

## Cruzar a metrópole: segregação urbana, exclusão social e a lógica restritiva dos serviços de transporte

*Crossing the metropolis: urban segregation, social exclusion and the commodified structure of public transit*

Marina Abreu Torres<sup>a</sup>

**Resumo** Inserido nos debates sobre a mobilidade, este artigo discute o papel dos transportes coletivos na vida urbana, com uma análise específica do município de Ribeirão das Neves, localizado na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Partindo do pressuposto de que a mobilidade não é atributo universal, mas vivida de maneira desigual nos territórios da metrópole, analiso as relações entre transporte, segregação urbana e exclusão social. A partir de dados secundários, mostro como a mobilidade em Ribeirão das Neves é baixa – ou seja, o tempo médio de deslocamento de sua população é alto e o acesso ao transporte é fortemente condicionado pela renda. O município conta com linhas de ônibus pouco frequentes, de baixa qualidade e caras, o que afeta diretamente a possibilidade de seus moradores acessarem outras regiões da metrópole, agravando a exclusão. A partir de trabalho etnográfico nos ônibus de Ribeirão das Neves, foi possível perceber os problemas enfrentados pelos moradores e as barreiras sociais impostas pelo sistema de transportes da região. A pesquisa mostra ainda como a mobilidade e o desenraizamento, supostos atributos da vida moderna, não são condições globais, mas circunstâncias altamente dependentes do capital de que certo grupo dispõe.

**Palavras-chave** Mobilidade; Transporte; Segregação Urbana; Exclusão Social.

**Abstract** *Written among other works on mobility, this article discusses the role of public transit in urban life, analyzing the specific case of Ribeirão das Neves, in the Metropolitan Region of Belo Horizonte, Minas Gerais. Ribeirão has been regarded as a typical “commuter town” and a privileged location of residence for the urban poor, who could no longer afford living in the state capital. Secondary data shows low rates of mobility in Ribeirão das Neves, as well as longer average time spent on*

---

a Pesquisadora do Observatório das Metrôpoles, Núcleo RMBH, mestre em Planejamento Urbano e Regional pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - IPPUR/UFRJ, bacharel em Ciências Sociais pela UFMG.

*transit when compared to other places in the metropolitan region. This is the case for the neighborhoods along BR-040, a federal road that crosses the city, which are specifically analyzed in this work. In this context, low-frequency and expensive buses directly affect the possibility of those who live in the margins of the road to access other parts of the city, aggravating processes of social exclusion. Through ethnographic work on the buses of Ribeirão das Neves, some of the struggles faced daily on transit come to light, as well as the consequences of these problems on social life. The research also shows that mobility and uprooting, supposedly attributes of modern life, are not universal conditions, but strictly related to the capital accessed by different groups.*

**Keywords** *Mobility; Transit; Urban Segregation; Social Exclusion.*

## INTRODUÇÃO

Em 1879, o Ministro da Fazenda imperial decide aumentar em vinte réis, ou um vintém, o preço das passagens dos bondes que circulavam no Rio de Janeiro. O primeiro aumento tarifário do transporte público leva cerca de 5 mil pessoas a ações violentas de protesto na cidade. O movimento de indignação popular ficou conhecido como Revolta do Vintém. Na época, “manifestantes tomavam os bondes, espancavam os condutores, esfaqueavam os animais usados como força de tração, despedaçavam os carros, retiravam os trilhos e, com eles, arrancavam as calçadas” (JESUS, 2006 *apud* VELOSO, 2015). Como constata Veloso, a virulência da revolta é indicativa de como, já ali, o transporte público e sua tarifa influíam no cotidiano da população urbana. Reivindicações como essa marcam toda a trajetória da urbanização brasileira, em que a população pressiona o poder público por melhorias no sistema e por tarifas acessíveis. Entre vários outros casos, os chamados “quebra-quebras” percorreram São Paulo em 1947, com a depredação de ônibus e bondes; novamente o Rio de Janeiro, em 1956; Salvador, em 2003, na Revolta do Buzu; e Florianópolis, no ano seguinte, na Revolta da Catraca. Em 2013, as manifestações que se espalham por todo o país nascem, também, de protestos contra aumento tarifário nos ônibus urbanos.

Esses eventos mostram como a provisão de transporte coletivo tem sido uma reivindicação popular constante, entendida como condição essencial para a própria vida nas cidades. As relações espúrias entre empresas de ônibus e poder público ficaram evidentes quando, no Rio de Janeiro, Jacob Barata Filho, empresário que controla 13 das 45 concessionárias do transporte coletivo da cidade, foi preso, em julho de 2017. Conhecido como o “rei do ônibus”, Barata Filho é acusado de envolvimento com pagamento de propinas durante o governo de Sérgio Cabral no

estado do Rio de Janeiro, em troca de vantagens para suas empresas. Não é difícil imaginar que situações semelhantes aconteçam em outras cidades e contextos. De fato, a literatura tem apontado para a força dos grupos empresariais que controlam o transporte por ônibus no Brasil desde pelo menos os anos 1990 (CANÇADO ET AL, 1998; BRASILEIRO ET AL, 1999; VELOSO, 2015). E, se a atividade não se estrutura visando ao interesse público, mas sim ao de um grupo minoritário que opera o serviço, é evidente que os problemas se perpetuam. Em diversos espaços das metrópoles, o ônibus sequer passa: linhas inexistem ou seus horários são escassos e frequentemente descumpridos. No entanto, a existência do serviço de transporte pouco significa, já que passagens exorbitantes deixam de fora quem não pode pagar e veículos lotados e desconfortáveis permeiam o cotidiano de quem não encontra outra possibilidade para se deslocar.

As discussões sociológicas sobre a mobilidade têm buscado compreender como as novas formas e possibilidades de movimento impactam e configuram as sociedades contemporâneas (KAUFFMAN; BERGMAN; JOYE, 2004). Argumenta-se que as distâncias têm ficado menores, que o espaço tem sido aniquilado pelo tempo e que as fronteiras já não são mais tão rígidas. O espaço urbano seria um ambiente dinâmico e as sociedades atuais seriam caracterizadas pela fluidez e pela possibilidade de pessoas e coisas atravessarem territórios. No entanto, deve-se ressaltar que os processos de formação e estruturação das cidades engendram desigualdades e hierarquias, que se manifestam também nas distintas possibilidades de se fixar e se mover no espaço urbano (BOURDIEU, 2008). Assim, sigo a proposta de Vasconcellos (2001) para que façamos uma “sociologia do transporte”, analisando como a mobilidade está ligada às relações sociais e estruturas de poder que conformam as cidades. Para o autor, a circulação está relacionada às necessidades de reprodução de grupos e classes sociais que, por sua vez, são condicionadas por fatores sociais, econômicos, políticos e culturais. Torna-se importante, portanto, compreender essas condicionantes e seu impacto sobre a forma como distintos grupos e classes sociais vivem, ou não, a mobilidade urbana.

Para Kaufmann (2001:1), a análise do processo de urbanização colocou a mobilidade na agenda sociológica, em especial a partir dos anos 1970. O autor aponta que o redescobrimto da centralidade dos movimentos na vida social contemporânea tem sido acompanhado de uma “multiplicidade de trabalhos sobre mobilidade cujo escopo é frequentemente bastante genérico e teórico”. Seguindo o contrafluxo, este trabalho pretende discutir a mobilidade de maneira específica e concreta, focando naquele que permanece sendo o personagem central das reivindicações populares por transporte: o ônibus urbano. Considerando a prefe-

rência pelo rodoviarismo na trajetória institucional das políticas de mobilidade no Brasil, o “triunfo” do ônibus como modo coletivo de transporte nas cidades brasileiras se faz evidente (BRASILEIRO; HENRY, 1999). Não é à toa, portanto, que os anseios populares estejam focados nesse modal de transporte. Assim, a ausência de investimentos expressivos no transporte ferroviário deixa grande parte da população das cidades brasileiras dependente dos seus precários sistemas de ônibus (FAGNANI, 2016). Permanece importante, portanto, a compreensão das dinâmicas de estruturação do transporte por ônibus e sua relação com a vida urbana cotidiana. Na tentativa de empreender um estudo concreto sobre a mobilidade urbana, adentro os ônibus metropolitanos que partem do município de Ribeirão das Neves em direção a Belo Horizonte – levando ao centro da metrópole homens e mulheres de variadas idades, após a cobrança de uma tarifa de R\$6,30. Este artigo é resultado de pesquisa realizada para meu mestrado em Planejamento Urbano e Regional, em que discuti os processos de exclusão social engendrados no dia-a-dia no transporte público de Ribeirão das Neves. Principal modo de transporte daqueles que habitam as periferias brasileiras, o ônibus representa uma série de contradições da estruturação das nossas cidades, em sua tendência de segregação, e das políticas e decisões no campo dos transportes. Na RMBH, enquanto 4,6% daqueles que ganham mais do que 20 salários mínimos utilizam os modos coletivos de transporte para se deslocar, essa porcentagem é de 34,4% para aqueles que ganham entre 1 e 2 salários mínimos (ARMBH, 2012). Os problemas relativos ao ônibus atingem de maneira contundente a parcela de menor renda da população que, por sua vez, está localizada em territórios bastante específicos da metrópole.

Este artigo se subdivide em outras duas seções. Primeiramente, faço uma análise dos processos de segregação espacial engendrados na metrópole e seus efeitos sobre a mobilidade urbana, com foco na RMBH. Para isso, foram utilizados dados secundários provenientes do Censo de 2010 e da Pesquisa de Origem e Destino da região, de 2012, articulados à literatura que visa compreender a economia urbana da região, desde uma perspectiva crítica e histórica. Em seguida, busco compreender as relações entre mobilidade urbana e exclusão social. Tomo o caso de Ribeirão das Neves como exemplo paradigmático a partir de relatos do trabalho de campo empreendido em 2017. Durante 30 dias, percorri linhas de ônibus da região conhecida como Veneza, o conjunto de bairros que se estende pela BR-040, na porção oeste do município, conversando com seus usuários regulares sobre os problemas enfrentados no transporte e suas estratégias de mobilidade. Analisando os relatos de campo, quadros de horários e outras informações sobre

o sistema metropolitano de ônibus em Ribeirão das Neves<sup>1</sup>, foi possível compreender os diferentes níveis de restrição à vida urbana engendradas pelo sistema existente. Assim, *transporte* se articula com ‘segregação urbana’ e com ‘exclusão social’ nas duas seções que se seguem, evidenciando os limites do atual sistema e suas implicações no cotidiano dos moradores de Ribeirão das Neves e, certamente, de outras periferias urbanas.

## 1. TRANSPORTE E SEGREGAÇÃO URBANA

Recentemente, ouvi a reclamação de uma usuária regular de automóvel, moradora de um bairro de classe alta de Belo Horizonte, quanto à distância a ser percorrida para chegar a uma pizzaria. Estávamos de carro, em um domingo, sem trânsito, e percorreríamos 4,5 quilômetros em estimados 15 minutos na área central da cidade. “Muito longe”, ela afirmou, ressaltando que preferiria ir a um lugar que fosse de fato perto. Em Ribeirão das Neves, na Região Metropolitana de Belo Horizonte, 60% da população ocupada trabalha fora do município e 90% desses se deslocam diariamente à capital para chegar a seus locais de emprego (IBGE, 2012). A distância entre o centro desses dois municípios é de aproximadamente 30 quilômetros e o percurso, de ida e volta, é geralmente feito pelo transporte público metropolitano, constituído por ônibus que saem das franjas urbanas com destino à capital. Enquanto percorrer 30 quilômetros para chegar ao centro de Belo Horizonte e em seguida pegar uma segunda condução até o local de trabalho é normal e rotineiro (ainda que não agradável) para os moradores do bairro Jardim Colonial, em Ribeirão das Neves, 15 minutos percorridos de carro podem ser vistos como tempo elevado de deslocamento para um morador da região Centro-Sul da capital. A comparação deixa evidente como diferentes moradores da metrópole possuem percepções distintas do tempo e do espaço. Essas distintas concepções sobre distâncias e duração de deslocamentos, que não prescindem das experiências subjetivas, são também resultado das condicionantes sociais que estruturam o espaço urbano. Em uma palavra, denotam como as desigualdades sociais se refletem nas possibilidades de estar e ocupar a cidade e, conseqüentemente, de se mover dentro dela.

---

1 As informações foram disponibilizadas diretamente pelos órgãos gestores das políticas metropolitanas de transportes (SETOP - Secretaria de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais, DEER-MG - Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais e ARMBH - Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte) ou em suas páginas *online*.

No que tange à mobilidade, essas diferenças seguem padrões de segregação, recortes de classe, gênero, acesso a automóveis particulares ou ao sistema público de transportes. Nesse trabalho, compreendo a mobilidade urbana como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012), tendo como base a definição presente no seu marco regulatório mais recente, a lei 12.587 de 2012, que define as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Assim, embora os deslocamentos na cidade impliquem, em regra, em altos custos e congestionamentos, afetando quase todos os habitantes das metrópoles, é evidente que esses problemas não são sentidos da mesma forma por todos eles. As *condições dos deslocamentos*, portanto, são distintas e devem ser pensadas dentro da dinâmica mais ampla do espaço social e urbano. Residir perto do trabalho não é um atributo aleatório, assim como contar ou não com linhas de ônibus frequentes e acessíveis. Há um padrão, relativamente estruturado, de localização de serviços e atividades no território urbano, que historicamente favorece uma classe em detrimento de outra<sup>2</sup>. Assim, como ressalta Brandão (2014), as desigualdades de acesso e uso do urbano e a efetivação, ou não, do direito à cidade, não resultam de uma distribuição aleatória de bens, serviços e espaços de moradia. Ainda segundo o autor, não há espaço “geométrico, euclidiano, passivo, mero receptáculo”, constituído pela relação entre objetos naturalmente constituídos (p. 60). O que se tem são *relações sociais* que *efetivamente constituem e modificam o território*, através de disputas, resistências e lutas travadas por diferentes grupos sociais. Processos históricos de formação e estruturação das cidades engendram desigualdades e hierarquias, que se manifestam também nas distintas possibilidades de se fixar e se mover no espaço urbano. Portanto, os deslocamentos pela cidade e os transportes urbanos devem ser pensados em sua relação com os processos de estruturação urbana e organização territorial que, por vezes, se configuram produzindo e aprofundando desigualdades e possibilidades distintas de viver a cidade.

Ribeirão das Neves é, por vezes, negativamente estereotipada entre os moradores da metrópole belorizontina, tendo seu espaço associado à violência, pobreza e privações. Se sua população, de fato, enfrenta dificuldades cotidianas no acesso a serviços públicos, infraestrutura urbana, emprego e segurança, essas condições devem ser pensadas historicamente e dentro do contexto regional de formação do espaço urbano. Belo Horizonte foi uma cidade planejada no final do século XIX

---

2 Ver, para o caso específico da Região Metropolitana de Belo Horizonte, Andrade, Mendonça e Diniz (2015). Para o caso brasileiro, Kowarick (1979). No contexto internacional, destaca-se o trabalho de Harvey (1980; 2005).

para se tornar a nova capital de Minas Gerais e o plano da cidade deixa explícito um projeto de segregação social que se aprofundam ao longo do tempo (COSTA, 1983). Desde a formação da cidade, terras são reservadas para especulação, de modo que o preço dos terrenos tem sido alto e inacessível para grupos historicamente espoliados. Contribui para isso a forte concentração da propriedade de terras – marca da ocupação do território em escala nacional. Durante a ocupação do espaço na RMBH, foi contínuo o processo de periferação, ou seja, de expulsão de grupos sociais menos privilegiados para espaços distantes das áreas centrais, com menos acesso a facilidades e serviços urbanos. Ribeirão das Neves tem sido um município paradigmático nesse sentido, abrigando uma grande parcela dos trabalhadores com baixa renda da região metropolitana (CAMPOS, 2009). A ocupação do município por grupos espoliados se deu com maior intensidade na década de 1970, mas até hoje Ribeirão das Neves tem ofertado lotes baratos para aqueles que veem o acesso às áreas centrais cada vez mais dificultado<sup>3</sup>.

Como destacam Mendonça, Andrade e Diniz (2015), o território da RMBH constitui uma realidade bastante complexa que não pode ser descrita pela simples oposição entre centro e periferia. Os espaços têm se tornado mais diversificados e as ocupações médias vêm se fazendo mais presentes nos espaços pericentrais, enquanto novas periferias surgem em áreas ainda mais distantes. Eles ressaltam ainda a grande diversidade dos espaços periféricos, seja pelo tempo de formação ou pelo espaço ocupado – sendo algumas regiões mais urbanizadas (como Justinópolis, em Ribeirão das Neves e os bairros que surgiram ao longo da BR-040), algumas com presença ainda forte dos setores agrícolas (como os municípios de Esmeraldas, Caeté e outros de baixa integração metropolitana), outras onde convivem cada vez mais setores médios e espaços marcados por forte presença operária (como o eixo industrial, no Vetor Oeste). Apesar das diferenças entre esses espaços, as análises mostram que persiste na região uma forte desigualdade interna. Os indicadores socioeconômicos apontam para melhores condições no acesso a bens e serviços em Belo Horizonte e sua extensão sul – os ‘centros’ da RMBH – e condições ainda deficitárias nas ‘periferias’ metropolitanas, como Ribeirão das Neves. A RMBH, assim como as demais metrópoles brasileiras, mantém “uma forte segregação e falta de integração entre os seus distintos espaços sociais” (ANDRADE, 2016: 116). Esses processos engendraram uma relação de profunda desigualdade entre os distintos territórios da Região Metropolitana de Belo Horizonte e, por sua vez, afetam as desigualdades nas possibilidades de ir e vir de seus moradores.

---

3 Ver, nesse sentido, os trabalhos de Souza (2008), Silva (2016) e Salgado (2017).

Com cerca de 296 mil habitantes, segundo o Censo de 2010 (IBGE, 2012), Ribeirão das Neves é o sétimo município mais populoso de Minas Gerais e o quarto maior da RMBH, atrás apenas da capital, Betim e Contagem. Esses últimos fazem parte do Vetor Oeste, cujo histórico de formação remete a amplos investimentos estatais em industrialização, criando um eixo industrial fortemente ocupado pelo operariado urbano da metrópole (Mendonça, 2002). Ribeirão das Neves, por outro lado, não possui atividades econômicas de grandes proporções, com ampla capacidade de absorver a mão-de-obra local. Souza (2008) demonstra que o alto contingente populacional do município não vem de uma migração com vistas a oportunidades de emprego ou melhoria de qualidade de vida. Ao contrário, o município se configurou como um “bairro popular”, para usar o termo de Campos (2009), ou, como preferem Andrade e Mendonça (2010), uma “cidade dormitório”. Considerando valores reais de agosto de 2010, Ribeirão das Neves registrou uma renda per capita de R\$ 479,77 (IBGE, 2012), valor inferior ao salário mínimo da época, R\$510,00. Nesse ano, apenas 7,44% dos trabalhadores ganhavam mais do que três salários mínimos. Ainda segundo o censo, constata-se que 58,2% dos moradores do município não possuem educação formal ou não concluíram o Ensino Fundamental e 77% não completou o Ensino Médio, em um quadro de fragilidade socioeconômica evidente.

Além das vulnerabilidades no acesso à renda e educação formal, os moradores de Ribeirão das Neves lidam ainda com as consequências do processo de periferização para a mobilidade. Enquanto 93% da população ocupada de Belo Horizonte trabalha na própria capital, 60% dos trabalhadores de Ribeirão das Neves sai do município diariamente para acessar seus locais de trabalho (IBGE, 2012). Desses, 93% está empregada em Belo Horizonte ou Contagem, os principais polos de emprego. Como mostra Souza (2008), há uma estrita relação entre periferização e pendularidade, ou seja, entre a ocupação residencial de espaços cada vez mais distantes das áreas centrais e a necessidade de deslocamento diário para o trabalho em outro município. Como destacado, a expulsão da classe trabalhadora para as franjas urbanas (49,8% dos trabalhadores pendulares de Ribeirão das Neves haviam morado, anteriormente, em Belo Horizonte) ocorre sem contrapartida de atividades econômicas nas novas áreas ocupadas. As pessoas se mudam da capital, mas continuam dependendo dela para trabalhar. A expansão periférica é, assim, acompanhada pelo aumento da demanda por sistemas de mobilidade no âmbito da metrópole – geralmente incapazes de atendê-la satisfatoriamente.

De fato, a maior parte das pessoas com quem conversei nos ônibus de Ribeirão das Neves faz parte desse grupo: são pessoas que migraram primeiramente para



Belo Horizonte ou Contagem e, progressivamente, foram ocupando lugares mais distantes na metrópole, mantendo nela o seu vínculo de trabalho. A busca pela casa própria parece ser, ainda, o principal fator que impulsiona essa migração. Dona Fátima, por exemplo, veio da Bahia, cresceu em Contagem e foi para o bairro Veneza, onde mora há quase 40 anos. Uma moradora do bairro Nápoli que morou em Belo Horizonte antes de ir para Neves<sup>4</sup>, onde está há 15 anos, disse: “lá não era meu” e que prefere morar num lugar próprio do que “num lugar bom”. Dona Alice, moradora do Conjunto Henrique Saporì, nasceu em Montes Claros, no norte de Minas, onde a família ainda reside. Morou no Alto Barroca, na região Oeste de Belo Horizonte, de onde se mudou para o bairro Laguna, em Contagem, e, em seguida, para a região do Veneza, onde está há 30 anos. Dona Elza, por sua vez, mora há 10 anos no Jardim Colonial. Antes, morava em um aglomerado na região Sul de Belo Horizonte. Após a morte do seu marido, ela procurou comprar um lote para ter sua casa própria, justificando: “a gente que é mulher tem que pensar nessas coisas, não é?”. Ela continua pagando as prestações da compra – adquiriu o lote já com a casa.

Expulsos dos centros da metrópole, onde a oferta de emprego é maior, os novos moradores de Ribeirão das Neves passam a depender do transporte público para permanecer inseridos no mercado de trabalho metropolitano. Andrade e Mendonça (2010) destacam que os movimentos pendulares têm se tornado mais intensos em toda a RMBH, indo de 18,16% da população ocupada para 21,94%, entre 2000 e 2010. No entanto, enquanto o aumento da pendularidade no Vetor Sul é, em geral, feito por trabalhadores de alta escolaridade formal, com salários elevados e que possuem ocupações com maior prestígio, o fluxo originário do vetor Norte-Central, onde se insere Ribeirão das Neves, consiste nos trabalhadores com menor qualificação e salários mais baixos. Os trabalhadores pendulares do município consistem, portanto, na parcela da população ocupada com menor remuneração da RMBH, integrantes do setor terciário não especializado. A maioria deles (76%), segundo o Censo 2010, realiza trabalho manual, 81,2% recebem até um salário mínimo e 93% recebem até três salários mínimos. Além disso, 45,5% dos trabalhadores que se deslocam diariamente para outro município, partindo de Ribeirão das Neves, não concluíram o Ensino Fundamental e apenas 30% deles haviam concluído o Ensino Médio.

A saída de Belo Horizonte para morar em bairros mais distantes, portanto, implica em piora nas condições de mobilidade para grande parte da classe traba-

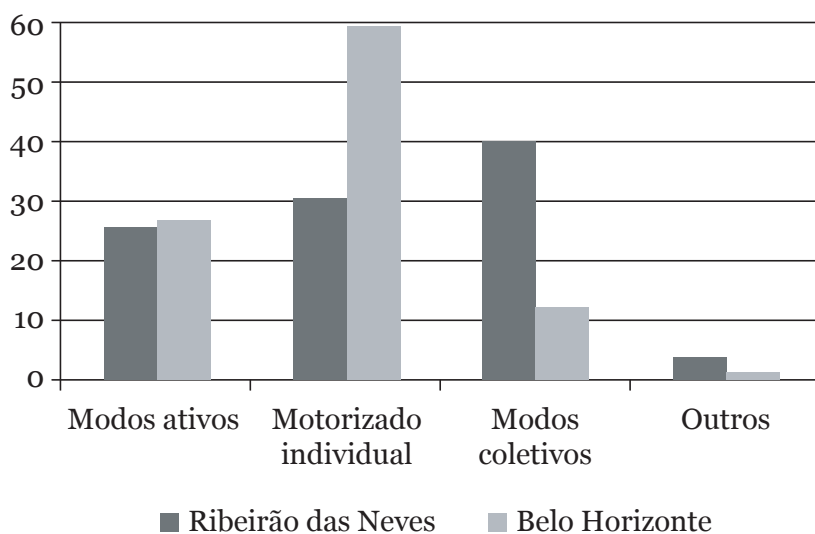
---

4 Forma popular para se referir ao município.

lhadora da metrópole. As diferenças de tempo médio gasto no trajeto casa-trabalho entre os moradores de Ribeirão das Neves e de outras partes da metrópole são evidentes. Considerando os municípios das Regiões Metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, Ribeirão das Neves é o 8º com porcentagem mais alta de pessoas que demoram mais de uma hora para ir ao trabalho. Esse grupo representa 41,78% dos trabalhadores do município, enquanto em Belo Horizonte são apenas 16,5%. Nos distritos específicos de Rosaneves e Sevilha, quase 20% gastam mais de *duas* horas para ir ao trabalho (IBGE, 2012). Todas as regiões do município de Belo Horizonte possuem, proporcionalmente, menos pessoas gastando mais de uma hora para ir ao trabalho do que em Ribeirão das Neves. A diferença é ainda maior nas áreas centrais da cidade e nos bairros que concentram a população de alta renda. No total da região Centro-Sul, mais de 90% dos moradores gastam menos de uma hora para ir ao trabalho. Essa proporção configura o indicador de mobilidade do Índice de Bem-Estar Urbano elaborado pelo Observatório das Metrôpoles, a partir de dados de 15 espaços metropolitanos no Brasil (RIBEIRO; RIBEIRO, 2013). Verificando os índices de mobilidade da região Centro-Sul de Belo Horizonte (aferido, portanto, a partir dessa proporção e variando de 0,0 a 1,0), temos valores superiores a 0,9 para oito de suas nove áreas de ponderação. A única exceção corresponde ao Aglomerado da Serra, conjunto de vilas e favelas, cujo índice de mobilidade é 0,83 – ainda alto, portanto. Em Ribeirão das Neves, Rosaneves-Sevilha B tem justamente o pior índice da RMBH, 0,20, enquanto o maior valor do município permanece baixo: 0,60.

Segundo a Pesquisa Origem e Destino elaborada pela Agência de Desenvolvimento da RMBH em 2012, nos bairros do entorno da BR-040, em Ribeirão das Neves, 39,3% das pessoas realizam o trajeto casa-trabalho de ônibus (Gráfico 1). O tempo médio para esse deslocamento é de 1 hora e 28 minutos. Já nos bairros centrais de Belo Horizonte, apenas 12,4% dos moradores utilizam o transporte coletivo (ônibus ou metrô) para ir ao trabalho e o tempo médio para esse deslocamento é bastante inferior: 52 minutos. O modal predominante entre os trabalhadores dessa região da capital é o automóvel particular - 50,5% dos deslocamentos casa-trabalho são feitos em carro próprio e o tempo médio para quem vai dirigindo é de 39 minutos. Nos bairros de Ribeirão das Neves da Regional Veneza, apenas 15,6% dos moradores vão para o trabalho dirigindo. Destaca-se ainda a maior proporção de pessoas que vão para o trabalho de moto em Ribeirão das Neves: quase 5% dos moradores que trabalham fora. Nos bairros analisados de Belo Horizonte, apenas 1,3% dos deslocamentos para o trabalho são feitos por motocicleta. A pesquisa evidencia ainda que há um número muito maior de pessoas se

deslocando por motivos que não o trabalho em Belo Horizonte, quando comparado aos deslocamentos por motivos diversos em Ribeirão das Neves. Considerei para a comparação as viagens de origem na residência por motivo de compras, lazer, negócios, refeição e saúde. Dentro da amostra, utilizando os dados da Pesquisa Origem e Destino (ARMBH, 2012), foram 256 viagens nos bairros centrais/zona sul de Belo Horizonte e apenas 71 nos bairros da Regional Veneza, em Ribeirão das Neves. O tempo médio dessas viagens é de 34 minutos, chegando a 1 hora e 12 minutos para aqueles que vão de transporte coletivo – o que corresponde a 24% desses deslocamentos. Em Belo Horizonte, o tempo médio é de 22 minutos e apenas 13% dessas viagens são feitas por meio coletivo. A inserção periférica do município implica, portanto, em diferenças não só no acesso ao emprego, mas também aos serviços de saúde, educação e lazer.



**Gráfico 1.** Divisão modal em Ribeirão das Neves e Belo Horizonte - Áreas selecionadas (%).  
Fonte: Dados trabalhados pela autora a partir de ARMBH (2012).

A análise nas áreas homogêneas<sup>5</sup> selecionadas reitera as constatações feitas a partir dos dados agregados. Aqueles que ganham menos e moram na Regional Veneza de Ribeirão das Neves vão para o trabalho, em sua maior parte, em transporte coletivo. Nas faixas maiores de salário, o uso do transporte individual

<sup>5</sup> A Pesquisa Origem e Destino (ARMBH, 2012) realiza uma divisão do território metropolitano em porções semelhantes do ponto de vista socioeconômico, denominadas *áreas homogêneas*. Para a análise dos dados efetivada na pesquisa, foram feitas comparações entre áreas homogêneas correspondentes aos bairros do entorno da BR-040 em Ribeirão das Neves e áreas correspondentes a alguns bairros da região Centro-Sul de Belo Horizonte, com tamanho populacional semelhante.

aumenta. No entanto, apenas 0,7% dos deslocamentos casa-trabalho da região eram feitos por pessoas que recebiam mais do que cinco salários mínimos. Nos bairros considerados de Belo Horizonte, 50% desses deslocamentos são feitos por pessoas nessa faixa de renda. Os dados mostram, assim, que há uma concentração da população de renda mais baixa em Ribeirão das Neves e que depende mais dos transportes coletivos para fazer seus deslocamentos ao trabalho. Essas condições evidenciam as hierarquias territoriais formadas ao longo do tempo e intensificam processos de segregação espacial, uma vez que os deslocamentos para as classes populares se tornam cada vez mais caros e longos. Os trabalhadores de Ribeirão das Neves se veem obrigados a se deslocar diariamente para empregos mal remunerados e fisicamente desgastantes. Somam-se a isso os problemas referentes à qualidade desses deslocamentos, feitos, em regra, através dos sistemas públicos de transporte coletivo. O transporte metropolitano, entretanto, estruturado exclusivamente por linhas de ônibus, é extremamente caro e de baixa qualidade, o que acaba agravando uma situação de exclusão. Se os dados quantitativos mostram como a saída de Belo Horizonte para morar em bairros mais distantes implica em piora nas condições de mobilidade, os relatos de campo trazidos na seção seguinte explicitarão como os problemas se materializam no cotidiano dos moradores de Ribeirão das Neves.

## 2. TRANSPORTE E EXCLUSÃO SOCIAL

A relação entre formação do espaço periférico, transporte urbano e exclusão social tem sido apontada por trabalhos de viés mais sociológico, em especial, desde os anos 2000. Nesse período, elementos de justiça social e equidade passam a ser incorporados nas discussões sobre o transporte urbano – em contraponto a uma produção teórica que focava em aspectos técnicos e institucionais de gestão e capacidades estatais<sup>6</sup>. No Brasil, Gomide (2003) propõe que os transportes sejam pensados sob uma outra perspectiva, incorporando seu caráter social e sua relação com a pobreza urbana e processos de segregação espacial. O autor conceitua pobreza e exclusão como situações de carência material, baixa renda e acesso escasso a serviços –em que a cidadania e direitos básicos são negados a grupos sociais. Ambas as condições estariam relacionadas ao padrão de urbanização das cidades brasileiras, ou seja, aos processos de elitização das áreas centrais providas de infraestrutura e serviços públicos, associados à expulsão de parcela da população para áreas periféricas da cidade, carentes de urbanização e de equipamentos

---

6 Exemplos dessa abordagem são os livros de Santos e Aragão (2000) e Orrico Filho et al. (1996).

adequados. Ao mesmo tempo, o espraiamento urbano intensifica a necessidade por transporte coletivo, uma vez que os principais locais de emprego permanecem nas áreas centrais. Essa necessidade, contudo, é persistentemente negligenciada e, como resultado, constata o autor, “tem-se os mais pobres segregados espacialmente e limitados em suas condições de mobilidade” (GOMIDE, 2003: 8).

A relação entre segregação espacial, exclusão social e deslocamentos evidencia os limites da mobilidade urbana como fator gerador de justiça socioespacial. Afinal, se os processos de espraiamento e segregação territorial estão relacionados a dinâmicas urbanas próprias da produção capitalista do espaço (HARVEY, 2005), agravadas no contexto de um país periférico<sup>7</sup>, a melhoria nas condições dos deslocamentos será uma solução apenas parcial para problemas de ordem estrutural. A provisão adequada de transportes para áreas periféricas não pode ser vista como a única resposta aos processos de segregação territorial e expulsão das classes populares dos centros urbanos - barrar tais processos passa por transformações na própria dinâmica de ocupação do território e acesso à terra urbana. De toda forma, a discussão de Gomide (2008, 2013) mostra como a mobilidade desigual contribui para a reprodução dessa segregação, agravando o problema. Assim, no contexto atual, a provisão de transporte coletivo de qualidade e acessível se torna, também, uma das condições para o acesso à cidade, em sua plenitude, por grupos sociais historicamente espoliados<sup>8</sup>.

Durante o trabalho de campo em Ribeirão das Neves, presenciei inúmeras situações que evidenciam essa constatação. Em uma delas, estava em um ônibus antigo, com assentos sem estofado e bastante desconfortáveis e algumas luzes queimadas. Poucas pessoas conversavam entre si, muitas usavam fones de ouvido e utilizavam seus aparelhos celulares. Como fazia durante as viagens nos ônibus, iniciei uma conversa informal com a passageira sentada ao meu lado. Comentei: “senhora, desculpe incomodar. Estou fazendo uma pesquisa sobre os ônibus aqui de Neves. Para saber os problemas, o que deveria melhorar. Qual é a experiência da senhora?”. Tive a impressão de que ela estava desconfiada e vi a moça sentada em sua frente virar o rosto para também ouvir a conversa. Ela respondeu calmamente: “É muito ruim, a situação é muito difícil” e, em seguida, me contou que morava no bairro Alterosa, onde, em 2013, foi inaugurado um empreendimento do Programa Minha Casa, Minha Vida. Ela demonstrou insatisfação com o bairro

---

<sup>7</sup> A esse respeito, ver síntese da inserção do Brasil no contexto econômico global em Paulani (2012).

<sup>8</sup> A ideia de *espoliação urbana* foi formulada por Kowarick (1979) e se refere ao “somatório de extorsões” que impedem o acesso a serviços de consumo coletivo necessários à vida nas cidades (p. 59).

- “não entregaram nada do que prometeram” - e mencionou a ausência de posto de saúde, escola ou linha regular de ônibus. Antes de ir para lá, morava no bairro Rosaneves, na região Sede do município. Estávamos na linha 6261- Jardim Verona e ela prosseguiu: “não temos ônibus e temos que pegar esse aqui, que quase não tem horário”. Mencionou a baixa frequência da manhã, a ausência de ônibus no início da tarde, o espaçamento de uma hora dos ônibus do fim do dia. Ela trabalha no Minas Shopping, na região Leste de Belo Horizonte e o transporte para o serviço ficou mais caro e longo após a transferência para o bairro. “Quando eu perco o ônibus, tenho que pegar um para o centro de Neves, depois outro para Justinópolis, um BRT para Venda Nova e depois um para o trabalho. São quatro ônibus”. O que demora quatro horas, ela me disse. Se perde o ônibus das 6 da manhã, acaba tendo que fazer esse outro percurso, o que custa aproximadamente 20 reais. “Isso deve dar problemas no trabalho, né? Com os patrões”, perguntei. “Demais. E se acontece alguma coisa na BR, que sempre agarra, né, eles não acreditam, não. Falam que não teve nada”.

O Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo da RMBH é gerenciado pela Secretaria de Transportes e Obras Públicas do Governo de Minas Gerais, a SETOP, e fiscalizado pelo Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem, DEER. Em 2017, o sistema contava com mais de 900 linhas, apesar do número de quilômetros percorridos por elas ter diminuído significativamente desde 2011<sup>9</sup>. As linhas são operadas, desde 2008, por sete Consórcios que agrupam mais de trinta empresas concessionárias, vencedoras do processo de licitação realizado no ano anterior. Na região do Veneza, cerca de 20 bairros são atendidos por 16 linhas metropolitanas que atravessam a BR-040, passando por Contagem com destino ao centro de Belo Horizonte. Apesar de quase todos os bairros contarem atualmente com linha metropolitana própria, a maior parte delas opera em horários extremamente baixos. Duas linhas se destacam por apresentar baixíssima frequência: Jardim Colonial (6310) e Napoli via Franciscadriângela (6440). Esses atendimentos possuem apenas um veículo operando suas viagens, que partem dos respectivos bairros apenas no início da manhã e no final da tarde, com cerca de sete ou oito viagens realizadas nos dias úteis<sup>10</sup>.

Além de pouco frequentes, não há integração entre as linhas existentes e o sistema municipal de ônibus em Belo Horizonte. As linhas metropolitanas são

---

9 Dados fornecidos diretamente pela SETOP, disponibilizados para realização da pesquisa de Mestrado.

10 Os dados referentes ao número de linhas, itinerários e horários foram acessados diretamente nas páginas da SETOP e do DEER-MG.

radiais, ou seja, ligam os bairros de outros municípios ao centro, sem percorrer trajetos prolongados na capital. No caso das linhas dos bairros da BR-040, em Ribeirão das Neves, os coletivos circulam por duas grandes avenidas que dão acesso a Belo Horizonte e por seis ruas no hipercentro da cidade. Assim, muitas pessoas se dispõem a andar longas distâncias para economizar uma segunda passagem – geralmente não paga pelo empregador. Uma moradora do Veneza, por exemplo, que trabalha no bairro Gutierrez como babá, sai de casa entre 5 e 5:15 da manhã, desce em um ponto na Avenida do Contorno e caminha por aproximadamente 40 minutos até chegar ao trabalho. Ela trabalha ainda em outro lugar durante dois finais de semana do mês. Nesses dias, fica em Belo Horizonte, no trabalho, de sexta-feira até segunda de manhã, de onde vai para o emprego principal. Quando perguntei sobre o desgaste nos deslocamentos, ela respondeu: “fazer o quê? A gente não tem opção se tem pai idoso”. Retorna todos os dias por volta de 19 horas e quase não sai de casa após esse período. A falta de integração entre os sistemas metropolitano e municipal onera duplamente o deslocamento e consiste em um dos obstáculos à mobilidade dos moradores de Ribeirão das Neves. O ônus pode se dar pelo custo adicional de uma segunda passagem em um ônibus municipal ou pelo cansaço imposto por uma caminhada longa, ao frio ou sob sol forte, muitas vezes sem companhia e carregando cargas pesadas.

Na linha 6360, que atende ao bairro Neviana, conversei um dia com uma mulher que fazia crochê. Ela morava em Ribeirão das Neves há 17 anos e insistiu que o principal problema do seu bairro era a falta de ônibus. Disse várias vezes que gosta do Neviana, o considera tranquilo e equipado suficientemente com estabelecimentos comerciais e serviços: “aqui seria bom se não fossem os ônibus”. Enfermeira, trabalhou por um tempo na Santa Casa, em Belo Horizonte, incluindo sábados e domingos. No entanto, com frequência se atrasava para o trabalho, pois os horários nos fins de semana eram muito reduzidos: “se tem horário na semana de 4:30, eu acho que deveria ter no sábado e domingo também”. Mas não, os primeiros horários dos ônibus, nos finais de semana, eram apenas depois das cinco da manhã, o que não assegurava que ela chegasse a tempo no serviço. Assim, por um tempo, tinha que andar até a BR-040 para pegar os ônibus que passavam por lá, vindos de outros bairros da região. Ela ia com uma vizinha, até que começaram a ouvir muitos relatos de assaltos na região e pararam de fazer o trajeto. Com isso, de vez em quando, acabava se atrasando para o trabalho, o que gerou advertências e sua eventual saída do emprego. Os patrões não compreendiam: respondiam apenas que ela deveria sair mais cedo e pegar um ônibus anterior – opção que não existia. A irregularidade dos horários disponíveis fragilizava a situação social de vários

dos passageiros com quem conversei, que dependiam exclusivamente das linhas de ônibus para acessar seus locais de trabalho.

A situação em Ribeirão das Neves evidencia, ainda, a relação direta entre renda e mobilidade. Na literatura sobre mobilidade, constata-se que quanto maior a renda das pessoas, mais elas se deslocam, e com fins mais variados (CARVALHO, 2016). As famílias de baixa renda, em geral, têm seus deslocamentos restritos aos motivos de trabalho e escola e, se não estão inseridos no mercado de trabalho formal, tendem a fazê-los a pé, por não conseguirem arcar com os altos custos dos serviços de ônibus. Entre 1995 e 1996, o transporte urbano consistia no item principal do orçamento das famílias com renda mais baixa, o que explica o reduzido número de deslocamentos entre esses grupos (GOMIDE, 2003). Assim, os reajustes tarifários afetam diretamente essas famílias e agravam sua situação financeira. Quem pode pagar mais, se move mais e, normalmente, de maneira mais confortável. Gomide aponta ainda como o valor das tarifas interfere na própria possibilidade de uma pessoa desempregada conseguir trabalho: afinal, a procura por oportunidades de emprego, por si só, exige dispêndio financeiro com o transporte. Todos esses fatores convergem para a conclusão do autor: a inadequada provisão de transporte coletivo perpetua uma situação de pobreza e exclusão social, fazendo com que um serviço de transporte de qualidade se configure como “importante instrumento de combate à pobreza urbana e de promoção da inclusão social” (GOMIDE, 2003: 8). Quando o ônibus não passa, as pessoas ficam por horas esperando em pontos inseguros, chegam atrasadas em seus empregos, deixam de visitar parentes e amigos ou caminham por horas para alcançar seus destinos.

A oferta deficiente é um dos principais obstáculos à mobilidade dos moradores em Ribeirão das Neves. No entanto, o principal entrave ao transporte em uma região onde grande parte dos moradores não possui renda ou recebe pouco mais de um salário mínimo está presente mesmo quando o ônibus passa, visível assim que se entra nele. As catracas, que desde 2016 não são mais supervisionadas por um cobrador, são a materialização da barreira econômica que impede que muitos possam transitar pela metrópole. Em janeiro de 2017, as tarifas para as principais linhas dos bairros de Ribeirão das Neves passaram a custar R\$6,10<sup>11</sup>. O valor de duas passagens diárias gastas de segunda a sexta-feira durante um mês chega a R\$244,00, aproximadamente um quarto do valor do salário mínimo naquele ano. Aqueles que possuem vínculos formais no mercado de trabalho recebem vale-transporte, garantido por lei desde 1985. No entanto, mais de 30% da população

---

11 Em janeiro de 2018, foram novamente reajustadas, passando a custar R\$6,30.



ocupada do município trabalha sem carteira assinada ou por conta própria<sup>12</sup> e não recebe o benefício. Como a maior parte das minhas interações ocorreu com pessoas que estavam *dentro* dos ônibus, na parte de trás, ou seja, que haviam pagado a tarifa, os obstáculos representados pelo preço da passagem ficaram subdimensionados na pesquisa, aparecendo nos relatos referentes a situações pelas quais passadas ou de conhecidos.

Para todas as pessoas com quem conversei, no entanto, era evidente o quanto o valor da passagem interferia nas possibilidades de se deslocar. Essa barreira é sentida diretamente, por exemplo, sobre as possibilidades dos moradores da região de conseguirem um emprego. Como uma moradora do Cidade Neviana questionou: “quem não tem dinheiro para passagem, como vai arrumar 20 reais para vir para a cidade procurar serviço todo dia?”. Quando estava procurando emprego, disse ter encontrado um serviço no bairro Caiçara, na região Noroeste de Belo Horizonte, que seria melhor do que o atual, tanto nas funções, quanto no salário. No entanto, desistiram de contratá-la quando viram o valor da passagem, afirmando que dariam preferência para alguém que morasse na capital. Hoje em dia, ela só recebe uma das passagens que precisa para chegar ao trabalho, e caminha o resto do trajeto, até o bairro Floresta, para não ter que arcar com os custos da segunda condução. Ao analisar as contradições do transporte coletivo, Nascimento (2007: 53) constatou: “ganha preferência na contratação quem mora perto do local de trabalho – o que transforma automaticamente o morar na periferia num fator de desemprego”. Vários outros relatos corroboraram a situação vivida pela moradora do Cidade Neviana.

Ouvi de outras pessoas sobre a dificuldade de conseguir emprego devido ao valor da passagem. Em um desses casos, a moça se viu obrigada a mentir em uma entrevista de trabalho, dizendo que morava no centro. Quando não pôde mais arcar com esses custos, os patrões se recusaram a pagar a passagem para que ela continuasse trabalhando. Frequentemente, os moradores comparavam o valor da passagem com o de outros lugares: “é a mais cara da região”, “a passagem aumentou 55 centavos ano passado; em outros lugares só 20”. Também no Neviana, uma mulher comenta que precisa pagar a segunda passagem para chegar ao Minas Shopping, onde trabalha como diarista. Imaginamos como seriam as coisas se a passagem fosse extremamente baixa: um número muito maior de pessoas se deslocaria, concluímos. Era evidente, para ela, como a demanda efetiva dos transportes era subdimensionada, sendo reprimida por um valor tão elevado no preço

---

12 Dados do Censo 2010 (IBGE, 2012).

das passagens, fazendo com que potenciais usuários dos ônibus fossem obrigados a permanecer em casa.

Da mesma forma, as restrições impostas pelo preço da passagem no acesso ao lazer ficaram evidentes em vários relatos. Uma moradora do bairro San Marino ressaltou que a dificuldade é ainda maior para famílias grandes, com muitos filhos. Quem não tem acesso a carros acaba não saindo do bairro nos momentos livres. Ela comentou também que desde que se mudou para Ribeirão das Neves, há três anos, não conseguiu mais visitar a irmã, que mora em Betim, onde ela também residia anteriormente: “Minha irmã reclama que não vou visitar, que desde que mudei não fui lá. Mas o que eu posso fazer?”. Ela explicou que, para ir visitar a irmã, teria que pegar um ônibus para o centro de Belo Horizonte e outro para Betim, o que seria muito caro e demorado. Além disso, teria que caminhar até a BR e esperar por lá, pois o ônibus do bairro quase não passa nos finais de semana. O trajeto e a espera seriam inseguros e cansativos. Uma moradora do Veneza também se lamentou: “não posso nem levar meu neto no parque no sábado. Só a passagem para mim, minha filha e ele, mais uma coisa ou outra para comprar lá, ir aos brinquedos, daria quase 100 reais”. Se os serviços de ônibus já são insuficientes para se deslocar para o trabalho, eles se tornam ainda mais escassos nos finais de semana e nos horários noturnos, ou seja, nos períodos de descanso em que as pessoas buscam atividades de lazer e de convívio social.

Durante as conversas de ônibus, eram frequentes os comentários sobre como a falta do transporte impedia que as pessoas se locomovessem por motivos além do trabalho. Outros deslocamentos são amplamente inviabilizados pelo valor elevado das tarifas e restrições de horários. Algumas moradoras do Colonial comentaram que tinham interesse em fazer cursos: de bordado, culinária, artesanato. No entanto, todas consideravam que seria impossível se deslocar para essas atividades – por falta de ônibus do bairro, pelas longas caminhadas e esperas ao pegar linhas de bairros vizinhos, pelo valor a ser pago e pelo tempo que seria gasto. O desejo de se mover e acessar a cidade, em suas múltiplas possibilidades, era visível, mas o sistema se articula de modo que a concretização desse desejo seja inviável. São potências não concretizadas – e não por faltar disposição em conciliar jornadas de trabalho longas e cansativas com atividades extras de formação, lazer e socialidade, mas pela configuração rígida e restritiva do transporte público, que, ao deixar moradores fora dos ônibus, os deixa também fora da cidade.

Diante desse contexto, para muitos, a única opção existente para se locomover é burlar o sistema, deixando de pagar as passagens. Em todos os bairros, homens e mulheres, jovens e idosos transitam pelos ônibus sem pagar as tarifas. “A evasão

aqui é muito alta”, me contou um motorista, ostentando o termo técnico. No entanto, não há muito o que podem fazer, ele me explica, porque têm medo de sofrer retaliação. Os motoristas buscam estabelecer boas relações com os passageiros; adaptam os pontos de paradas nos bairros, conversam com os usuários que estão na frente dos ônibus e são, no geral, gentis. Dentro dos bairros, permitem que os moradores peguem carona nos veículos. Nas linhas metropolitanas e municipais, as pessoas circulam na parte da frente dos ônibus sem pagar a passagem, já que ambos os sistemas são caros e deficitários. Outros deixam de pagar a passagem mesmo no trajeto até o centro de Belo Horizonte, ou desembarcando na porta da frente ou pulando a catraca do ônibus. O “pulão”, como é chamada a evasão no pagamento da tarifa por muitos dos usuários, é prática extremamente comum nas linhas de Ribeirão das Neves, que aponta para a impossibilidade de muitos em arcar com as elevadas tarifas.

Como a maior parte das pessoas com quem conversei eram trabalhadoras que recebiam vale-transporte, as reclamações quanto àqueles que circulavam sem pagar passagem eram constantes. As pessoas que pulavam roleta ou transitavam na frente dos veículos eram mal vistas e recebiam duras críticas dos passageiros “regulares”. Ouvi de várias pessoas que o transporte da região não melhorava por causa do “cerol”, a forma usual dos moradores de Neves se referirem ao não pagamento das passagens. Ouvi de muitos que não pagar a passagem era “falta de respeito”, “cara de pau”, “absurdo”. No entanto, a moralidade era constantemente suspensa – as mesmas pessoas que condenavam o cerol admitiam, em outros momentos, que recorriam a ele, em períodos de desemprego ou de dificuldade financeira. Deixar de pagar as passagens passa a ser a única forma de se mover, em um contexto de desemprego, baixos salários e tarifas exorbitantes.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em 2015, a Emenda Constitucional 90 incluiu o transporte no rol de direitos sociais, ao lado de saúde, educação e outros. De forma semelhante, a Lei 12.587, promulgada em janeiro de 2012, define para a Política Nacional de Mobilidade Urbana objetivos de “reduzir as desigualdades e promover a inclusão social”, “promover o acesso a serviços básicos e equipamentos sociais” e “proporcionar melhoria nas condições urbanas da população” (BRASIL, 2012). Se o arcabouço legal tem incorporado algumas das demandas populares por transporte e mobilidade, estas, no entanto, não encontram respostas concretas no nível de execução dos serviços. As constatações quanto às dificuldades vividas pelos moradores de Ribeirão das Neves no sistema público de transporte nos fazem questionar o

que sustenta uma política de mobilidade tão restritiva e excludente. A pesquisa evidencia que o transporte metropolitano é insuficiente, infrequente e caro, deixando uma grande parcela da população do município - justamente os que possuem uma situação socioeconômica mais fragilizada - sem poder frequentá-lo.

Quem pode custear o transporte individual, certamente opta por ele; quem tem a opção de caminhar para se deslocar, frequentemente a escolhe; quem não se constringe com as imposições da legalidade, pula catraca ou viaja na parte da frente do ônibus. A verdade é que os obstáculos são consideráveis e grande parte das pessoas acaba simplesmente não se deslocando – se privam do acesso a outras partes da metrópole. O ônibus, embora tenha se consolidado como principal meio coletivo de transporte urbano nas cidades brasileiras, acompanhando e possibilitando o seu crescimento, nunca foi concretizado como meio eficaz para se deslocar. A *mobilidade* dos moradores de Ribeirão das Neves com quem conversei é extremamente limitada: podem se mover para atender às necessidades do capital (caso o empregador se disponibilize a pagar as elevadas passagens) – mas apenas isso. Se a cidade os expulsou, é evidente que o sistema de transporte coletivo atua para deixá-los ali. Percebe-se, assim, que a mobilidade e o desenraizamento, supostos atributos da vida moderna, não são condições *globais*, mas circunstâncias altamente dependentes do capital de que certo grupo dispõe. O trabalho em Ribeirão das Neves mostra como uma parcela da população urbana vê seu espaço físico limitado e, conseqüentemente, também seu espaço social, em um processo contínuo de exclusão da vida urbana.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE, Luciana; MENDONÇA, Jupira; DINIZ, Alexandre (eds.). Belo Horizonte: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.
- ANDRADE, Luciana. “O espaço metropolitano no Brasil: nova ordem espacial?”. *Caderno CRH*, Salvador, v. 29, n. 76, 2016.
- ANDRADE, Luciana; Mendonça, Jupira. “Explorando as conseqüências da segregação metropolitana em dois contextos socioespaciais”. *Cadernos Metrópole*, Rio de Janeiro, v. 12, n. 23, 2010.
- ARMBH – Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte. “Pesquisa Origem Destino 2011-2012”. Belo Horizonte, ARMBH, 2012.
- BOURDIEU, Pierre. Efeitos de lugar. In: \_\_\_\_\_ (org.). *A Miséria do Mundo*. Petrópolis: Vozes, 2008.

- BRANDÃO, Carlos. “Desafios teóricos e analíticos: notas do Brasil, para retomar as articulações entre espaço, capital, trabalho, classes sociais e Estado hoje”. In: *Um novo planejamento para um novo Brasil?*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014, p. 58-79.
- BRASIL. LEI N. 12.587, de 3 de jan. de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em fevereiro de 2018.
- BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Etienne. “Secretaria de Viação, fabricação e promoção do sistema de ônibus brasileiro”. In: Brasileiro, Anísio; Henry, Etienne (orgs.). *Viação Ilimitada: ônibus das cidades brasileiras*. São Paulo: Cultura Editores Associados, 1999.
- CAMPOS, Paola. O município de Ribeirão das Neves: um “bairro popular” em um centro metropolitano. Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2009.
- CANÇADO, Vera et al. “Capacidade gerencial e habilidade política dos empresários de transporte por ônibus de Belo Horizonte: mito ou realidade?”. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 32, n. 3, 1998, p. 209-235.
- CARVALHO, Carlos Henrique. *Desafios da mobilidade urbana no Brasil*. Brasília: Ipea, 2016 (Texto para discussão, n. 2198).
- COSTA, Heloísa. The production of popular residential land developments in Belo Horizonte, Brazil. Dissertação (Master of Philosophy). Londres: The Architectural Association Planning Department, 1983.
- FAGNANI, Eduardo. Mobilidade urbana e subdesenvolvimento: soluções paliativas para problemas estruturais. In: Almeida, Evaristo (org.). *Mobilidade urbana no Brasil*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2016.
- GOMIDE, Alexandre. “Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais”. *Políticas sociais – acompanhamento e análise*, Brasília, n. 12, 2006.
- GOMIDE, Alexandre. *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. Brasília: Ipea, 2003.
- HARVEY, David. *A Justiça Social e a Cidade*. São Paulo: Hucitec. 1980.
- \_\_\_\_\_. *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Brasileiro de 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.
- KAUFMANN, Vincent. “Mobility as a tool for sociology”. *Sociologica*, Bologna, v. 8, n. 1, 2014.
- KOWARICK, Lúcio. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- MENDONÇA, Jupira. Segregação e mobilidade residencial na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, IPPUR, 2002.

- MENDONÇA, Jupira; ANDRADE, Luciana; DINIZ, Alexandre. “Introdução: mudanças e permanências na estrutura socioeconômica e territorial na Região Metropolitana de Belo Horizonte”. *Belo Horizonte: transformações na ordem urbana*. Rio de Janeiro: Letra capital/Belo Horizonte: Editora PUC Minas, 2015.
- NASCIMENTO, Manoel. Transporte coletivo urbano e luta de classes: um panorama da questão. *Cadernos do CEAS: Revista crítica de humanidades*, Salvador, n. 226, 2007.
- ORRICO FILHO, Rômulo Dante et al. *Ônibus urbano: regulamentação e mercados*. Brasília: L. G. E., 1996.
- PAULANI, Leda. “A inserção da economia brasileira no cenário mundial: uma reflexão sobre a situação atual à luz da história”. *Boletim de Economia e Política Internacional*, Brasília, v. 10, 2012.
- RIBEIRO, Luiz César; RIBEIRO, Marcelo. *IBEU: Índice de Bem-estar Urbano*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.
- SALGADO, Nayara. “Metropolização e desigualdades: notas sobre a dinâmica de crescimento populacional e a produção do patrimônio cultural da cidade de Ribeirão das Neves (MG - Brasil)”. *Revista Ensaios*, Rio de Janeiro, vol. 10, 2017.
- SANTOS, Enilson; Aragão, Joaquim (orgs.). *Transporte em tempos de reforma: ensaios sobre a problemática*. Brasília: L. G. E., 2000.
- SILVA, Osmar. Segregação espacial na Região Metropolitana de Belo Horizonte: o caso de Ribeirão das Neves, Minas Gerais. Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. 2016.
- SOUZA, Joseane. A expansão urbana de Belo Horizonte e da Região Metropolitana de Belo Horizonte: o caso específico do município de Ribeirão das Neves. Tese (doutorado em Desenvolvimento e Planejamento Regional). Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2008.
- SOUZA, Joseane. A expansão urbana de Belo Horizonte e da Região Metropolitana de Belo Horizonte: o caso específico do município de Ribeirão das Neves. Tese (Doutorado em Desenvolvimento e Planejamento Regional). Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Ciências Econômicas, 2008.
- VASCONCELLOS, Eduardo. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001.
- VELOSO, André. O ônibus, a cidade, a luta: a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares na produção do espaço. Dissertação (mestrado em Geografia). Departamento de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2015.