

Transporte Informal: Uma Revisão Bibliográfica

Júlia Santiago da Silva

Mestranda em Planejamento Urbano e Regional – IPPUR/UFRJ

Resumo

O transporte informal passou a figurar como protagonista em diversos trabalhos acadêmicos a partir dos anos 2000. No Brasil e em outros países da América Latina, desde os anos 1990, esse fenômeno foi demonstrado decorrente de um processo de liberalização da economia e transformações políticas e sociais nestes locais. Observa-se, assim, um campo teórico em estruturação onde diferentes áreas buscam se aprofundar nos processos complexos de organização do transporte de pessoas em determinadas regiões. Nas favelas, por exemplo, essa é uma prática recorrente em razão da ausência da presença estatal nesses espaços e a autogestão das necessidades exercida por moradores. O objetivo deste trabalho trata, assim, da revisão teórica de autores que tratam o tema do transporte informal sob diferentes olhares e perspectivas. Esse artigo compõe o esforço inicial de revisão da literatura pertinente para a organização e escrita de uma dissertação de mestrado, que tem como tema o transporte informal nas favelas. Dessa forma, busca-se tecer um panorama de trabalhos existentes para servir de contribuição ao campo e também arcabouço teórico para embasar a futura escrita.

Introdução

O transporte informal passa a figurar como objeto de pesquisa em muitos trabalhos nos anos 2000. Isso ocorre em razão de seu crescimento e aparecimento enquanto um problema existente nas grandes cidades na década de 1990. Com isso, vans, kombis e mototáxis coexistem com o transporte formal para atender uma demanda específica de passageiros que tem acesso precário ou não tem acesso à estrutura de transportes existente nas urbes. Assim, esse tipo de transporte configura uma possibilidade de acesso as áreas centrais e deslocamento em regiões que não possuem transporte público formal.

Entretanto, primeiro se faz necessário demonstrar a origem desse trabalho. Esta revisão bibliográfica compõe o esforço inicial de uma dissertação de mestrado do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR/UFRJ, em desenvolvimento, que abordará o transporte informal realizado por mototaxistas no Vidigal, uma favela situada na zona sul do Rio de Janeiro. Diante da complexidade do objeto que pode ser visto como uma prática informal – e necessária em

determinados territórios, como a favela –, podendo ser ilegal em algumas circunstâncias, é preciso explorar e entender o campo teórico existente e como a literatura concebe tal fenômeno.

Para este artigo foram selecionados seis trabalhos, dentre outros que abordam o transporte informal sob diferentes recortes e perspectivas. Na busca pelos autores observa-se um campo em construção de um fenômeno relativamente recente em que os pesquisadores nacionais e internacionais passam a pesquisá-lo a partir dos anos 2000. A escolha foi feita em função dos diferentes recortes e concepção do processo de aparecimento/expansão desse tipo de transporte nas cidades e a sua relação com as dinâmicas sociais, econômicas e espaciais presentes.

O sociólogo Hernán Mamani, por exemplo, aborda o transporte informal a partir de uma perspectiva metropolitana na região do Rio de Janeiro. Seu objetivo é “identificar os atores sociais e as linhas mestras do debate, do conflito, da pressão política e das regulamentações ocasionados pelo aparecimento e generalização, nos anos 90, do transporte de passageiros por vans e kombis” (MAMANI, 2004, p. 322). Nesse sentido, busca não apenas compreender esse tipo de transporte em uma perspectiva dualística e polarizada no que se refere à formalidade e informalidade, mas atenta suas análises aos aspectos socioculturais e socioespaciais sobre a conjuntura deste tipo de serviço.

Eduardo Vasconcellos, engenheiro e sociólogo, por sua vez, possui reconhecido repertório analítico sobre a temática, a partir de publicações de livros e desenvolvimento de pesquisas sobre o tema dos transportes e mobilidade, principalmente em países em desenvolvimento. Em seus estudos, Vasconcellos constata que a expansão dos transportes informais ocorre pelo não atendimento do setor às demandas existentes em relação à mobilidade urbana nas grandes cidades.

Outro ator escolhido para o presente trabalho foi Oscar Figueroa, chileno, economista e urbanista, tratou das transformações no transporte urbano a partir da conjuntura política liberal e do fenômeno da globalização. Em uma perspectiva macro demonstrou como os países da América Latina foram afetados pela desregulamentação nos transportes, o que concorreu para condições de trabalho precárias na área.

As pesquisas desenvolvidas pela Associação Nacional de Transportes públicos (ANTP), por sua vez, foram escolhidas por sua relevância e atuação da organização no cenário dos transportes públicos brasileiros. Composta por diversos profissionais das áreas de transporte, empresas, sindicatos e universidades, possui significativa autoridade no discurso sobre os transportes informais no país. Nesse sentido, entende o aparecimento dos transportes informais, junto a outros

fatores, como uma resposta a falhas no atendimento do sistema formal de transportes (ANTP, 2000).

Outro trabalho de relevância para as análises presentes trata do projeto apoiado pela Lincoln Institute of Land Policy e desenvolvido por Jacob Koch, Luis Antonio Lindau e Carlos David Nassi, sendo pioneiro na pesquisa sobre transportes nas favelas do Rio de Janeiro. Com uma metodologia única e precursora ao se debruçar a espaços sensíveis e, ao mesmo tempo, dinâmicos e potentes em construir soluções aos seus problemas, configura uma espécie de guia para estudos posteriores que pretendam investigar o transporte nessas regiões.

Por fim, a pesquisa desenvolvida pelo Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte – ITRANS que tem como foco estudar mobilidade e pobreza a partir das regiões metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Recife também apresenta indicativos importantes da própria configuração da cidade, organizada em periferia-centro, e da dificuldade da população de baixa renda ao acessar o transporte público formal. Dessa forma, a segregação socioespacial existente nas cidades, hoje, é um fator gerador de viagens ao centro que o transporte público formal muitas vezes não atende por diversos motivos como a tarifa, frequência do serviço e talvez o mais básico, condições de acessibilidade.

Os trabalhos apresentados acima nortearão o desenvolvimento desse artigo que buscou, em uma primeira parte, elencar pontos de convergência entre os autores ao tratarem do tema transporte informal: 1) Expansão do transporte informal, 2) Relação com políticas liberais e globalização e 3) Expansão Urbana. A segunda parte refere-se, especificamente, a análise de dois trabalhos voltados a pesquisa de mobilidade e áreas pobres por tratarem de casos característicos e afetos ao objeto de pesquisa da autora.

1. Expansão do transporte informal

Na leitura dos trabalhos desenvolvidos pelos autores não há um consenso sobre o surgimento dos transportes informais. Porém, o que se observa nas pesquisas é a sua expansão a partir da década de 1990 por diferentes motivos e conjunturas socioeconômicas. Evidenciado nas produções da Agência Nacional de Transportes Públicos, por exemplo, há uma coexistência do transporte informal e formal a partir do atendimento a áreas inacessíveis e de baixas demandas (ANTP, 2000).

Mamani, por outro lado, compreende que esta expansão está relacionada à disputa por passageiros, a partir dos anos 1995 e 1996, entre as modalidades informais e formais de transporte. Em sua pesquisa sobre os transportes na metrópole do Rio de Janeiro, o mesmo afirma que

“o fenômeno apenas adquiriu visibilidade - como problema - a partir de 1996, quando se tornou tema de debate na imprensa. No mês de abril daquele ano, a questão foi posta em evidência a partir de mobilização do Sindicato de Motoristas de Táxi do Rio de Janeiro e do discurso de denúncia do seu presidente Wilson Cunha: “O Rio está infestado desses clandestinos: eles são nosso inimigo número 1”” (MAMANI, 2004, p.324)

Ainda neste eixo, Vasconcellos entende que “a rede de transportes formal regulada pelo Estado e gerida pelo setor privado não contempla o interesse público” (2000, p.342). Assim, o aparecimento do transporte informal ocorre com o intuito de atender demandas não supridas. Em outro ponto, Figueiroa complementa que a diversidade na prestação de serviços e demanda são eficientes em atender lugares distantes e com problemas de acessibilidade (2003).

2. Relação com políticas liberais e globalização (1990)

Em relação ao contexto político e econômico, os autores são unívocos ao afirmar que os anos 1990 presenciaram mudanças na conjuntura política e econômica a partir da propagação de políticas liberais. Esse processo, marcado pela abertura do mercado e redução da intervenção do Estado na economia, também afetou aos serviços de transporte e reduziu as regulamentações do setor (FIGUEIROA, 2003). Outro ponto abordado por Figueiroa, trata da expansão do setor de serviços em detrimento da atividade industrial, o que contribuiu com o aumento do desemprego neste período. Assim, o transporte e outras atividades informais surge enquanto uma alternativa de trabalho e prestação de serviço (2003).

No aprofundamento analítico da desregulamentação do setor, Eduardo Vasconcellos retrata a experiência chilena, que registrou a entrada irrestrita de novos operadores e falta de controle tarifário que promoveu uma competição selvagem entre os operadores e degradação das condições de trabalho. Em momento posterior, como registra o autor, houve a tentativas de autorregulação que resultam em monopólios privados (2000).

Por fim, Mamani aborda uma outra face deste período liberal, onde a modernização e disseminação do empreendedorismo promoveram a difusão de valores relacionados ao “consumo e a eficiência, onde se incluem a comodidade e rapidez, mas as promessas não se concretizaram ou não se realizaram para a maioria” (MAMANI, 2004, p.338)

2.1 A chegada da motocicleta no âmbito nacional

No Brasil, o processo de liberalização e privatização da economia também ocorre nos anos 1990. A motocicleta, por sua vez, tem sua entrada em 1995 no que Vasconcellos(2013) denomina de “a chegada irresponsável” desse tipo de veículo. Em um primeiro momento utilizada para motivo de lazer e depois como uma explosão e ampliação de usos fundamentada por políticas federais:

“Na área do trânsito, políticas federais apoiaram a massificação do uso de uma nova tecnologia – a motocicleta – que passou a ser intensamente utilizada na entrega de documentos e pequenas mercadorias nas grandes cidades, principalmente nas mais congestionadas, como São Paulo.” (VASCONCELLOS, 2013, p. 80)

E ainda nesse período é possível perceber o quanto os incentivos fiscais e políticos foram fundamentais para a consolidação desse novo produto. Em 1991 houve a liberação de importações de motocicletas e mais tarde, benefícios para a sua produção. A Honda se aproveita desses incentivos e instala a sua fábrica na zona franca de Manaus. “Em 1992, já havia produzido 1,5 milhão de motos, em 1996, a produção acumulara 2 milhões, em 1999, chegou a 3 milhões e, em 2003, atingiu 6 milhões de unidades.” (VASCONCELLOS, 2013, p. 81)

Outra característica relevante desse período, e que contribui ainda mais para a difusão da motocicleta em todas as classes, é a autorização da venda por consórcio e prestações mensais a R\$200,00 (VASCONCELLOS,, 2013 p.82). Além disso, o fato de as motocicletas produzidas serem de baixa cilindrada diminuiu os custos de sua produção possibilitando um preço acessível as camadas mais pobres da população.

Essa compilação de dados trazida pelo autor Eduardo Vasconcellos nos indica uma importante trajetória a ser levada em conta para investigar em como as motocicletas chegaram as favelas e se tornaram importante veículo para a rotina desses espaços. Outro fator preponderante é a disposição geográfica da favela que conta, geralmente, com poucas vias principais que se desdobram em vielas menores e, por sua vez, em becos. A moto por ser um veículo que a princípio, se destaca por passar entre os carros, na favela, se torna conveniente por passar entre becos. Esses elementos, aliados as outros aspectos são de extrema importância para se estabelecer um quadro e articular a chegada das motocicletas ao Brasil com o serviço dos mototáxis nas comunidades.

3. Expansão urbana

Em relação ao processo de expansão urbana das cidades, os autores trabalhados convergem em relacionar este ponto ao aumento da demanda por transportes e deslocamento, principalmente no acesso aos centros comerciais e utilização de serviços. Esse espraiamento das cidades ocorre quando o custo de vida em áreas centrais cresce e a população de baixa renda, que não pode arcar com os custos da habitação, se distancia cada vez mais para áreas periféricas. Questão muito visível nos apontamentos de Eduardo Vasconcellos:

“As longas distâncias estão relacionadas ao processo de ocupação das periferias urbanas, ligadas à dissociação entre o custo da terra e da moradia, e a renda dos grupos sociais mais pobres. Este sofrem, também, o impacto do crescimento urbano descontrolado, em que a oferta de empregos está totalmente dissociada dos locais de moradia da maioria das pessoas. Por outro lado, o tempo de percurso no transporte público é alto porque há distâncias grandes a caminhar até o ponto de parada (muitas vezes em condições péssimas das calçadas), longos tempos de espera e longos tempos dentro do veículo, em virtude da precariedade do sistema viário ou ao congestionamento.” (VASCONCELLOS, 2014, p. 153)

Mamani(2004), em outra perspectiva, observa a diversidade das modalidades de transportes de acordo com as diferenças socioespaciais. Sendo assim, ônibus piratas, vans, kombis e motos atenderiam de acordo com as necessidade locais e fariam deslocamentos fundamentais em determinadas áreas afastadas do centro, bem como atenderiam demandas específicas em regiões que possuem oferta de passageiros. A segregação socioespacial abordada pelo autor é o fator determinante na especificação da modalidade de transporte, por exemplo, vans seriam comumente destinadas ao atendimento de demandas nos subúrbios e as kombis empregadas frequentes em percursos fixos e curtos com pontos finais em favelas e conjuntos habitacionais.

Figuerola (2003) analisa que a dispersão urbana em subúrbios de baixa densidade, ainda que possibilite custo de vida menor, incentiva o uso do automóvel para os deslocamentos da população e, por outro, baixa a demanda do transporte público. A consequência disso reforça o desenvolvimento de serviços de transporte mais precários que precisam ligar essas áreas ao centro da cidade e a outros bairros. Outro ponto levantado pelo autor é o de que a população mais pobre residente nas periferias das cidades ao reorientarem sua inserção no mercado e na vida social através das atividades informais, acessam poder de consumo que propicia uma mudança significativa em seus padrões de vida.

4. Estudos de mobilidade e áreas pobres

A escolha por dois estudos de mobilidade em áreas pobres ocorreu pela especificidade do objeto de pesquisa em questão: transporte por mototaxistas em uma favela do Rio de Janeiro, o Vidigal. As favelas, na cidade do Rio de Janeiro, possuem diferentes características em sua ocupação e apropriação do espaço. Algumas surgem em meio a morros e outras nas planícies, porém, todas nascem com o intuito de servir de moradia às populações mais pobres que não conseguem acessar a cidade pelas vias formais (ABREU, 2013). Com um histórico de ausência do Estado, elas sobrevivem em meio a falta dos serviços públicos mais básicos e, em sua maioria, com a presença de grupos armados que controlam o tráfico de drogas e a ordem nessas regiões (CAVALCANTI, 2009).

Transparecendo precariedades dos mais diferentes tipos, já estudados por muitos pesquisadores, as favelas demonstram também soluções criativas e práticas aos problemas da vida cotidiana, dos mais simples aos mais complexos. A informalidade e o autogerenciamento são propulsores de organizações que facilitam o dia-a-dia desses moradores que conseguem se coordenar e até trabalhar em muitos desses serviços junto a associação de moradores local. Exemplo dessas organizações são vistas por meio de garis comunitários, correio comunitário, mototáxis, transporte por kombis, entre outros.

Assim, os mototáxis, objeto empírico deste trabalho, aparecem enquanto uma alternativa e possibilidade de mobilidade nesses espaços que muitas vezes não possuem transporte público formal circulando em seu interior. Seja pelo fato da geografia local apresentar ruas estreitas e acentuados aclives, ou seja, pela linha de transporte regular não contemplar aquela região, a moto se apresenta enquanto um recurso eficiente do deslocamento interno e externo dos moradores que vivem nessas regiões invisíveis aos serviços públicos.

No Vidigal, favela localizada na zona sul do Rio de Janeiro, esse serviço é feito geralmente por homens jovens, moradores locais, que conduzem as motos com o passageiro para o interior e exterior da favela, fazem também o transporte de galões de água, gás e levam turistas e pessoas de fora as festas no topo do Vidigal e a trilha do Morro Dois Irmãos. Nesse sentido, a dissertação de mestrado em desenvolvimento destacará importância deste tipo de mobilidade crescente em regiões onde a ausência de serviços dá lugar a cooperação, autogestão e autonomia na resolução de problemas.

4.1 Projeto Mobilidade e Pobreza (2004)

O Projeto Mobilidade e Pobreza foi realizado em 2004, pelo Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte – ITRANS, uma ONG que desenvolve estudos sobre transporte coletivo e é uma organização da sociedade civil de interesse público (OSCIP), localizada em Goiás. Este trabalho, em específico, buscou analisar, de forma quantitativa e qualitativa, as condições de mobilidade da população de baixa renda situada na região metropolitana de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife (ITRANS, 2004).

O recorte da pesquisa permite destacar a relação centro-periferia bastante presente na configuração das cidades onde a população mais pobre é segregada nas periferias e os serviços, equipamentos e infraestruturas se localizam nas áreas centrais. Por não conseguir pagar os custos de se viver no centro, essa população, automaticamente, se desloca para as franjas da cidade onde é possível sobreviver e o transporte público é o principal meio de deslocamento entre esses subúrbios e o centro onde se localizam o trabalho e os serviços. O estudo inclusive aponta a dificuldade da população metropolitana em conseguir um emprego pela necessidade de mais de dois vales-transporte ou pela insuficiência na oferta do serviço de transportes (ITRANS, 2004).

Os principais problemas constatados nas regiões metropolitanas é exatamente o acesso ao transporte público e os entraves estão presentes em várias dimensões. Em entrevistas feitas nestas localidades, as pessoas destacam o valor alto da tarifa que não concebe as condições socioeconômicas da população residente nestes espaços, a irregularidade dos intervalos que afeta a confiança da população ao optar por este tipo de transporte e por fim, a falta de pavimentação nas ruas que afeta diretamente o acesso dos ônibus a essas regiões.

Em relação a mobilidade, o estudo observou que as viagens feitas com o objetivo do estudo e acesso à saúde eram as que tinham menores problemas devido ao desenvolvimento desses serviços públicos nessas regiões (ITRANS, 2004). Entretanto, viagens com o intuito de lazer e o deslocamento para outras cidades fora das regiões metropolitanas eram em baixa escala por conta dos valores altos das tarifas. De acordo com o trabalho realizado, “o transporte é apontado como um dos principais problemas dos bairros onde residem populações de baixa renda em todas as regiões metropolitanas pesquisadas” (ITRANS, 2004, p.4).

Frente ao que foi constatado, algumas proposições se fizeram presentes ao final das análises feitas e todas avançam no sentido do acesso ao transporte público. Entre as orientações estão a redução do valor da tarifa, melhora na qualidade e frequência do serviço bem como a implantação de infraestrutura básica que permita o acesso de veículos a essas regiões. E por fim, o ajuste de subsídios em relação a expansão do vale-transporte a população desempregada que procura trabalho e criação de auxílio financeiro relacionado ao transporte a população de baixa renda que trabalha no mercado informal.

Este trabalho expõe, de forma significativa, as contradições de acesso existentes nas regiões pobres metropolitanas em relação aos centros das cidades. Mais do que isso, a necessidade da população de baixa renda obter o vale-transporte para acessar serviços, trabalho e lazer. O problema diagnosticado estaria relacionado diretamente ao transporte, porém, a pesquisa não aborda diretamente a concentração de infraestruturas, serviços e trabalho no centro da cidade ou como e porque isso deveria ser repensado para que essas regiões mais pobres também possam desenvolvimento e possam gerar empregos e renda. Assim, a solução é pensada apenas no contexto da ampliação do acesso ao transporte público, o que indica um contínuo processo de segregação socioespacial das cidades.

4.2 Transporte nas Favelas do Rio de Janeiro (2013)

O estudo Transporte nas Favelas do Rio de Janeiro foi desenvolvido em 2013 por Jacob Koch, cientista político; Luis Antonio Lindau e Carlos David Nassi, ambos da área da engenharia civil. Contou com apoio do Lincoln Institute of Land Policy - importante organização internacional que promove estudos e ações voltadas as regiões mais pobres e seus problemas - e se dedicou a investigar o transporte em três tipos (diferentes em seus arranjos espaciais) de favelas pacificadas no Rio de Janeiro: Complexo da Penha, Batan e Babilônia/Chapéu Mangueira.

A descrição da pesquisa destaca que esse foi um estudo nunca antes feito e o seu objetivo consiste em preencher a lacuna acadêmica existente sobre o assunto, assim como influenciar políticas públicas voltadas a essas regiões. O exame da literatura existente é feito a partir de obras internacionais que auxiliaram os autores na empreitada e que também poderiam contribuir em futuras pesquisas sobre o tema (há um apêndice de bibliografia direcionado aos futuros pesquisadores). Observa-se, por um lado, a originalidade do tema e do trabalho desenvolvido e, por outro, a dificuldade de acesso a estes locais relacionada a problemática da segurança pública.

Nessas favelas buscou-se traçar um padrão de transportes através dos dados coletados. A análise se voltou para as seções: “propriedade veicular, divisões modais, índices de mobilidade, transporte não motorizado, duração e motivo das viagens, distribuição horária das viagens, e a percepção quanto à segurança viária” (KOCH; LINDAU; NASSI; 2013, p.18) assim como o perfil socioeconômico de cada região (perfis de renda, emprego e educação). E ao final comparou dados da cidade formal e informal de um estudo oficial de 2002.

A partir da análise de dados obtidos em entrevistas com os moradores, os estudiosos apresentaram considerações importantes de como se constitui o deslocamento desses espaços, como por exemplo, os moradores das favelas dependerem mais do transporte a pé do que qualquer outro; viagens motorizadas ocorrerem em sua maior parte em transporte coletivo; nas favelas, as viagens de acesso serem mais longas tanto para transporte coletivo como para transporte individual; há uma dependência maior do transporte não motorizado porém pequena variação entre viagens motorizadas e não motorizadas (KOCH; LINDAU; NASSI; 2013).

De acordo com as especificidades socioespaciais e dinamismo das favelas, outros pontos são apontados para a implementação de políticas públicas:

“os transportes devem ser entendidos como algo mais amplo do que redes de circulação[...], as intervenções devem se concentrar na promoção do transporte não motorizado[...], há um grande potencial para melhorar e expandir a infraestrutura para bicicletas, inclusive vias exclusivas (ciclovias) [...], a velocidade dos veículos deve permanecer reduzida[...], o estacionamento de veículos é claramente um grande desafio para as comunidades das favelas[...], os programas de urbanização de favelas exigem estruturas institucionais integradas que reúnam todos os órgãos públicos relevantes” (KOCH; LINDAU; NASSI; 2013, p.76).

Diante do estudo desenvolvido é necessário problematizar a entrada das Unidades de Polícia Pacificadoras nestes locais que por um lado permitiram o acesso de outros serviços e profissionais, mas por outro, funcionaram como porta-voz de um Estado que ocupa o espaço com armas e não com o fornecimento de políticas públicas. Em muitas dessas comunidades a polícia se tornou o mecanismo regulatório local se utilizando da legislação da cidade formal, o que causou muitos conflitos em relação a utilização dos espaços públicos que para muitos moradores são extensões da casa (ANSARI; REZENDE, 2012).

Conclusão

. Apresentou-se neste artigo uma revisão bibliográfica inicial do tema transporte informal enquanto um campo teórico sob diferentes perspectivas convergentes, em sua maior parte, e relacionadas com outros fenômenos presentes na cidade. Devido ao seu caráter preliminar de assimilação da bibliografia e compreensão do objeto enquanto uma problemática de pesquisa, este trabalho não possui conclusão, a análise do campo teórico se constrói para uma maior qualificação do estudo proposto.

Dessa forma, estudos voltados ao transporte informal, deslocamento e mobilidade em áreas pobres, aspectos relativos a cidade informal e cidade formal são agregadores no sentido de ampliar as percepções e apontar caminhos para a pesquisa da dissertação em questão. Por ser um objeto relativamente novo em pesquisas, diversos trabalhos recentes se constituem enquanto fonte de pesquisa e subsídios analíticos para a composição da seara teórica do transporte informal por mototáxis em favelas.

Bibliografia

ABREU, Maurício. **A Evolução Urbana No Rio De Janeiro**, Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro. 2013.

ANSARI, M.; REZENDE, N. **O Mototáxi no Chapéu Mangueira e na Babilônia: Um Olhar sobre os Impactos das Ações de “Pacificação”**. Comunicações do ISER. Publicação Sazonal do Instituto de Estudos da Religião. Disponível em: <<http://www.iser.org.br/site/wp-content/uploads/2013/11/Comunica%C3%A7oes-do-Iser-UPP-n.67-2012.pdf>>. Acesso em: 05 Mai 2018.

ANTP. **O transporte clandestino no Brasil**. Documentos Setoriais ANTP, nº1, julho 2000. Associação Nacional de Transportes Públicos, São Paulo, SP.

ANTP. **Transporte clandestino e a desregulamentação**. Associação Nacional de Transportes Públicos, São Paulo, 2000.

ANTP. **Seminário sobre Transporte Clandestino Urbano**. Revista dos Transportes Públicos, São Paulo, 2000.

CAVALCANTI, Mariana. **Do barraco à casa: tempo, espaço e valor(es) em uma favela consolidada**. Revista Brasileira de Ciências Sociais. 2009, vol.24, n.69.

FIGUEROA, Oscar. **Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos em América Latina**. Revista Eure (Vol. XXXI), pp. 41-53, Santiago de Chile, Diciembre, 2005. Disponível em: <<https://scielo.conicyt.cl/pdf/eure/v31n94/art03.pdf>>. Acesso em: 20 Set 2018.

ITRANS (2004). **Mobilidade e Pobreza**. Relatório Final. Instituto de Desenvolvimento em Informação e Transporte. Brasília

KOCH, Jacob; LINDAU, Luis Antonio; NASSI, Carlos David. **Transporte nas Favelas do Rio de Janeiro**. Documento de Trabalho. Lincoln Institute of Land Policy. 2013. Disponível em: <https://www.lincolninst.edu/sites/default/files/pubfiles/2396_1736_Koch_WP14JK1PO.pdf>. Acesso em: 05 de Mai 2018.

MAMANI, H. A. (2004). **Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos**. El rostro urbano de America Latina. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires, Argentina. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/rural1/p6art2.pdf>>. Acesso em: 05 Mai. 2018.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Políticas de Transporte no Brasil. A construção da mobilidade excludente**. Manole, São Paulo, 2013.

VASCONCELLOS. Eduardo A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. São Paulo: Annablume, 2000.