam manter as rodovias em condições que subsidiassem um escoamento deslocamento de mercadorias e pessoas. A solução encontrada foi repassar à iniciativa privada, por meio do regime de concessão, a responsabilidade pela

manutenção, melhoria e construção de novas vias, recebendo, em contrapartida, tarifa dos usuários pelo uso, o que delimita os cidadãos que efetivamente vão usufruir dos serviços.

Embora a legislação ambiental exija, no licenciamento de rodovias, o diagnóstico do meio socioeconômico (Resolução CONAMA nº 1/1986, arts. 2º, I, e 6º, I, 'c'), não há, no marco legal das concessões e parcerias público-privadas (Leis nº 8.987/1995 e nº 11.079/2004), exigência específica de avaliação dos efeitos socioeconômicos da cobrança de pedágio sobre as populações lindeiras, nem de seu monitoramento durante a execução contratual, deixando de preservar direitos e garantias fundamentais previstos na Constituição Federal, além de não assegurar a responsabilidade social empresarial.

Logo, o presente trabalho visa analisar, de maneira crítica, o Programa de Concessões de Rodovias e seu desmazelo com as populações lindeiras e economicamente desfavorecidas, que, durante a vigência da concessão, são as mais — e talvez as únicas — prejudicadas.

2 A ORIGEM DOS CAMINHOS

Por se tratar de algo comum no cotidiano do cidadão, quando se pensa em rodovias é comum imaginar, de forma imediata, um caminho plano, coberto por asfalto e dividido ao meio por duas linhas paralelas, contínuas, de cor amarela, e uma branca, também contínua, em cada uma de suas extremidades laterais. Mas, para além disso, devem-se entender as rodovias como meios indispensáveis à existência da sociedade.

Torna-se importante entender as rodovias também como algo histórico, ligado à invenção da roda, há 3.500 a.C. aproximadamente, na Mesopotâmia, visto que é o recorte mais antigo encontrado por arqueólogos, desenhado em uma antiga peça de argila.

Parece óbvio utilizar o paralelo entre uma das maiores invenções da história da humanidade e ligá-la ao contexto que eventualmente se utiliza; porém, analisa-se tal invenção pelo enfoque das primeiras grandes e rápidas movimentações humanas. É notório que os seres humanos se caracterizam por serem seres de mudanças, que tiveram de se movimentar em busca de condições de alimentação, de sobrevivência longe de predadores e de climas ideais, mas com a possibilidade de se deslocar e voltar ao seu assentamento em períodos menores — possibilidade dada pela força motriz animal e pelas construções que viriam a se concretizar anos mais tarde, como as carroças, que foram, sem sombra de dúvida, um marco temporal para os povos antigos.

Em linhas gerais, com a referida invenção, a humanidade foi criando e abrindo novos e contínuos caminhos, que a interligavam com povos amigos e, muitas das vezes, inimigos. Eram esses caminhos que a sustentavam, que permitiam fazer trocas, manter parcerias militares, trocar experiências e digladiar em guerras travadas por recursos e territórios.

Esse processo acompanhou a sedentarização dos grupos humanos. Com o desenvolvimento da agricultura, as antigas comunidades nômades fixaram-se em territórios determinados, sobretudo nas planícies férteis da Mesopotâmia e de outras regiões do Oriente Próximo, e deram origem a aldeias cada vez maiores e, mais tarde, às primeiras cidades. Interligadas por estradas precárias, caminhos e pequenas

trilhas, essas comunidades passaram a se comunicar com regularidade e a manter relações cada vez mais estreitas.

Nesse contexto é que devemos compreender a noção de rodovia antes do asfalto, das faixas pintadas e dos veículos modernos que trafegam por elas, como é conhecido nos dias atuais. Muitas evoluções ocorreram, a humanidade continuou se movimentando em busca de condições mais harmônicas para a sobrevivência, mas tendo as estradas como meio de ligação, assumindo cada vez mais protagonismo nesta história.

As estradas pavimentadas³, como são conhecidas, possuem indiscutível utilidade para os indivíduos, para as sociedades e para as economias, independentemente do contexto histórico em que estejam inseridas. Imperioso ressaltar que o transporte rodoviário é o principal modal de transporte no mundo, pois permite acesso rápido e barato a localidades isoladas e a serviços, bens e mercadorias que, por suas peculiaridades, são encontrados no ponto mais remoto de uma nação.

De acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT)⁴, no Brasil, em pesquisa realizada no ano de 2016, as rodovias foram responsáveis, no ano anterior, por aproximadamente 65% dos deslocamentos realizados no território brasileiro (Confederação Nacional do Transporte, 2016).

Tais números revelam que as rodovias desempenham papel fundamental no desenvolvimento político, econômico e social do país e possibilitam, ainda, o cumprimento de disposições constitucionais expressas no art. 3º, incisos II e III, da Constituição Federal. Colaciona-se o texto constitucional:

Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:
I – construir uma sociedade livre, justa e solidária; **II – garantir o desenvolvimento nacional; III – erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais;** IV – promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação (Brasil, 1988, grifo nosso).

Sintetizando, a malha viária ocupa, inegavelmente, papel de destaque em um país e contribui para o escoamento de mercadorias, para a integração social e como meio garantidor de direitos básicos positivados.

Diante de tal cenário, percebe-se que, pelas dimensões continentais do Brasil e seus mais de 75,8 mil quilômetros de malha viária federal pavimentada (Brasil, 2023), foi-se tornando cada vez mais difícil para o poder público manter, ampliar e criar novas infraestruturas nas rodovias brasileiras. A solução encontrada para que as estradas já existentes fossem mantidas e para a criação de novas estruturas

³Rodovia é um caminho público, construído de acordo com certos requisitos técnicos, destinado à circulação de veículos fora do perímetro das cidades. No uso contemporâneo, a palavra rodovia é sinônimo de autoestrada ou autopista, pavimentada, normalmente de pista dupla, para veículos de alta velocidade. O termo estrada tem uso mais abrangente e designa tanto a rodovia como os caminhos vicinais, veredas e trilhas sem calçamento das regiões rurais, de pouco trânsito de veículos e frequentemente usados por pessoas que viajam a pé, em carroças ou montadas em animais (Centro de Ensino e Pesquisa Aplicada, [s. d.]).

⁴A Confederação Nacional do Transporte (CNT) é a entidade máxima de representação do setor de transporte e logística, cuja missão é apoiar o desenvolvimento e atuar na defesa dos interesses do setor.

modernas, capazes de comportar o fluxo cada vez maior de veículos, foi a implantação dos modelos de concessão pública das rodovias.

Nesse sentido, em 1987 teve início o Programa de Concessão, por meio do Decreto nº 94.002/87, que autorizou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) a contratar, mediante concessão, a construção, a conservação e a exploração de rodovias federais (Brasil, 1987). Em 1994 foram celebrados os primeiros contratos; em 2004 foi promulgada a Lei nº 11.079/04, que instituiu as parcerias público-privadas (PPP) no país (Brasil, 2004); e, no ano de 2007, os governos de Minas Gerais e de Pernambuco assinaram as primeiras “PPP rodoviárias”.

Muitos foram os pontos positivos; porém, os impactos sociais, ambientais, territoriais e econômicos, inerentes a qualquer atividade humana, não foram considerados inicialmente. Partindo dessa premissa, o presente estudo tem como objetivo analisar, de maneira crítica, o Programa de Concessões de Rodovias e seu desmazelo com as populações lindeiras e economicamente desfavorecidas, que, durante a vigência da concessão, são as mais — e talvez as únicas — prejudicadas.

Não se trata de hierarquizar impactos, mas parte-se de uma lógica em que a falta de gestão social na implantação das concessões públicas gera desgastes à empresa, acarreta quebra de solidez política, atrasos em cronogramas e causa um dano reputacional muito grande nas ações desencadeadas pela empresa no plano da concessão.

Estrutura-se o presente artigo pela lógica da gestão consciente, diante da possibilidade de os projetos poderem influenciar diretamente a vida das pessoas que realmente necessitam de tais mudanças. Urge ressaltar que a gestão adequada dos impactos sobre as pessoas gera benefícios não só sociais, mas também ganhos operacionais, financeiros, políticos e de governabilidade. Afinal, não é viável para as empresas, nem agradável para os usuários, muito menos saudável para as populações lindeiras, conviver com protestos como o ocorrido em Mogi das Cruzes, São Paulo, contra a implantação de mais uma praça de pedágio na Rodovia Mogi-Dutra (G1, 2021).

Ademais, uma gestão social consciente, ligada aos anseios das populações diretamente afetadas, com fins a minimizar os efeitos negativos e potencializar os positivos, garante não apenas o cumprimento integral do que determina a Constituição Federal, mas, de igual modo, contribui de maneira célebre para a redução das desigualdades sociais.

3 A CONCESSÃO PÚBLICA DE RODOVIAS E SEUS IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS

A metodologia escolhida para a realização do presente estudo foi a de estudo de caso, por meio de abordagem qualitativa. Das dissertações estudadas e utilizadas, observa-se, como ponto de partida, que houve cuidado prévio em se definir um método, entendido, em sua maioria, como um conjunto de processos que torna possível conhecer determinada realidade, produzir determinado objeto ou desenvolver certos procedimentos ou comportamentos (Oliveira, 1999). De toda sorte, o método científico propriamente dito caracteriza-se pela escolha de procedimentos sistemáticos que visam explicar e subsidiar a constatação de determinada situação estudada.

Ao abordar a concessão do Sistema BA-093, operado pela concessionária Bahia Norte na Região Metropolitana de Salvador, e da Linha Amarela, via expressa urbana do Rio de Janeiro, Mattei (2017, p. 130) alerta que as concessões causam impacto significativo na vida das pessoas, de forma que a implantação das obras da Bahia Norte reassentou quase trezentas famílias que viviam em condições precárias, em sua maioria em áreas de ocupação irregular.

É fato que, para o empreendimento conseguir atingir seu objetivo, pessoas, comunidades e famílias inteiras são marcadas profundamente e, de certa forma, suportam o peso dessas grandes obras, sem a devida responsabilização da concedente e da concessionária na consecução de princípios básicos que devem nortear a garantia dos direitos fundamentais dos atingidos por esses empreendimentos, como um plano gestor de impactos e a organização e o direcionamento de famílias que, além de viver, costumam tirar da terra o sustento de suas casas, sendo obrigadas a desocupar a área.

Ao mesmo tempo em que se defende o respeito e a observância quanto aos princípios da dignidade da pessoa humana, da moradia, da obtenção de uma sociedade livre, justa e solidária, da erradicação da pobreza e da marginalização, buscando sempre reduzir as desigualdades sociais e regionais, e da promoção do bem de todos, deve-se também colidir um ponto de grande importância para o equilíbrio econômico e financeiro na prestação do serviço, que é o equilíbrio contratual, assim como a supremacia do interesse público.

Merece destaque o fato relacionado à isenção tarifária, isto é, a dispensa do pagamento do pedágio, como algo excepcional, pois, como sabido, com exceção dos carros oficiais (polícia, ambulância, bombeiros) em atividade, todos os outros usuários devem pagar, visto que a projeção de uso dos usuários é parte dos estudos de viabilidade financeira do contrato. Logo, a concessão da isenção como benefício poderia vir a quebrar o equilíbrio econômico do contrato (Depiné, 2010).

Devemos analisar ainda que, superados os aspectos econômico-tarifários, a vulnerabilidade das populações lindeiras justificaria a adoção de mecanismos que assegurem alternativa real de deslocamento a quem precisa transitar e não pode arcar com a tarifa, seja por via alternativa gratuita, seja por benefício tarifário a moradores de baixa renda, em atenção aos arts. 1º, III, e 3º, III, da Constituição. Tal exigência, contudo, não decorre do direito vigente, vez que o art. 9º, §1º, da Lei nº 8.987/1995 só admite condicionar a cobrança à existência de alternativa gratuita quando a lei expressamente o previr, e o STF, na ADI 800/RS, afastou esse requisito. Trata-se, portanto, de proposta de lege ferenda, cuja implementação deverá observar o art. 35 da Lei nº 9.074/1995.

Para lançar uma luz sobre o assunto, Meirelles (1971, p. 375) ensina que a tarifa de pedágio se caracteriza por ser retribuição facultativa, por parte de seus usuários, pela utilização voluntária dos serviços ofertados. Mais além, Perini expõe em seu trabalho:

Em resumo, para o autor, a tarifa presta-se para remunerar os serviços pró-cidadão (necessidades pessoais) e não pró-comunidade (exigências da coletividade). Pontua, entretanto, que para que este mecanismo faça sentido é necessário que se **ofereça a possibilidade de alternativa para os usuários, tal qual outra estrada que o conduza livremente ao mesmo destino**, embora em condições menos vantajosas de tráfego (Perini, 2018, p. 19, grifo nosso).

Registre-se que o perfil dos deslocamentos pedagiados no país evidencia a concentração das praças de pedágio nas regiões de maior densidade econômica, o que reforça o caráter regionalmente desigual da política de concessões (Paula, 2019). Torna-se nítido que, além das dificuldades socioambientais, financeiras e empresariais com que as empresas têm de lidar, pesa ainda a forma unilateral com que concedente e concessionária implementam decisões que afetam diretamente a população lindeira economicamente exposta, instalando praças de pedágios e removendo famílias, sem mecanismos de consulta prévia e de compensação, como ilustram os casos da Bahia Norte e da Rodovia Mogi-Dutra ao lançar o plano de concessão que, desde os anos oitenta, movimentava vultosas quantias de dinheiro e geram, indubitavelmente, inúmeros empregos, mas coloca essas pessoas em situação de maior vulnerabilidade.

Agrava-se a situação pelo fato de que não existem, no Brasil, estudos que consigam aferir de maneira robusta a forma como se dão os impactos socioambientais decorrentes do manejo dessas concessões, o que é ressaltado por Assis e Fernandes Júnior (2021, p. 12):

Os estudos não são conclusivos sobre o impacto socioeconômico das concessões rodoviárias em todo o país. É **fundamental que se teste a mesma hipótese após períodos maiores, inclusive após o final das concessões, para que se avalie o programa como um todo**, após as principais obras de melhorias previstas, e não apenas a fase inicial do mesmo (Assis; Fernandes Júnior, 2021, p. 12, grifo nosso).

O ideal, portanto, seria avaliar empiricamente essas políticas públicas, combinando procedimentos semelhantes aos adotados nos trabalhos examinados, como o teste de hipóteses ao longo do tempo sugerido por Assis e Fernandes Júnior (2021) e o levantamento dos impactos sociais junto às comunidades afetadas realizado por Mattei (2017), com entrevistas às pessoas que vivenciaram diretamente essas situações.

Todavia, o que se tem, nos dias atuais, são estudos de caráter teórico, justificados até mesmo pela morosidade na implantação do próprio Programa de Concessões de Rodovias Federais (Procrofe). Somado a isso, tem-se a dimensão continental do país, o quadro político maculado pela corrupção e as dificuldades das parcerias público-privadas em conseguir chegar às regiões mais afastadas e onde efetivamente fariam a diferença, despontando, nos dias de hoje, como algo promissor para o interior do país.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O intuito do presente artigo não é o de depreciar ou abarcar somente aspectos negativos das concessões de rodovias no Brasil; afinal, as estradas estão fortemente ligadas ao contexto histórico e político do país, ao passo que, mesmo buscando a inovação e a valorização deste modal, por razões organizacionais, os governos que foram se sucedendo não conseguiram, de maneira efetiva, manter as rodovias em padrões mínimos de trafegabilidade e segurança que viabilizassem economicamente os investimentos.

Nesse contexto, as parcerias público-privadas foram de extrema importância para garantir os padrões mínimos do que se espera em uma rodovia — tanto é assim que, como já citado, as concessões públicas atendem de maneira estratégica a um princípio basilar de nossa sociedade, o da supremacia do interesse público.

Buscou-se, com o presente artigo, examinar um aspecto pouco explorado na literatura sobre concessões rodoviárias: seus efeitos sobre as populações lindeiras e economicamente desfavorecidas. A análise dos estudos e casos examinados, como o reassentamento de famílias na implantação da Bahia Norte (Mattei, 2017), a resistência da população à instalação de nova praça de pedágio na Rodovia Mogi-Dutra (G1, 2021) e a concentração das praças em regiões de maior densidade econômica (Paula, 2019), indica que o poder concedente não tem atuado de forma suficiente para garantir o desenvolvimento social e econômico dessas regiões. Tal insuficiência contrasta com a relevância econômica dos contratos celebrados e decorre, em parte, da ausência, no marco legal das concessões, de exigência específica de avaliação e monitoramento dos efeitos socioeconômicos da cobrança de pedágio.

Ponto histórico importante e que deve ser lembrado, diz respeito aos trabalhadores atraídos pela construção de Brasília, os chamados 'candangos', que tiveram trajetórias diversas após a inauguração da capital, propiciadas justamente pela malha viária que a própria construção criou: parte permaneceu na região, dando origem às cidades-satélites, e parte se deslocou para outras áreas do país. A mesma expansão rodoviária que viabilizou essa mobilidade, impulsionada pela instalação da indústria automobilística no Brasil a partir da segunda metade da década de 1950, produziu efeito distinto sobre as populações que viviam às margens das novas vias: em vez de se beneficiarem da mobilidade, passaram a suportar os ônus da ocupação de seus territórios, uma triste ironia da modernização. Sórdido acompanhar que, na mesma proporção em que as concessões públicas aumentam, as populações lindeiras são empurradas para dentro de regiões ainda mais inóspitas, ao passo que famílias de classe média-baixa, em momentos de lazer, precisam fracionar seu curto orçamento familiar na tentativa de ir à praia e pagarem pedágio por duas, três ou até quatro praças.

Nesse sentido, é possível concluir que podem haver violações ao direito mínimo, básico e fundamental ao lazer, à dignidade, à liberdade e à livre locomoção, visto que não se pode, simplesmente, pensar em uma alternativa aos pedágios (o famoso "jeitinho"), por meio de caminhos mais longos, dar volta por outras estradas e escapar das praças de pedágio. Diante disso, faz-se importante que sejam apurados os impactos sociais e econômicos das concessões de rodovias sobre a população em geral.

REFERÊNCIAS

ASSIS, Rosuel Krum Mathias de; FERNANDES JÚNIOR, José Leomar. **O impacto econômico e social dos investimentos do Programa Federal de Concessões Rodoviárias no estado de Santa Catarina**. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL, 9., 2021, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: USP, 2021. p. 11-12.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 21 jun. 2023.

BRASIL. **Decreto nº 94.002, de 4 de fevereiro de 1987**. Dispõe sobre a concessão de obra pública, para construção, conservação e exploração de rodovias e obras rodoviárias federais, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1987. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D94002.htm. Acesso em: 21 jun. 2023.

BRASIL. **Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004**. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Brasília, DF: Presidência da República, 2004. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l11079.htm. Acesso em: 21 jun. 2023.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Rodovias brasileiras**. Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/conteudo/rodovias-brasileiras>. Acesso em: 21 jun. 2023.

CENTRO DE ENSINO E PESQUISA APLICADA. **Rodovias**. São Paulo: Instituto de Física da Universidade de São Paulo, [s. d.]. Disponível em: <http://www.cepa.if.usp.br/energia/energia1999/Grupo4A/rodovias.htm>. Acesso em: 21 jun. 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de rodovias 2016**: relatório gerencial. Brasília, DF: CNT: SEST: SENAT, 2016. Disponível em: <http://repositorio.itl.org.br/jspui/handle/123456789/146>. Acesso em: 9 out. 2024.

DEPINÉ, Flávia Della Coletta. **Concessão de rodovias**: modalidades e formas de remuneração do concessionário. 2010. 189 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <https://repositorio.pucsp.br/jspui/handle/handle/9012>. Acesso em: 9 out. 2024.

G1. **Manifestantes se reúnem em protesto contra pedágio na Rodovia Mogi-Dutra**. G1 Mogi das Cruzes e Suzano, 31 jul. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/mogi-das-cruzes-suzano/noticia/2021/07/31/manifestantes-se-reunem-em-protesto-contr-pedagio-na-rodovia-mogi-dutra.ghtml>. Acesso em: 21 jun. 2023.

MATTEI, Leana Moreno. **“A estrada vai além do que se vê”**: uma análise sobre impactos sociais de concessões de rodovias. 2017. 147 f. Dissertação (Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Social) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1971.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de metodologia científica**: projetos de pesquisas, TGI, TCC, monografias, dissertações e teses. São Paulo: Pioneira, 1999.

PAULA, Jean Marlo Pepino de. **Concessões e dinâmica regional**: um perfil dos deslocamentos pedagógicos. Brasília, DF: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2019. 41 p. (Texto para Discussão, n. 2478).

PERINI, Daniel Sosti. **As concessões rodoviárias federais sob a ótica de um planejamento nacional**: quem deve pagar a conta? O modelo atual e as fronteiras de expansão. 2018. 27 f. Trabalho de conclusão de curso (Especialização em Planejamento e Estratégias de Desenvolvimento) – Escola Nacional de Administração Pública, Brasília, DF, 2018.