

TRANSPORTE EM ELDORADO DO SUL/RS: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO

Vanessa Machado Robalo

Clara Natalia Steigleder

Fernanda David Weber

Raquel da Fonseca Holz

Universidade Federal de Pelotas

Curso Superior de Tecnologia em Transporte Terrestre

RESUMO

Este artigo teve como objetivo caracterizar o usuário do transporte coletivo e do transporte clandestino em Eldorado do Sul/RS, procurando entender o que define seu uso e o grau de satisfação quanto ao serviço prestado tanto pelo transporte coletivo, como pelo transporte clandestino. O estudo foi realizado através de uma pesquisa de satisfação com 153 usuários, através de um questionário com 25 perguntas divididas em: perfil do usuário e uso do transporte coletivo e clandestino. O objetivo foi saber os motivos de deslocamentos, a frequência de uso do transporte coletivo, a opinião do entrevistado sobre a escolha do transporte coletivo e/ou clandestino e as motivações dessas escolhas. Dentre os principais achados, destaca-se o tempo de viagem do transporte clandestino e a segurança no transporte coletivo como questões importantes na definição de sua escolha.

ABSTRACT

This paper aim to define the users of collective transport and clandestine transportation in Eldorado do Sul/RS, trying to understand what defines their use and degree of satisfaction regarding the service provided by both collective transportation and clandestine transportation. The study was carried out through a satisfaction survey with 153 users, through a questionnaire with 25 questions divided into: user profile and use of collective and alternative transportation. The objective was to know the reasons for commuting, the frequency of use of public transport, the opinion of the interviewee about the choice of collective and/or alternative transportation and the motivations of these choices. Among the main findings, we highlight the travel time of clandestine transportation and safety in collective transportation as important issues in the definition of their choice.

1 INTRODUÇÃO

O transporte coletivo contribui para a expansão das cidades, encurtando distâncias, reduzindo tempos, colaborando na economia e na qualidade de vida de seus habitantes. Cidades de fácil acessibilidade, com transporte de qualidade e amplo acesso, tendem a ser mais desenvolvidas, pela oportunidade de locomoção. A escolha do meio de transporte a ser utilizado é influenciada por diversos fatores que vão do aspecto cultural ao econômico, mas que é fortemente definida pela oferta de transporte disponível e a relação custo-benefício da escolha. Por isso, a escolha pelo transporte coletivo, e a fidelização ao seu uso, exige que o mesmo atenda as expectativas e as necessidades da população.

A carência de oferta de transporte, gerada pela falta de prioridade de circulação do transporte coletivo e pela lentidão no trânsito, criou um nicho de mercado para um sistema de transporte “mais rápido”, ocupado em diversas cidades do Brasil pelo transporte clandestino. Esse fato afetou economicamente o sistema regular vigente: empresas de ônibus, táxis e lotações regulamentadas (ANTP, 2000). Em São Paulo, por exemplo, o transporte clandestino se organizou em pequenas peruas e kombis que transportavam poucos passageiros no interior dos bairros (Hirata, 2011). Ainda em São Paulo estimou-se que haveria uma frota de dezoito mil vans, enquanto no Rio de Janeiro seriam de oito mil. Mas a real dimensão das modalidades informais de transporte é difícil de ser estabelecida, pois sua expansão, segundo Mamani (2000), não cessa.

Tendo essas questões presentes, o objetivo deste estudo foi analisar o perfil do usuário do transporte coletivo e do transporte clandestino na cidade de Eldorado do Sul/RS, buscando

compreender as motivações presentes na utilização desses tipos de transporte. Neste município, localizado na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), desde 2007 o transporte irregular atua de forma organizada fazendo a conexão entre o município e a capital. Entende-se que a caracterização do usuário pode contribuir para verificar os pontos do transporte coletivo que não atendem à demanda de passageiros abrindo espaço para o transporte clandestino no município.

Este artigo está composto pelas seguintes seções. Além da Introdução, na seção 2, é apresentado o sistema de transporte em Eldorado do Sul, tanto o coletivo quanto o clandestino. A seção 3 descreve o método, as etapas do estudo, o instrumento de coleta de dados e como foi realizada a mesma. Na seção 4 são apresentados os resultados e a análise de dados. Por fim, na última seção, são apresentadas as considerações finais.

2 TRANSPORTE EM ELDORADO DO SUL

A cidade de Eldorado do Sul possui 38.199 habitantes (IBGE, 2017) e está localizada na região metropolitana de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul. Não possui serviço municipal de transporte público, cabendo à Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional (Metroplan) o planejamento, coordenação, fiscalização e gestão do serviço de transporte coletivo entre Eldorado do Sul, Guaíba e Porto Alegre, cuja ligação rodoviária, através da BR-116, foi viabilizada após a inauguração da Travessia Eng. Régis Bittencourt (BR-116/Sul). Antes, o transporte entre essas duas localidades era feito unicamente via fluvial pelo lago Guaíba.

2.1 Transporte Coletivo

O serviço de transporte coletivo iniciou em Eldorado do Sul na década de 1960, com a execução de duas linhas: uma via estrada federal (BR-116) e outra via estrada estadual (Sans Souci). Com o desenvolvimento da região, a empresa do transporte coletivo passou a oferecer uma gama mais diversificada de serviços, agregando novas linhas, novas tecnologias e ampliando sua frota. Atualmente, a empresa opera em dois segmentos do transporte intermunicipal de passageiros: no metropolitano e no longo curso (Expresso Rio Guaíba, 2013).

Na área metropolitana, a empresa liga os municípios de Guaíba e Porto Alegre através de 36 linhas utilizando 157 veículos, realizando em média 25.000 viagens mensais, rodando 800.000 km/mês e transportando cerca de 800.000 passageiros por mês (Expresso Guaíba, 2013). No longo curso liga os municípios de Porto Alegre, Eldorado do Sul, Guaíba, Barra do Ribeiro, Tapes, Arambaré, e Camaquã com 04 linhas, utilizando 18 veículos, realizando uma média de 1.200 viagens mensais, rodando 70.000 km/mês e transportando cerca de 40.000 passageiros por mês (Expresso Rio Guaíba, 2013). No metropolitano, ela atende os seguintes bairros: Cidade Verde, Loteamento Popular, Residencial, Chácara, Medianeira e Centro.

Com a entrada do transporte irregular em 2007, a empresa de transporte coletivo passou a fazer alterações em sua tabela reduzindo alguns horários. Atualmente a empresa atende um itinerário que não atende todos os bairros centrais da cidade e utiliza alimentadoras para atender os demais bairros. Também oferece serviços com micro-ônibus para atender a região central da cidade. A Figura 1 apresenta a região central de Eldorado do Sul, mostrando o itinerário da linha de ônibus e os bairros atendidos.



Figura 1: Mapa da área central de Eldorado do Sul.

Fonte: Google Maps.

2.2 Transporte Clandestino em Eldorado do Sul

O avanço da informalidade e da irregularidade em cidades nas quais o transporte público é reconhecidamente bom, mostra que não se deve permanecer restritos às aparências ao se tentar identificar as causas desse fenômeno. Seu aparecimento não pode ser atribuído somente à má qualidade do serviço atualmente prestado. Um fator contribuinte foi que, com a crescente facilidade de compra de automóveis, especialmente nas últimas décadas, o trânsito congestionou-se de tal forma que o principal afetado foi exatamente o transporte público por ônibus, que perdeu em média 24 km/h em diversas cidades (Vasconcellos, 2014).

Estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA e a Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, em dez cidades brasileiras, ilustra bem esse aspecto. O excesso de automóveis nas ruas não só ocupa um espaço considerável, ocasionando complicações a mais no fluxo natural, mas também àquelas próprias da desorganização e do desrespeito às leis (ANTP, 2000). A carência de oferta de transporte, gerada pela falta de prioridade de circulação do transporte coletivo e pela lentidão no trânsito, criou um nicho de mercado para um sistema com veículos mais rápidos e que foi ocupado pelos irregulares. Essa questão passou a afetar economicamente as empresas de ônibus, mas também o serviço de taxi e de transporte seletivo regulamentados (ANTP, 2000).

Em Eldorado do Sul, o transporte clandestino existe desde 2007. Conhecido na cidade como “carrinhos” (termo usado pelos usuários), normalmente para nas paradas de ônibus, mas se o usuário acenar fora da parada também pode ocorrer o embarque. O serviço realiza o trajeto Eldorado do Sul - Porto Alegre e Porto Alegre – Eldorado do Sul, pela Av. Castelo Branco e também pela Av. Farrapos.

Atualmente, o serviço de transporte clandestino opera com uma frota de 35 veículos de, no máximo, 07 lugares, fazendo em média 15 viagens por dia cada um. O funcionamento é de domingo a domingo e o valor do serviço é competitivo ao serviço por ônibus. Enquanto a tarifa deste é R\$ 4,10, a do transporte clandestino é R\$ 4,50. O pagamento somente pode ser

realizado em dinheiro, movimentando cada veículo mensalmente o valor estimado de mais de R\$ 10.000 (cálculo baseado em um veículo).

Os horários seguem a tabela do transporte coletivo com a diferença de alguns minutos. Ou seja, os “carrinhos” saem um pouco antes que o ônibus do terminal, buscando com isso antecipar-se no carregamento de passageiros. Observando seu funcionamento, percebe-se que em alguns horários a oferta é maior que a do ônibus, como, por exemplo, em horários de pico de Porto Alegre a Eldorado. Entre 18h e 19h existe uma grande concentração de veículos próxima ao terminal do ônibus, onde se criam grandes filas para as viagens do transporte clandestino. Levando em conta que um ônibus transporta um maior número de pessoas por área ocupada na via, a quantidade de veículos aumenta para competir com o ônibus, causando, inclusive, congestionamentos na região e aumentando a emissão de poluentes.

Atualmente não existe uma regulamentação para esse tipo de transporte no município. O poder público convive com essa modalidade desde o seu surgimento e é sensível como se apresenta com mais força, tendo constituído um terminal fixo em Eldorado do Sul, na Rua do Comércio, no bairro Cidade Verde mostrado na Figura 2 e, outro, em Porto Alegre, na Rua Chaves Barcellos, próximo do terminal da linha do ônibus. Ali, as pessoas que vão utilizar o transporte se organizam em filas respeitando a ordem de chegada. Assim também acontece com a chegada dos veículos no terminal. O primeiro que chega é o primeiro que sai com os primeiros passageiros da fila.



Figura 2: Ponto dos “carrinhos” na Av. A, bairro Cidade Verde/Eldorado do Sul.

Fonte: Autores (2017).

Em Porto Alegre, a fiscalização da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) muitas vezes inibe o transporte clandestino de circular, tendo em vista que estacionam em lugares proibidos para embarcar os passageiros, e causam mais congestionamentos do que os já existentes. Mas mesmo com a fiscalização, os operadores buscam pontos mais discretos para que as pessoas possam embarcar, a duas ou três quadras de distância ou dentro de garagens, como forma de não perder a viagem. Com a ausência da fiscalização, o ponto de Porto Alegre torna-se livre para sua circulação.

3 MÉTODO E TÉCNICAS DE PESQUISA

Este estudo consiste em uma pesquisa básica, uma vez que buscou dados sobre o perfil dos usuários do transporte coletivo e clandestino, sem o objetivo de aplicação ou utilização dessas informações. Foi realizada uma análise quantitativa que buscou compreender as escolhas dos

usuários, quais seus maiores motivos de deslocamento, opinião sobre tarifa, lotação do veículo, o que o usuário busca ao definir qual meio de transporte vai utilizar.

3.1 Instrumento de Coleta de Dados

Um questionário contendo 25 perguntas foi utilizado para coletar os dados necessários para o estudo. O instrumento de coleta foi dividido em 03 partes: i) a primeira parte tratou do perfil do usuário; ii) a segunda parte do transporte público coletivo; e iii) a última parte, do transporte clandestino.

Na primeira parte do instrumento buscou-se coletar informações de caráter socioeconômico dos entrevistados, tais como: gênero, estado civil, grau de instrução, estrutura familiar, posse de automóvel e renda. Além disso, contou com uma questão identificando o entrevistado como morador ou não da cidade onde foi realizada a coleta. Já nas segunda e terceira partes, questões a respeito da operação e qualidade do transporte coletivo foram inseridas. Padrões de uso de ambos os sistemas pelos entrevistados também foram questões do estudo.

3.2 Coleta de Dados

A coleta dos dados foi realizada de forma presencial e por meio eletrônico. Uma pesquisa piloto foi realizada para validar o instrumento de coleta, a qual resultou em pequenos ajustes de linguagem. A coleta presencial foi realizada em um Centro de Formação de Condutores (CFC) do município em estudo, e para a coleta online, foi utilizado o site *survio* (www.survio.com).

4 ANÁLISE DOS DADOS

A coleta de dados foi realizada entre julho e agosto de 2017. A amostra contou com 153 entrevistas, 119 destas coletadas de forma presencial e outras 34, de forma digital. Todos os entrevistados responderam questões relacionadas ao transporte coletivo e clandestino existente no município de estudo. A pesquisa piloto contou com três entrevistas, que resultaram apenas em ajustes de linguagem. Logo, as mesmas foram incluídas na amostra.

A amostragem da coleta *online* contou com os contatos do pesquisador. O questionário foi enviado para um total de 80 pessoas, e obteve um retorno efetivo de 34 entrevistados, aproximadamente 42% da amostragem. Do total de entrevistas, 22% foram coletadas de forma digital e 78% presencial.

4.1 Características Socioeconômicas dos Entrevistados

De acordo com a Tabela 1, a amostra contou com 54% de homens e 46% de mulheres. Todos os entrevistados tinham acima de 16 anos, sendo que a 52% dos entrevistados encontrou-se em idade escolar (entre 16 e 24 anos). Apenas 30% dos respondentes estavam na faixa de idade produtiva (de 24 a 45 anos). Além disso, a amostra contou com 01% de entrevistados acima de 60 anos. Com relação à estrutura familiar dos entrevistados, 53% eram casados, enquanto 39% eram solteiros. Além disso, 52% dos respondentes possuem filhos.

Ao analisar a faixa de renda dos entrevistados, verificou-se que 84% recebem entre 01 e 03 salários mínimos, enquanto 11% recebem entre 03 e 05 salários mínimos. Apenas 05% dos respondentes recebem acima de 05 salários mínimos. Dentre os respondentes, apenas 08% não eram residentes do município de estudo. Com relação à posse de veículo, 54% respondeu ter ao menos um veículo para realizar seus deslocamentos diários.

Tabela 1: Características Socioeconômicas dos entrevistados.

Características Socioeconômicas		Total	
Gênero	Masculino	70	46%
	Feminino	83	54%
Faixa Etária	de 16 a 24 anos	80	52%
	de 25 a 44 anos	45	29%
	de 45 a 60 anos	27	18%
	acima de 60 anos	1	1%
Estado Civil	Solteiro	59	39%
	Casado	81	53%
	Outros	13	8%
Possui filhos	Não	73	48%
	Sim	80	52%
Grau de Instrução	Ensino Fundamental (EF)	35	23%
	Ensino Médio (EM)	82	54%
	Ensino Superior (ES)	36	23%
Faixa de Renda	de 01 a 03 SM*	129	84%
	de 03 a 05 SM*	17	11%
	mais de 05 SM*	7	5%
Posse de veículo Particular	Não	83	46%
	Sim	70	54%
É morador de Eldorado do Sul	Não	12	8%
	Sim	141	92%

(*) Salários Mínimos.

Fonte: Elaborada pelos autores.

A Figura 3 apresenta a relação entre gênero e a posse de veículo particular, onde se pode verificar que mais de 50% dos homens, assim como das mulheres, não possuem veículo particular como alternativa para realizar seus deslocamentos diários. Logo, para que possam se deslocar com o intuito de atender suas necessidades, eles dispõem apenas do transporte coletivo, clandestino ou não motorizado.

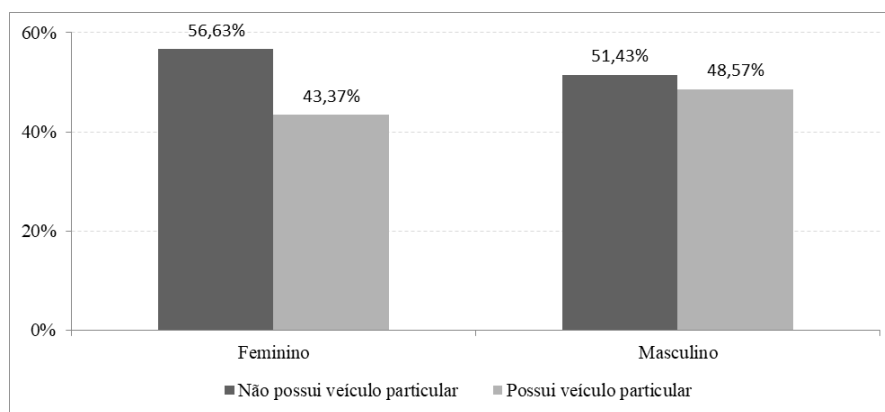


Figura 3: Distribuição da posse de veículo particular por gênero.

Fonte: Elaborada pelos autores.

Ao confrontar faixa de renda com grau de instrução dos entrevistados (Figura 4), averiguou-se que, conforme o esperado, quanto maior a faixa de renda, maior o nível de instrução. Além disso, um dado chamou a atenção: 42,9% dos entrevistados com ganhos maiores que 05 salários mínimos possuem apenas o Ensino Médio. Como o município conta com ao menos uma indústria de tecnologia, acredita-se que esse seja um fator contribuinte para o resultado encontrado. Isso porque, cursos técnicos nessa área são muito valorizados financeiramente e profissionalmente.

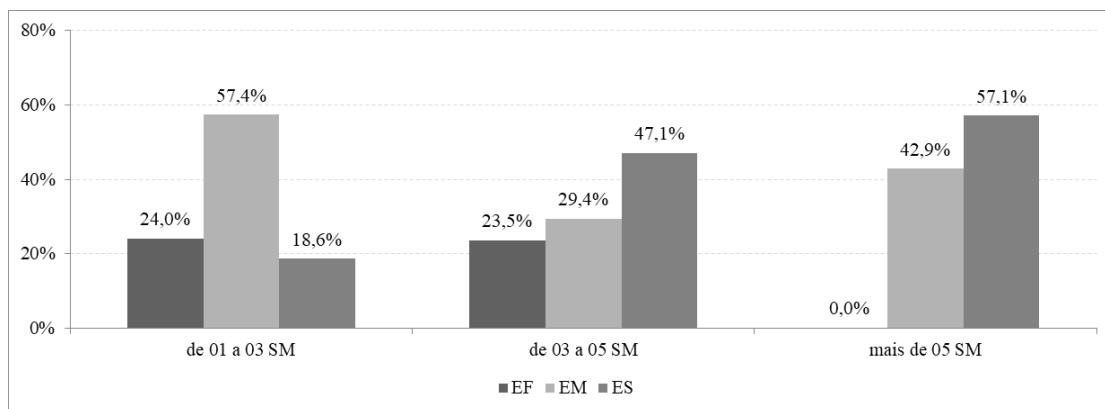


Figura 4: Relação da renda por grau de instrução dos entrevistados.

Fonte: Elaborada pelos autores.

4.2 Transporte Clandestino

Quando questionados sobre o possível uso do transporte clandestino, 70,2% dos entrevistados afirmaram que o utilizam, conforme mostra a Tabela 2. Com relação à frequência de uso, 41,8% disseram utilizar até uma vez por semana, enquanto 18,4% disseram utilizar de 02 a 03 vezes por semana. Apesar de o transporte clandestino ser realizado em automóveis, eles possuem um itinerário pré-determinado, assim como o sistema de transporte coletivo. Logo, o estudo tentou identificar se esse sistema era acessível à comunidade. De acordo com o apresentado na Tabela 5, 65,2% dos entrevistados responderam que o sistema passa próximo de suas residências. Mas, como não há um ponto de parada fixo no sistema, o comparativo com o sistema de transporte coletivo, em metros, ficou prejudicada. Quando questionados sobre a qualidade da oferta de horários do transporte clandestino, os entrevistados possuem a mesma percepção do sistema de transporte coletivo, uma vez que 39% respondeu que a mesma seja regular.

Tabela 2: Características das viagens de transporte clandestino para os entrevistados moradores do município de estudo.

Características das Viagens		Total	
Utiliza o Transporte Clandestino	Não	42	29,8%
	Sim	99	70,2%
Frequência de uso semanal	até 01 vez	59	41,8%
	de 02 a 03 vezes	26	18,4%
	de 03 a 05 vezes	6	4,3%
	mais de 05 vezes	6	4,3%
	NA*	44	31,2%
Passa próximo da residência	Não	25	17,7%
	Sim	92	65,2%
	NA*	24	17,0%
Qualidade da oferta de horários	Muito Bom	16	11,3%
	Bom	28	19,9%
	Regular	55	39,0%
	Ruim	17	12,1%
	NA*	25	17,7%

(*) Não se Aplica.

Fonte: Elaborada pelos autores.

4.3 Transporte Coletivo x Transporte Clandestino

Ao indagar os entrevistados moradores do município estudado sobre qual sistema de transporte eles utilizam com maior frequência (coletivo ou clandestino), 63,8% responderam escolher o transporte coletivo (Tabela 3). Quando questionados sobre qual o motivo desta escolha, os quesitos mais significativos foram tempo de viagem e conforto (lotação), respectivamente nesta ordem (Figura 5). Dentre os que optam pelo transporte coletivo, o principal motivo é pela segurança (46,3%).

Tabela 3: Escolha do sistema de transporte dos moradores de Eldorado do Sul entrevistados.

Sistema de escolha	Total
Transporte Clandestino	90 63,8%
Transporte Coletivo	43 30,5%
NA*	8 5,7%

(*) Não se Aplica.

Fonte: Elaborada pelos autores.

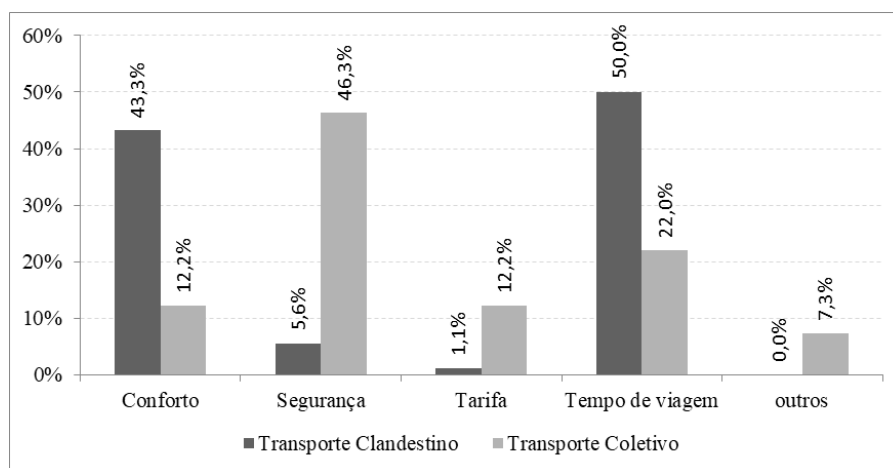


Figura 5: Motivo de escolha por sistema de transporte.

Fonte: Elaborada pelos autores.

A partir dos resultados encontrados na Figura 5, realizou-se outras análises no intuito de verificar o perfil dos entrevistados que utilizam o transporte clandestino e o porquê desta escolha. Foram analisados os perfis dos entrevistados, moradores de Eldorado do Sul, segundo os principais fatores de escolha deste modal: *Tempo de Viagem* e *Conforto*.

A Figura 6 apresenta os principais fatores de escolha pelo transporte clandestino por gênero. Nesta, é possível verificar que a escolha é equilibrada. Para aqueles que priorizam o *Conforto*, 59% são mulheres e 41% são homens. Quando se trata da priorização por *Tempo de Viagem*, 56,5% são mulheres e 43,5% são homens. Esse resultado mostra que não há uma distinção por gênero.

Quando se analisa a relação entre a faixa etária e o motivo que leva a escolha pelo transporte clandestino, a Figura 7 mostra que o *Conforto* é prioridade para os entrevistados entre 16 e 24 anos (64,1%). Essa faixa etária ainda pode ser considerada idade escolar (ensino médio e superior). Logo, pode indicar que esse público busca conforto para, durante o percurso, realizar outras atividades além do deslocamento. Caso os veículos estejam lotados, essa tarefa pode se tornar difícil.

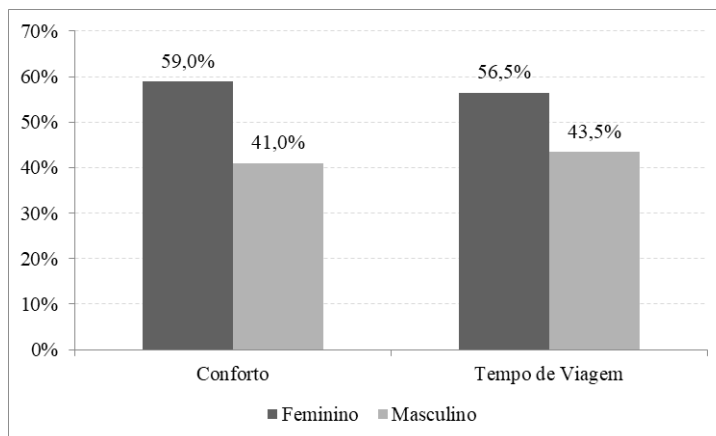


Figura 6: Principais motivos de escolha pelo transporte clandestino por gênero.

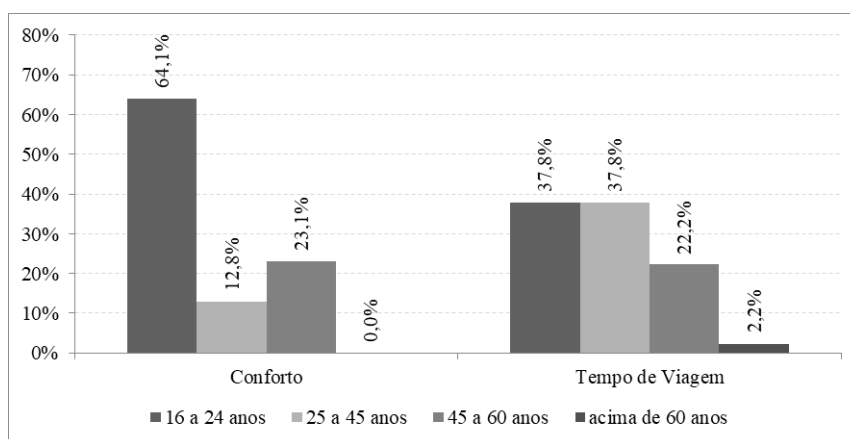


Figura 7: Principais motivos da escolha pelo transporte clandestino por faixa etária.

Quando se trata da priorização por *Tempo de Viagem*, a Figura 7 mostra que a faixa etária que opta pelo transporte clandestino em virtude deste fator está entre 16 e 24 anos (37,8%) e 25 e 45 anos (37,8%). Um dos motivos que pode levar esta última a tal escolha pode estar relacionada com a questão do trabalho, uma vez que é considerada faixa etária produtiva. Neste faixa etária, é usual que as pessoas busquem priorizar o trabalho. Se o tempo gasto em deslocamento ao trabalho for alto, menor será o tempo para desfrutar junto à família e com atividades de lazer, o que permite melhor qualidade de vida aos cidadãos.

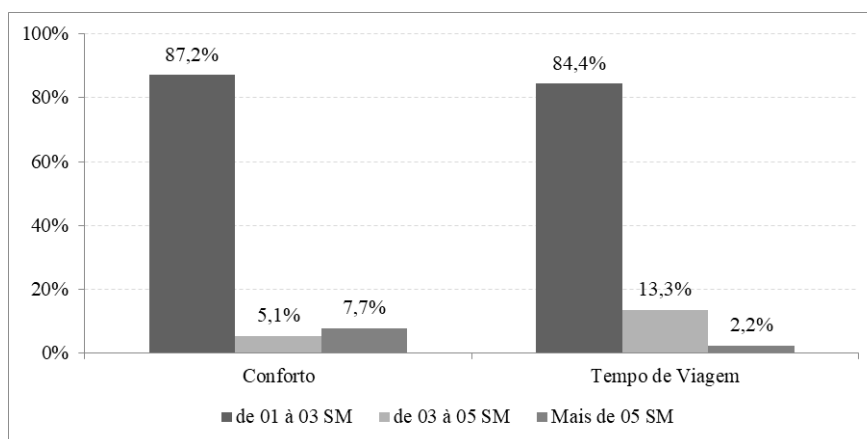


Figura 8: Principais motivos de escolha pelo transporte clandestino por faixa de renda.

A Figura 8 apresenta a relação entre os principais fatores de escolha pelo transporte clandestino e a faixa de renda dos entrevistados. Nesta, é possível verificar que, tanto para o *Tempo de Viagem* (84,4%) como para o *Conforto* (87,2%), essa escolha é a preferência para a faixa de renda entre 01 e 03 salários mínimos. Acredita-se que este resultado esteja relacionado com o preço competitivo entre o transporte clandestino e o transporte coletivo: a tarifa praticada por ambos os modais são praticamente as mesmas. E a relação custo-benefício favorece o transporte clandestino, uma vez que os fatores priorizados são melhores no transporte clandestino, quando comparado ao transporte coletivo.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo teve como objetivo buscar traçar o perfil dos usuários dos sistemas de transporte disponíveis no município de Eldorado do Sul. Os resultados mostraram que os usuários possuem entre 16 e 24 anos, tem o Ensino Médio completo, renda entre 01 e 05 salários mínimos e são, na sua maioria, casados. O estudo também mostrou que o transporte individual não é uma opção para a maioria dos entrevistados, independentemente do gênero.

Analisando os dados obtidos através da pesquisa realizada, verifica-se que a preferência dos usuários é pelo uso do transporte clandestino, sendo o *Tempo de Viagem* e o *Conforto* proporcionado os principais motivos por tal escolha. Para estes fatores, foram realizadas outras análises buscando-se identificar o perfil dos entrevistados para estas escolhas. Os resultados apontam que o gênero não tem relação na priorização destes fatores ao escolher o transporte clandestino.

Quando se analisa faixa etária, verifica-se a escolha em virtude do *Conforto* se dá na faixa etária escolar, entre 16 e 24 anos. Quando a escolha é por *Tempo de Viagem*, além da faixa etária escolar, o resultado também revela a faixa etária produtiva, entre 25 e 45 anos, que busca redução no tempo de viagem para viabilizar a melhor qualidade de vida.

A relação entre a faixa de renda e os fatores priorizados indica que a principal vantagem do transporte clandestino está na tarifa, que são praticamente a mesma nos dois modais. Neste caso, é esperado que outros fatores, além do custo, influenciem a escolha. Como o transporte clandestino, realizado por automóveis, possui *Conforto* e viabilizam menores *Tempos de Viagem* que o transporte coletivo, a relação custo-benefício favorece o transporte clandestino.

Por se tratar de um estudo exploratório, os resultados não representam os comportamentos da população de usuários de transporte. Mas o trabalho pode ser uma iniciativa para outros mais detalhados e amplos, que visem à representatividade dos que utilizam os sistemas de transporte disponível no município.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTP – Associação Nacional de Transportes Público. O Transporte Clandestino no Brasil. São Paulo: Documentos Setoriais ANTP 2000.
- EXPRESSO RIO GUAÍBA. Perfil. Disponível em: <<http://www.rioguaiba.com.br/empresa.aspx>>. Acesso em: 13 jun. 2017.
- HIRATA, Daniel Veloso. Produção da desordem e gestão da ordem: Notas para uma história recente do transporte clandestino em São Paulo. São Paulo: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social - Vol.4 – n° 3- JUL/AGO/SET 2011 – pp. 441-465.
- IBGE (2017) Censo 2010. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/eldorado-do-sul->>. Acesso em: 26 fev. 2018.

MAMANI, Hernán Armando. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de luta dos transportes públicos, 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Políticas de transporte no Brasil a construção da mobilidade excludente. 1ª Ed. São Paulo: Manole, 2014. 289 p.