
Quando o ônibus não passa: transporte e exclusão social em Ribeirão das Neves

When the bus does not come: transportation and social exclusion in Ribeirão das Neves

Marina Abreu Tôrres



Edição electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/4981>

DOI: 10.4000/pontourbe.4981

ISSN: 1981-3341

Editora

Núcleo de Antropologia Urbana da Universidade de São Paulo

Refêrencia eletrónica

Marina Abreu Tôrres, « Quando o ônibus não passa: transporte e exclusão social em Ribeirão das Neves », *Ponto Urbe* [Online], 23 | 2018, posto online no dia 28 dezembro 2018, consultado o 14 junho 2020. URL : <http://journals.openedition.org/pontourbe/4981> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pontourbe.4981>

Este documento foi criado de forma automática no dia 14 junho 2020.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Quando o ônibus não passa: transporte e exclusão social em Ribeirão das Neves

When the bus does not come: transportation and social exclusion in Ribeirão das Neves

Marina Abreu Tôres

NOTA DO EDITOR

Versão original recebida em / Original Version 09/07/2018

Aceitação / Accepted 18/11/2018

Do centro ao Colonial: o ônibus que passa

21 de março, 2017

- 1 Fui descendo com Eli em direção ao ponto do Oiapoque. Fazia calor, mas não exageradamente, então valia a pena economizar no ônibus e caminhar até o centro. Eram dois quilômetros e meio de caminhada: saímos às 15h15min, então chegaríamos a tempo de pegar o ônibus das 16 horas. O percurso Santo Agostinho-Lourdes-Centro-Hipercentro de Belo Horizonte envolve uma drástica mudança de paisagem e fluxos. Os dois primeiros bairros, residenciais para classe de alta renda, exibem edifícios de luxo com porteiros nas guaritas, alternados com prédios menores e mais antigos e uma ou outra casa sobrevivente aos interesses imobiliários – a maior parte delas com uso comercial. Naquele horário, poucas pessoas e carros circulam por ali. O pequeno comércio existente estava relativamente vazio. Nos arredores do Mercado Central, a intensidade da circulação aumenta e o trânsito começa a se intensificar, especialmente na Av. Amazonas: pessoas entrando e saindo do mercado, muitas aguardando nos semáforos. Junto com os outros, esperando para atravessar a avenida, Eliane reparou na

boa ideia do homem ao nosso lado, que acoplou um som de carro a uma grande caixa e assim tocava em alto volume os CDs que vendia. Subindo a Av. Paraná e adentrando mais o núcleo do centro, o número de pessoas aumenta em maior proporção. Lojas de roupas, enxoval, brinquedos, livros, utensílios de cozinha, perfumaria, eletrônicos se multiplicam pelas ruas, junto a lanchonetes, pequenos hotéis, outros mercados e estações de ônibus do BRT, inauguradas em 2014. Mas o ritmo aumenta mesmo nas proximidades da rodoviária. Ambulantes vendem cigarros, oferecem dentista, celulares, jogos, pequenas máquinas de costura, chinelos, fotos 3x4. Alguns carregam bandejas com copos de açaí; a cada esquina alguém oferece água.

- 2 Nosso destino final, a Av. Oiapoque, parece um pouco mais calmo – o movimento comercial acontece dentro dos shoppings populares Oiapoque e Xavantes. A avenida é composta por duas vias e um canteiro central, onde se encontram oito pontos de ônibus. Todas as linhas que param ali são metropolitanas e ligam a capital ao município de Ribeirão das Neves, sendo operadas em veículos vermelhos que contrastam com os ônibus azuis das linhas internas de Belo Horizonte. Nos dirigimos à fila das linhas Cidade Neviana e Jardim Colonial. Os bancos do outro lado da calçada estavam ocupados e aguardamos em pé na fila. Eli rapidamente reconheceu quem ali era do Colonial¹, comentando que já havia muita gente do bairro esperando. Não demorou muito até que um ônibus Neviana chegasse – a maior parte das pessoas da fila entrou nele, restando na calçada os passageiros do Colonial. Logo em seguida, outro ônibus da empresa chegou. O visor não mostrava o seu destino, mas Eli e os outros da fila reconheceram o motorista e comentaram que era outro Neviana. Alguns protestaram a vinda seguida de dois ônibus Neviana, comentando que o despachante deveria alterar o destino do segundo ônibus, colocando-o à disposição do bairro ainda não servido. Mas o funcionário tinha fama de ser intratável, tendo mesmo sugerido aos passageiros que, se quisessem mais ônibus, “que queimassem veículos e parassem a estrada”, como fizeram os moradores do bairro Vereda. Ou seja, não se incumbiria da responsabilidade de alterar rotas, ainda que a frequência dos ônibus fosse visivelmente desigual. As críticas ao despachante, que estava do outro lado da rua, foram interrompidas pela chegada do Colonial, algum tempo depois.
- 3 Eli já havia me apresentado para a moça com quem conversamos na fila – “ela vai fazer uma pesquisa aqui sobre os ônibus da região”. Compramos nossa passagem de um senhor que “vende cartão”. Entramos no ônibus, passamos o cartão comprado e o devolvemos pela janela. Pagamos para ele 60 centavos a menos por passagem. Fui seguindo Eli, Léia, Margareth e Ana Flávia até o fundo do ônibus, que entraram comentando a possibilidade de não encontrarem os lugares que gostam disponíveis. Mas conseguimos sentar nos últimos assentos: Eli perto da janela, Léia no lado da sombra, Ana Flávia e Margareth, irmãs, na fila final. Eli me apresentou novamente: “ela é filha da Sirlene, minha patroa, e está fazendo uma pesquisa aqui nos ônibus. Pra ver os problemas que temos, as situações que passamos”. “Problema é o que mais tem”, ouvi delas, assim como já tinha ouvido da Eli. E, em seguida: “Tinha que ter como conseguir mais ônibus para a gente. Domingo, por exemplo, não tem ônibus! Se a gente quer vir ao centro, passear, não tem como”. “Às vezes não é nem passear, é trabalhar mesmo. Muita gente trabalha domingo e não tem como ir”, comentou Ana Flávia. “Mas passear também. Se eu quero vir aqui, comer fora, fazer alguma coisa, não dá”.
- 4 A falta de ônibus foi, acho, a primeira questão levantada por elas. Em seguida, relataram outros casos: assédio, assaltos, demora, desconforto. Sugeriram linhas e

horários para que eu acompanhasse: “você tem que ver como é de manhã, às vezes enche tanto que não dá nem pra se mexer”. Insistiram que eu evitasse certos ônibus: “lá eles olham feio qualquer pessoa de fora”. *De fora*. Minha condição externa a qualquer outro passageiro do ônibus (pois interna aos circuitos das classes médias e dominantes) era evidente: meu desajeito para comprar açaí, meu desconhecimento de motoristas, de linhas, de bairros, da compra do cartão, dos bons lugares para assentar. Minha cor de pele. Para aquelas mulheres - em sua maior parte, negras, mães e trabalhadoras que se levantam às 4 horas da manhã para ir ao serviço em casas localizadas a mais de 30 quilômetros das suas - a *segregação socioespacial* não era apenas um conceito teórico, mas uma realidade viva, corporal. Realidade evidente para qualquer um que observa a paisagem urbana no Brasil, extensivamente registrada pela produção acadêmica e denunciada pelos movimentos sociais, em particular nas lutas pelo direito à cidade. Mas, mais importante, realidade *vivida e enfrentada*, todos os dias, por aquelas que estavam ali.

Mobilidade, Ribeirão das Neves e o trabalho de campo

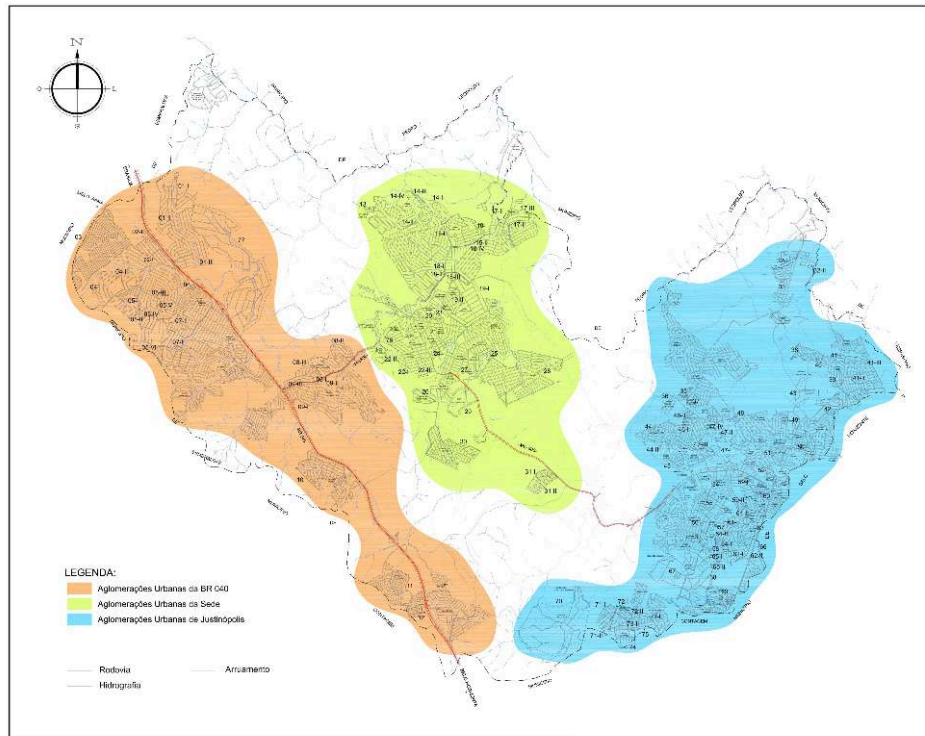
- 5 A importância social da mobilidade urbana tem sido enfatizada em estudos especializados, mas, principalmente, em protestos e reivindicações populares, cujo marco recente mais expressivo foram as manifestações de junho de 2013. O incentivo irrestrito ao uso de veículos particulares pelo poder público e a negligência quanto à deterioração das condições dos transportes coletivos são frequentemente apontados como as principais causas dos problemas de mobilidade vividos nos centros urbanos. A precariedade das condições de mobilidade da população é evidente principalmente a partir das suas externalidades: os altos índices de acidentes de trânsito, congestionamentos e poluição (Carvalho 2016). Se as externalidades dos deslocamentos urbanos atingem o conjunto da sociedade, esses problemas afetam com mais profundidade aqueles que moram longe dos centros e que, muitas vezes, dependem exclusivamente dos sistemas de transporte coletivo para se deslocar. A privação do acesso ao transporte intensifica processos de segregação socioespacial, desencadeados pelas dinâmicas de ocupação do território decorrentes da atuação do capital imobiliário nas cidades. Nesse contexto, a falta de mobilidade se configura enquanto forte barreira à inclusão social (Gomide 2003; Barbosa 2016). A deficiência na oferta, o alto preço das tarifas cobradas e problemas na qualidade do serviço acabam por impedir o acesso às áreas onde estão concentrados os empregos, atividades de lazer e melhor infraestrutura urbana.
- 6 Essa parece ser a situação de Ribeirão das Neves, localizado na região central da Região Metropolitana de Belo Horizonte (**Figura 1**). Estigmatizado como típica “cidade-dormitório”, o município teve sua urbanização marcada pelo loteamento informal e acessível à população com renda mais baixa, mas sem contrapartida de investimentos expressivos em



LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO DAS NEVES NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE.

Fonte: Ministério das Cidades (2009).

- 7 infraestrutura urbana, serviços públicos ou políticas de desenvolvimento econômico. Assim, o município foi se tornando um dos principais espaços de residência das classes populares da RMBH, a despeito das péssimas condições de transporte existentes ali. Nesse artigo, procuro analisar os obstáculos à mobilidade dos moradores de Ribeirão das Neves, a partir de trabalho de campo realizado para pesquisa de mestrado em Planejamento Urbano e Regional no ano de 2017. Em particular, analiso as linhas de ônibus intermunicipais que ligam os bairros do entorno da BR-040, distrito de Neves² também conhecido como Regional Veneza³ (Figura 2), ao centro de Belo Horizonte. Parto do pressuposto de que os problemas de mobilidade enfrentados ali vão além daqueles apontados na literatura especializada, ou seja, congestionamento, acidentes e poluição.



MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO DAS NEVES - AGLOMERAÇÕES URBANAS.

FONTE: MINISTÉRIO DAS CIDADES (2009).

- 8 O crescimento urbano de Ribeirão das Neves está diretamente relacionado aos processos de periferização de Belo Horizonte, como descreveu Costa (1983). Na década de 1970, a sua população aumentou sete vezes e hoje Neves é o sétimo município mais populoso de Minas Gerais e o quarto mais populoso da Região Metropolitana de Belo Horizonte, com quase 300 mil habitantes. A maior parte dessas pessoas, no entanto, possui vínculo empregatício fora de Ribeirão das Neves⁴: 60% da população ocupada se desloca diariamente para outro município para o trabalho, sendo que 93% vai para Belo Horizonte ou Contagem. Menos de um terço dos trabalhadores pendulares de Neves concluíram o Ensino Médio e 76% realiza trabalhos manuais – a maior parte dos homens na construção civil, enquanto as mulheres se concentram em atividades domésticas. Assim, cerca de 80% desses trabalhadores recebem até um salário mínimo e a renda *per capita* do município, em 2010, era de R\$479,00 em um contexto em que o salário mínimo equivalia a R\$510,00.
- 9 Se os indicadores socioeconômicos indicam vulnerabilidades, a situação não é muito diferente no quesito mobilidade: 41,8% dos trabalhadores pendulares de Ribeirão das Neves levam mais de uma hora para ir de suas casas ao trabalho. Em Belo Horizonte, apenas 16,5% dos trabalhadores estão nesse grupo. O valor de Ribeirão das Neves é também superior ao das maiores cidades do país: em São Paulo, 31% gastam mais de uma hora para chegar ao trabalho; no Rio de Janeiro, 25%. Nos bairros específicos de Rosaneves e Sevilha B, em Neves, quase 20% dos trabalhadores gastam mais de duas horas no trecho casa-trabalho. Isso faz com que Ribeirão das Neves possua o pior índice de mobilidade da Região Metropolitana de Belo Horizonte e o 8º pior considerando as Regiões Metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo.

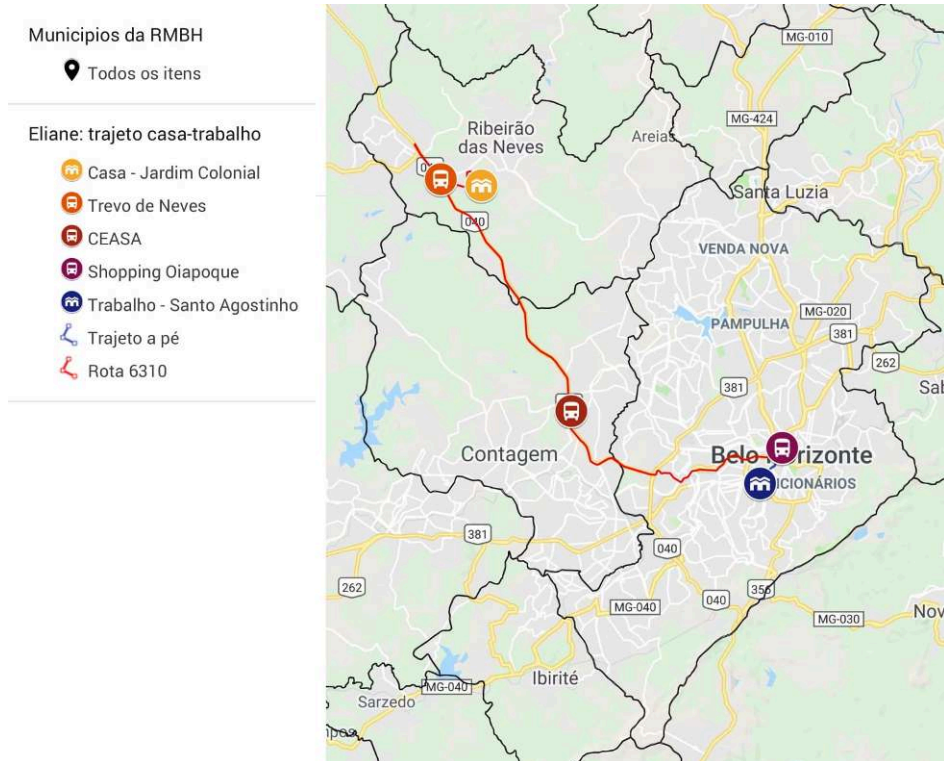
- 10 Para além das constatações quanto a algumas das dificuldades enfrentadas pelos moradores de Ribeirão das Neves, evidenciadas pelos indicadores, a escolha do município como caso específico para a análise se deu – e o digo com o devido constrangimento – pela proximidade com uma moradora da região. Eliane, ou Eli, é empregada doméstica na casa da minha família, onde atualmente resido, e frequentemente relata um cotidiano árduo nos seus deslocamentos para o trabalho. São essas situações, em sua relação com o sistema de transportes existente na região, que pretendo analisar nesse trabalho. Para isso, a observação participante pareceu essencial. O amplo alcance de macroanálises da mobilidade urbana, baseadas em pesquisas de Origem e Destino, em *surveys* e nos dados censitários é de extrema importância para o planejamento dos sistemas de transporte e para a verificação de suas deficiências. Entretanto, uma escuta qualificada e contínua daqueles que vivenciam o sistema e uma compreensão mais profunda das suas formas de lidar e pensar a mobilidade são também fundamentais para compreender sua relação com outros aspectos da vida social.
- 11 A Antropologia se constituiu enquanto um saber reconhecido nos países centrais, durante o período colonial. Se a figura do antropólogo europeu estudando seus nativos, descrevendo suas sociedades e interpretando suas culturas em contextos de violência colonial foi, de algum modo, problematizada – me parece que essa assimetria fundante entre sujeito do conhecimento e sujeito-objeto pesquisado continua permeando os trabalhos da disciplina (Carvalho 2001). Ao menos, ela se faz presente em trabalhos como esse: em que a pesquisadora rica e branca (filha da patroa) busca e invade uma realidade outra. Os dilemas dessa pesquisa se passam entre o inevitável incômodo quanto a essa assimetria, de matriz colonial, e a convicção de que os estudos sobre mobilidade (ou sobre qualquer aspecto da realidade) devem levar em conta as experiências vividas e as agruras concretas, as quais a abordagem etnográfica visa retratar. Assim, acredito que esse cotidiano, no que possui de geral e singular, deve ser, de alguma forma, registrado, ainda que dentro dos limites de um olhar externo.
- 12 Os antropólogos Biehl e McKay (2012:1221) chamam atenção para o poder da escrita etnográfica em veicular encontros, relações e experiências não disponíveis publicamente, de modo geral, mas que são significativas para a análise e a intervenção. Ao incluir a experiência intersubjetiva no plano de análise, o trabalho etnográfico permite compreender como ela é constituída na convergência da economia política com a singularidade das vivências individuais. A etnografia visa justamente articular esse dois planos, evidenciando as tramas complexas que os ligam e constituem, sendo, antes de tudo, uma descrição analítica e explicitadora desses arranjos sociais. Como destaca Goldman (1999:93), as diferentes esferas da vida social compõem e configuram a totalidade, e não simplesmente refletem ou exprimem um todo anterior a elas. Assim, é evidente que o específico se articula ao geral, dando a ele sustentação e objetivando situações macroestruturais. O olhar etnográfico, portanto, tem o potencial de elucidar esse arranjo específico de processos e forças que se articulam também em outras partes, configurando um contexto muito mais amplo que o analisado.
- 13 As constatações que se seguem são resultado de um trabalho de campo em que percorri, por 30 dias, nos meses de maio e junho de 2017, as diferentes linhas que dão acesso aos bairros do entorno da BR-040, em Ribeirão das Neves. Ao realizar viagens em várias linhas dessa região e conversar com os passageiros sobre a situação dos ônibus que utilizavam, quis articular essas realidades, de modo que pudesse registrar algumas

das principais questões colocadas pelos moradores da cidade. Não pretendo aqui “representar” essas realidades, nem “falar por” aqueles que as vivenciam. Os problemas enfrentados nos sistemas de transportes são expostos por seus usuários nas garagens das empresas, em reuniões com o poder público, em abaixo-assinados e em manifestações com enfrentamento aberto. A minha intenção é que esse trabalho possa ser um pequeno complemento a essas reivindicações, ao registrar reflexões acerca das experiências dos moradores de Ribeirão das Neves com o transporte metropolitano.

- 14 Percorri com maior frequência o ônibus do bairro Jardim Colonial, acompanhando Eliane e, por isso, tive a oportunidade de interagir mais com algumas de suas vizinhas e conhecidas, com quem encontrei em diversas ocasiões. Nas outras linhas, em geral, as conversas eram mais impessoais e o meu contato era passageiro, baseado em um único encontro ou conversa. Assim, nem sempre soube o nome dos passageiros com quem conversei, ou maiores detalhes sobre suas histórias de vida. O que incorporo à análise, portanto, são “retratos” do transporte metropolitano – fragmentos, histórias, casos e reflexões suscitadas durante esses percursos que, apesar de baseadas em encontros rápidos e passageiros, foram intensos e significativos. Optei por circular nos ônibus em horários mais vazios, no final da tarde, entre 16 e 17 horas, onde muitas vezes havia assentos disponíveis. Ao lado de alguém, que, por estar sentado, viajava com um pouco mais de conforto do que aqueles que são obrigados a ficar em pé, me sentia mais confortável para iniciar conversas (preferi, quase em todas as oportunidades, diálogos com mulheres). Registre essas conversas e interações diariamente e as seções que se seguem resultam de uma reflexão sistematizada dessas informações.

Os caminhos de Neves a Beagá

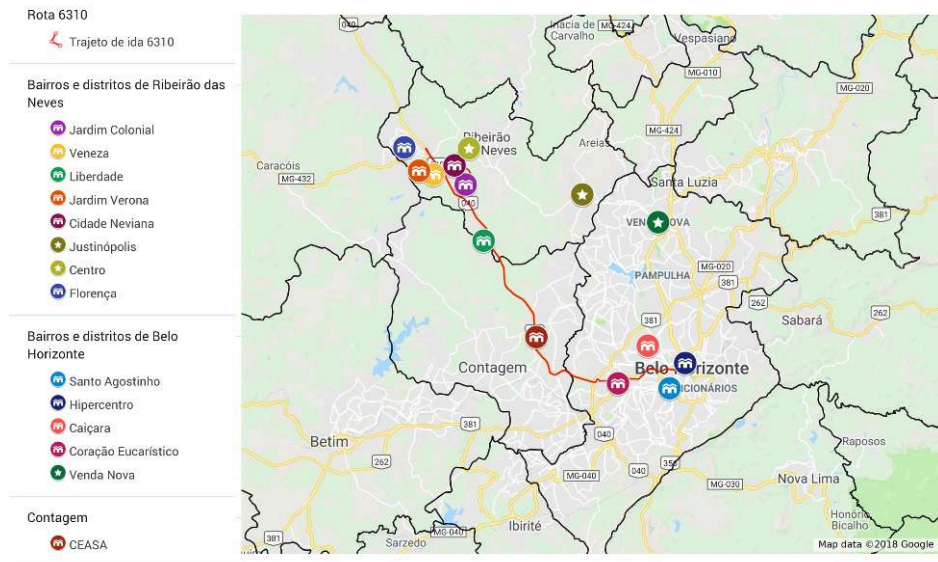
- 15 Eliane e Efigênia, que trabalham no mesmo quarteirão no bairro Santo Agostinho, em Belo Horizonte, caminham após o serviço cerca de um quilômetro em direção ao ponto de ônibus mais próximo. A linha que as leva de volta ao Colonial, o 6310, sai do ponto inicial no bairro, chega ao hipercentro de Belo Horizonte e retorna pelo mesmo caminho (**Figura 3**). Eliane e Efigênia, embarcam no segundo ponto após a partida no Shopping Oiapoque, na Avenida Teresa Cristina. Por vários dias, fiz o trajeto de volta para casa com elas, partindo sempre desse ponto. Às vezes, eu seguia com elas no próprio Colonial, onde encontrávamos com outros (em geral, outras) de seus vizinhos e conhecidos. Nas caminhadas, conversávamos sobre o dia de trabalho, minha pesquisa, casos pessoais, conflitos do passado e do presente.
- 16 No ponto, havia sempre alguma ansiedade pela chegada do ônibus do bairro em que moravam. Víamos passar com frequência o Veneza, San Genaro, Vereda – e a impressão era a de que vinham todos os ônibus, menos o Colonial. As caminhadas, a espera e a expectativa pela chegada do ônibus (que chegava a atrasar 20, 30, 40 minutos) faziam parte do cotidiano de deslocamento entre casa e trabalho, constituindo momentos de sociabilidade, mas também de desgaste de cada jornada: a de Eliane, como empregada “em casa de família” e a de Efigênia, como auxiliar de serviços gerais em uma padaria.



Caminhos de Neves a Belo Horizonte. Trajeto Jardim Colonial ao Bairro Santo Agostinho pelo ônibus 6310, com desembarque no ponto em frente ao Shopping Oiapoque.

Fonte: Elaboração própria a partir de Google Maps, acesso em 2018.

- 17 Como as linhas metropolitanas são radiais, ou seja, ligam os bairros de outros municípios ao centro de Belo Horizonte, os ônibus não percorrem trajetos prolongados dentro da capital. No caso das linhas dos bairros da BR-040, os coletivos circulam por duas grandes avenidas que dão acesso a Belo Horizonte e por seis ruas no hipercentro da cidade. Dificilmente seus pontos estão suficientemente próximos dos locais de trabalho daqueles que chegam de Ribeirão das Neves. O transporte metropolitano, portanto, deveria, idealmente, ser complementado por uma segunda condução. No entanto, novamente a regra é que as pessoas substituam o segundo ônibus (cuja tarifa não é integrada ao primeiro, ou seja, é cobrada integralmente) por longas caminhadas até o seu destino final. Era por isso que Efigênia e Eliane caminhavam por cerca de 30 minutos do trabalho ao ponto de ônibus – economizavam a segunda tarifa.
- 18 Como elas, fazem muitos. Uma moradora do Veneza (**Ver Figura 4**), por exemplo, que trabalha no bairro Gutierrez como babá, sai de casa entre 5:00hs e 5:15hs da manhã, desce em um ponto na Avenida do Contorno e caminha por aproximadamente 40 minutos até chegar ao trabalho. A falta de integração entre os sistemas metropolitano e municipal, o preço elevado das tarifas – sendo que a segunda geralmente não é paga pelo patrão – implicam em trajetos mais cansativos de manhã e no fim do dia, prolongando os caminhos até o ônibus e o tempo gasto no deslocamento diário. O cansaço imposto por uma caminhada longa, ao frio/sol, sem companhia, carregando peso faz parte das agruras de quem cruza a metrópole. Por diversas vezes, compartilhei esses caminhos com Efigênia e Eliane.



BAIRROS E DISTRITOS DE BELO HORIZONTE E RIBEIRÃO DAS NEVES.

FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA A PARTIR DE GOOGLE MAPS, ACESSO EM 2018.

- 19 As conversas com as duas eram repletas de relatos de situações passadas, dos enfrentamentos antigos e das dificuldades pelas quais já haviam passado com o transporte. Entre as histórias, mencionavam pessoas sendo agredidas dentro dos veículos, ônibus que quebravam no bairro, na estrada ou no centro de Belo Horizonte, motores que queimavam, empregos negados por causa do valor da passagem. Contaram que, por diversas vezes, tinham que ir a postos de combustíveis buscar água para jogar no motor do ônibus, enquanto a fumaça subia, por ter esquentado demais. As más condições de conservação dos veículos foram mencionadas diversas vezes por outros passageiros com quem conversei. Efigênia contou que, uma vez, chegaram a ter que empurrar o ônibus para que ele subisse uma rua, dentro do bairro; em várias ocasiões, desciam do veículo para que ele pudesse subir morros. Mencionaram como se sujavam de barro nos dias de chuva, já que muitas das ruas de seus bairros não eram pavimentadas apropriadamente. A situação gerava ainda zombaria entre os colegas de trabalho, que os apelidavam de “pés de barro”. Nesses dias, muitas vezes, colocavam sacolas nos pés, para evitar que os sapatos se sujassem. Os problemas do transporte são sentidos no acesso aos veículos, nas vias não pavimentadas, nas paradas de ônibus sem infraestrutura para evitar sol ou chuva.
- 20 Na linha do bairro Cidade Neviana, conversei uma vez com Dona Elza, uma senhora de 69 anos. Bastante gentil, contou sobre sua vida com afeto e orgulho. Por ter mais de 65 anos, não paga passagem para circular nos ônibus. A área do Colonial em que reside é conhecida como “Salário Mínimo”, mas ela enfatiza: “lá de mínimo não tem nada”, se referindo, talvez, à grande extensão territorial do bairro. Alguns também chamam a região de “Colonial de Baixo”, por ser localizado em um vale, em oposição ao “Colonial de cima”, porção do bairro mais próxima à BR e à avenida que conecta o bairro ao centro de Ribeirão das Neves. O Colonial é, portanto, bastante acidentado, com morros inclinados separando sua parte “de cima”, mais recente e com melhor infraestrutura urbana, da “de baixo”, mais antiga, mas com menos serviços e equipamentos. Dona Elza trabalha lavando e passando roupas para vizinhos e outros conhecidos, além de vender balas na praça de Neves para complementar a renda e ajudar no sustento dos netos. A

precariedade dos transportes é um elemento que dificulta uma rotina já trabalhosa: assim que chegássemos, ela desceria na avenida que separa o bairro Neviana e o Colonial, por onde subiria por cerca de uma hora até chegar à sua casa. Ainda naquele dia, ela voltaria a percorrer aquele trecho para pegar o ônibus local e ir ao centro de Neves levar dinheiro para um dos filhos, no presídio localizado ali. Apesar dos múltiplos trabalhos, do cuidado com os netos e os filhos e das longas caminhadas, dona Elza enfrentava as dificuldades, reconhecendo que muitos não conseguiriam fazer o que faz, mas que, infelizmente, ela não tinha opção.

- 21 As longas caminhadas são estratégias encontradas também por aqueles que querem se deslocar dentro do próprio município, uma vez que o transporte local é tão deficitário quanto o intermunicipal. Quando perguntei a uma moradora do bairro Neviana se ela ia muito ao centro de Ribeirão das Neves, ela disse: “vou sim, de ‘Viação Canelinha’”. Para os moradores de muitos dos bairros, ir para o centro de Neves é ainda mais difícil do que acessar a capital. Os moradores esperam muito, o ônibus passa em intervalos de duas horas; muitas vezes não se sabe ao certo quando irão passar. Eliane relatou já ter ido do Jardim Colonial ao bairro Liberdade a pé (a cerca de 6 km), andando por quase duas horas para poder chegar à casa da mãe. Optaram pela caminhada para economizar com a passagem e para evitar a longa espera até que o ônibus que conectasse o bairro passasse.
- 22 Andar de ônibus também significa, portanto, andar *fora* do ônibus. Caminhar da casa ao ponto, caminhar do ponto ao trabalho, caminhar quando o ônibus não vem. Mas, se alcançar o ônibus pode ser extremamente difícil, o percurso dentro dele não é mais fácil. Cruzar a metrópole em uma rodovia federal é uma experiência, via de regra, desconfortável e tensa. Nos horários de pico, os veículos ficam extremamente cheios, com lotação acima dos limites estipulados pelos órgãos gestores. As cadeiras são rapidamente ocupadas nos pontos iniciais de ambos os trajetos e, geralmente, aqueles que entram “no meio do caminho”, irão percorrer os próximos 40 minutos (que podem chegar a quase duas horas, a depender do trânsito) em pé. Uma moradora do bairro Neviana comentou, enquanto conversávamos, em sua casa:
- os ônibus de manhã são muito cheios; a pessoa fica em pé por até duas horas. Fica com a perna doce. E depois tem que ir trabalhar (...). É por isso que o pessoal revolta.
- 23 Na medida do possível, os moradores lançam mão de estratégias diversas para poder evitar viagens em pé: acordam mais cedo para conseguir os primeiros lugares nas filas, andam distâncias mais longas para poder chegar aos pontos iniciais, mesmo que tenham que ficar mais tempo esperando, saem de casa de madrugada, mesmo que tenham que chegar ao trabalho muito antes do horário, para evitar os horários de pico. Essas estratégias visam a amenizar o desconforto das viagens, mas muitas vezes acabam gerando desgastes sob outras formas, seja pelas esperas, pelas novas caminhadas, pela antecedência.
- 24 “Coloca lá no seu trabalho: o ônibus aqui é péssimo”, me disse dona Fátima. Nascida na Bahia, ela cresceu em Contagem e disse ter ido para o Veneza para sair do aluguel, onde vive há 40 anos. Mora com a filha, de 31 anos, e o neto de cinco. O descumprimento dos horários e a falta de segurança foram os primeiros problemas destacados por ela para o transporte metropolitano. Várias pessoas com quem conversei enfatizavam que, apesar de altas, as tarifas pagas não garantiam um serviço de qualidade. Em dias de chuva, as goteiras aparecem, deixando os veículos molhados. O desconforto era também agravado

por defeitos nas portas e nas janelas, que muitas vezes não fecham completamente, deixando entrar vento ou sol.

- 25 Além dos percursos serem longos, frequentemente realizados em pé e em condições desfavoráveis, os moradores de Neves apontam a insegurança das viagens como um dos principais problemas do transporte. Vi, com frequência, passageiros e motoristas conversarem sobre assaltos, regiões perigosas ao longo da BR e da necessidade de não parar em alguns dos pontos, especialmente durante a noite. A espera nos pontos, principalmente na BR, pode ser também motivo de grande receio para os usuários de ônibus, como relataram por diversas vezes. Perder o ônibus do próprio bairro e ter que caminhar para alcançar outras linhas deixa os moradores em situações de vulnerabilidade diante de assaltos. Esses problemas, claro, não se relacionam à estruturação dos transportes e passam por questões que afetam a metrópole de maneira mais abrangente. De toda forma, conformam o cotidiano daqueles que dependem dos meios coletivos de transporte para se mover na região. Torna-se importante pensar, portanto, como “a questão da segurança pública (...) se impõe como um fator limitante à mobilidade” (Itrans 2004: 35).
- 26 Assim, em dias quentes, o calor do sol torna as viagens quase insuportáveis; em dias frios, janelas que não fecham dão vazão a um forte vento que atinge diretamente aos passageiros. Sacolas para evitar “pés de barro”, saúde afetada por vento e sol, longas caminhadas de madrugada, veículos superlotados, acidentes e assaltos fazem parte do ir e vir de Ribeirão das Neves. Chegar e estar no ônibus são atividades que implicam em uma série de desgastes, cálculos e riscos, o que afeta diretamente as possibilidades de circulação dos moradores de Neves.

Quando o ônibus não passa

- 27 Nas esperas com Eliane e Efigênia, a impressão de que todos os ônibus passavam, menos o Colonial, não era mera impressão. De fato, a linha que atende a esse bairro possui frequência baixíssima, realizando apenas oito viagens durante os dias úteis, seis aos sábados e nenhuma aos domingos. O intervalo entre partidas durante a semana chega a ser de cinco horas durante o dia. Assim, se os horários de chegada/partida do trabalho não coincidirem exatamente com os do Colonial, os moradores do bairro acabam recorrendo a outras linhas – à do bairro vizinho, Cidade Neviana, ou a qualquer outra que passe pela BR-040 na altura do Trevo de Neves. Ambas as opções significam, no entanto, ampliar consideravelmente as caminhadas até as próprias casas. Como mencionado, o ônibus municipal que integra os diferentes bairros de Ribeirão das Neves é tão infrequente quanto o metropolitano e sua tarifa é também alta. A escassez das linhas de ônibus tem efeitos diretos sobre a organização do cotidiano dos moradores de Neves. Em lugares onde o ônibus não passa, as pessoas precisam criar novos arranjos práticos para efetivar os seus deslocamentos – recorrem a corridas em motos feitas por parentes e vizinhos (geralmente homens), caronas com algum conhecido que possua carro, ajustamento de horários e esperas significativas. Podem, ainda, fazer uso do transporte clandestino, caminhar extensivamente ou – por fim – simplesmente não se deslocar.
- 28 Certa vez, na linha 6360, que atende ao bairro Cidade Neviana, conversei 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 4:30hs, 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.

- 29 O mesmo acontecia na volta do serviço, quando trabalhava em um supermercado na região Sul da capital. O expediente ia até às 22:00hs, “era nesses supermercados chiques, que ficam abertos até tarde”, ela explicou. No entanto, o último ônibus para seu bairro saía da Avenida Oiapoque às 22:40hs e ela nunca conseguia pegá-lo a tempo. A única opção que restava a ela era voltar em algum ônibus que seguia pela BR e parava na entrada do seu bairro, no Trevo de Neves. Em seguida, tinha que caminhar até sua casa e, mais uma vez, convivía com a insegurança no trajeto, além do cansaço adicional após um dia extenso de trabalho. Ela enfatizou ainda que os motoristas frequentemente não cumpriam os horários da linha, o que prejudicava enormemente aos moradores, já habituados a longos períodos de espera.
- 30 Nas minhas idas e vindas pelos ônibus de Ribeirão das Neves, ouvi inúmeros relatos como esses, que apontavam para a insuficiência dos atendimentos existentes em oferecer serviços regulares aos seus usuários. A confiabilidade das linhas, tanto nos bairros maiores quanto nos menores, é baixa. Nos bairros que contam com linhas menos frequentes, no entanto, a pontualidade dos ônibus é ainda mais relevante, uma vez que o próximo veículo demora mais tempo para passar. A falta de ônibus tem como consequência, mais uma vez, a utilização de táticas diversas pelos moradores. No caso de caminhadas noturnas ou durante a madrugada, dos bairros à BR, homens e mulheres passam a conviver com os riscos que o trajeto incorre, principalmente de assaltos.
- 31 Atualmente, o trabalho da moradora do Neviana com quem conversei começa ao meio-dia. No entanto, ela se vê obrigada a pegar o ônibus de 9:25hs, pois o seguinte, às 10:05hs, nunca vem pontualmente – o que faz com que ela se atrase para chegar ao serviço. Para se prevenir, ela (e vários outros passageiros com quem conversei) sai de casa quase 3 horas antes do início do expediente. Ela insistiu: “aqui é assim: ou as pessoas chegam cedo demais no trabalho, ou se atrasam”. De outra moradora do Neviana ouvi o mesmo: “Os ônibus aqui não têm horário. Quando não atrasam, adiantam”. A falta de confiança no cumprimento dos horários dos ônibus tem consequências diretas no cotidiano de dona Fátima. Ela precisa estar no serviço às 6 horas da manhã e a viagem de sua casa ao trabalho dura, aproximadamente, uma hora. No entanto, ela sai de casa, todos os dias, às 4 da manhã, para garantir que chegará a tempo caso ocorra algum imprevisto. “Me sacrifico para não ter falatório. Saio de casa 4 horas para não chegar depois de 6. E se acontece alguma coisa na BR? Ontem mesmo teve acidente”.

- 32 Se, por um lado, estar às margens da BR-040 implica em acesso direto ao centro de Belo Horizonte através da rodovia – sendo essa, inclusive, uma das principais razões da ocupação da região – por outro, a rodovia representa uma barreira física entre bairros, uma zona de insegurança e acidentes, onde a alta velocidade pode dar lugar a horas sem se mover. De fato, a minha pequena experiência nos ônibus da região deixou evidente as dificuldades de depender da BR para chegar ao trabalho, para acessar as áreas mais centrais da metrópole. Se essas questões são constantes nas grandes vias dos centros urbanos, os problemas parecem ainda piores se tratando de uma rodovia federal, onde circulam em alta velocidade, além dos carros, motos e ônibus, caminhões e carretas.
- 33 Em uma ocasião, por volta de 17:30hs, entrei na linha Jardim Verona/Alterosa (6261), bairros conurbados ao Veneza, um dos maiores e mais antigos da região, com grande número de estabelecimentos comerciais. Estávamos em um veículo mais antigo; ao contrário da maior parte dos ônibus metropolitanos da região, suas cadeiras não tinham estofado e os assentos eram bastante desconfortáveis. Algumas luzes estavam falhando, principalmente no fundo do ônibus, e o carro estava um tanto escuro. Poucas pessoas conversavam entre si, muitas tinham fones de ouvido e/ou mexiam em seus celulares. Sentada, abordei a mulher ao meu lado, do modo como costumava fazer: “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?”. Ela respondeu calmamente: “É muito ruim, a situação é muito difícil”. A linha em que estávamos atendia diretamente ao bairro vizinho, o Jardim Verona. Ela comentou: “não temos ônibus e temos que pegar esse aqui, que quase não tem horário”. Mencionou os horários restritos da manhã, a ausência de ônibus no início da tarde, o espaçamento de uma hora dos ônibus do fim do dia. “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”.
- 34 Fomos conversando, os pontos foram passando e o ônibus começou a encher. Cedi meu lugar para uma senhora e fiquei em pé, no espaço destinado aos usuários de cadeira de rodas. O ônibus ficou todo ocupado, a parte da frente também. Uma senhora passou a roleta com uma criança no colo, que, no mesmo banco que outra, começou a reclamar. Era também possível ouvir uma criança chorando na parte da frente do ônibus. Fim da tarde, era por volta de 18 horas quando chegamos no perímetro urbano. O trânsito era intenso; só aliviou quando entramos para a esquerda, saindo da rua principal, que liga Ribeirão das Neves a Esmeraldas. As vias eram pavimentadas, mas sem iluminação. As pessoas foram descendo aos poucos, com as duas últimas saindo do ônibus no ponto final. Foi quando perguntei para o motorista se ele retornaria para o centro de Belo Horizonte e ele disse que não, que aquela tinha sido a sua última viagem. O próximo ônibus daquela linha só sairia por volta de 20 horas, como a passageira já havia me alertado. Ele sugeriu que eu esperasse na avenida principal e acabou me dando uma carona até lá, no caminho para a garagem.
- 35 Desci em direção ao ponto, onde uma mulher estava sentada, conversando com outra. Disse que já estava ali há 20 minutos esperando o ônibus municipal que vai para o

centro de Neves, apelidado pelos moradores de “Verdinho”. A moça ficou esperando pelo Verdinho por quase uma hora e meia. Nesse meio tempo, comentei da pesquisa e ela falou imediatamente sobre como o sistema era problemático. “Em especial, esse ônibus de Neves [o municipal]. Nunca passa”. Quando enfim embarcou no seu ônibus, fui tanto ao restaurante quanto na vendinha ao lado, para me assegurar com os outros moradores que os ônibus que eu aguardava, em direção ao centro de Belo Horizonte, ainda passariam. As senhoras que trabalhavam em ambos os estabelecimentos me confirmaram que sim: o atraso era comum, bastava esperar. A dona da venda disse também que os perueiros eram confiáveis, que os moradores sempre recorrem a eles e que eu poderia certamente pegar um.

- 36 Foi o que acabei fazendo. Após cerca de uma hora de espera, uma van passou no ponto e pude ver várias pessoas lá dentro, inclusive mulheres. Entrei e me sentei atrás, a dois assentos de um jovem que ouvia música com fones de ouvido e mexia em seu celular. Alguns pontos à frente, um homem entrou e se sentou ao meu lado. Éramos ao todo aproximadamente sete passageiros. Durante o percurso, o cobrador anuncia os destinos nas paradas dos ônibus. As vans são mais rápidas do que os ônibus e demoramos, naquele horário, menos de meia hora para chegar a Belo Horizonte. O carro não estava completamente novo, algumas partes estavam quebradas e a janela de trás não fechava. Ainda assim, a viagem foi confortável – bancos macios, estabilidade e veículo silencioso. O cobrador foi perguntando aos passageiros onde iam descer, para verificar a necessidade de parar em pontos específicos. Cobrou as passagens de todos no meio do trajeto, ainda na BR. Quando precisava, pedia troco para o motorista, que o fazia ao mesmo tempo em que dirigia. Os passageiros pareciam demonstrar certo afeto pelo motorista e cobrador – “vai com deus”, “obrigada”, “bom serviço” e outros cumprimentos eram trocados nas horas de desembarque. “Amém”, agradei ao cobrador quando chegou minha vez de descer, logo na entrada da Av. Barbacena, já na região central de Belo Horizonte.
- 37 O uso do transporte irregular de passageiros é uma realidade cotidiana para os moradores de Ribeirão das Neves. Realizado por vans ou por carros particulares comuns, os perueiros competem com o transporte oficial, pouco confiável, sem conforto e de frequência escassa. Segundo os índices de produtividade do sistema oficial, representados pelo Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), as linhas de Ribeirão das Neves que atendem aos bairros da BR-040 são consideradas deficitárias, ou seja, transportam poucos passageiros considerando as distâncias percorridas. No entanto, a presença dos perueiros e as táticas utilizadas para burlar o sistema regulamentado pelo poder público evidenciam que a ausência de passageiros nos ônibus não se deve simplesmente à baixa demanda por transporte na região. Pelo contrário, os relatos dos moradores de Neves evidenciam que o *próprio sistema engendra* a perda da demanda, fazendo com que seus possíveis usuários procurem formas alternativas para se deslocar.
- 38 Assim, o transporte público regular em Ribeirão das Neves convive atualmente com dezenas de perueiros que ofertam o serviço de modo não regularizado. Foi apenas naquela ocasião em que andei em um deles, vendo nas vans a única forma de lidar com o aperto do ônibus que não passava. A presença delas, no entanto, é constante. Não há espera em algum ponto do centro ou da BR, na rota dos ônibus que vão para Ribeirão das Neves, sem que pessoas anunciando o destino da viagem apareçam nas portas

semiabertas das vans, oferecendo uma alternativa mais rápida e confortável que os ônibus, pelo mesmo preço.

- 39 Para os moradores, percebo que as vans e outras formas de burlar o sistema são vistas de maneira ambígua. Por um lado, os usuários regulares dos ônibus, com quem conversei com maior frequência, questionam a presença dos perueiros, afirmando que não são seguros, que andam muito rápido, que frequentemente se envolvem em conflitos violentos, devido à disputa por passageiros. Além disso, não atendem àqueles que recebem vale-transporte através do sistema de bilhetagem eletrônico do transporte metropolitano. Dona Fátima, moradora do bairro Veneza, foi enfática ao dizer que os perueiros não resolvem a falta de ônibus, por todos os motivos destacados. No entanto, é inegável que representam uma alternativa em alguns dos bairros, uma vez que o transporte regular frequentemente deixa seus usuários na mão. Apesar das críticas que dirigiu aos perueiros, dona Fátima admitiu que se vê obrigada a recorrer a eles em momentos de urgência. Por um tempo, sua mãe fazia um tratamento de saúde em Belo Horizonte e ela precisava ir visitá-la, retornar ao bairro e ir de novo ao centro, para trabalho. Nessas ocasiões, dizia que só com as vans conseguia fazer os trajetos a tempo.

A roleta e o cerol: forjando resistências

- 40 Quando o ônibus não passa, as pessoas esperam por horas 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 que fazem parte da RIT 6 passaram a custar R\$6,10. O valor de duas passagens diárias gastas de segunda a sexta-feira durante um mês chega a R\$244,00 – aproximadamente um quarto do atual valor do salário mínimo. Aqueles que possuem vínculos formais no mercado de trabalho recebem vale-transporte, garantido por lei desde 1985. No entanto, mais de 30% da população ocupada do município trabalha sem carteira assinada ou por conta própria e não conta com o benefício (IBGE 2012). Como a maior parte das minhas interações ocorreu com pessoas que estavam *dentro* dos ônibus, na parte de trás, ou seja, que haviam pago a tarifa, os obstáculos representados pelo preço da passagem ficaram subdimensionados, aparecendo nos relatos dos passageiros sobre situações pelas quais já passaram ou de conhecidos.
- 41 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 era sentida diretamente, por exemplo, sobre as possibilidades dos moradores da região de conseguirem um emprego. 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 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. Como constatou Nascimento (2007:53), “ganha preferência na contratação quem mora perto do local de trabalho – o que transforma automaticamente o morar na periferia num fator de desemprego”.

- 42 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 residia anteriormente também: “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”. Assim, o peso das tarifas no orçamento das famílias é evidente e possui consequências diretas nas possibilidades de sociabilidade das pessoas.
- 43 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, utilizando o termo técnico para o não pagamento das passagens. 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, o que, ao contrário do que sustenta a mídia e o poder público, nada diz sobre o caráter de quem o pratica, mas sim sobre a impossibilidade de arcar com tarifas tão elevadas.
- 44 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. É, portanto, uma forma de resistir às injustiças de um sistema que não atende às necessidades da população. Certa vez, voltando de uma das viagens, já no centro de Belo Horizonte, me deparei com um *stencil* que dizia: *outro aumento não, legaliza o pulão*. Em outra, vi pichado na parede de trás de um ônibus: “se é público, por que você paga?”. A proposta do transporte gratuito, da tarifa zero é forjada por vários moradores de Neves, que sugerem a necessidade de sua efetivação.

- 45 Se as pessoas ressaltavam as dificuldades atuais do transporte na região, contaram também que antigamente a situação era ainda mais difícil. Dona Fátima, do Veneza, disse que quando chegou ali o bairro não possuía infraestrutura nenhuma, não tinha serviços básicos e o transporte era ainda pior. Os moradores do Veneza contam hoje com ônibus frequentes, mas o medo de serem assaltados é possivelmente maior do que daqueles que moram em bairros menores. Ao longo do tempo, foram sempre reivindicando melhorias no transporte e efetivando suas conquistas. Por muitos anos, contaram apenas com uma linha de ônibus que percorria toda a região, o 1155, que parava na entrada do bairro. Os moradores caminhavam longas distâncias para ir até suas casas e tiveram que fazer inúmeras manifestações para que o itinerário da linha se adaptasse às suas necessidades, sendo dividida em sublinhas que passaram a adentrar os bairros. As dificuldades eram ainda maiores no passado, quando havia poucos estabelecimentos comerciais na região e os moradores dependiam ainda mais do sistema público de transportes. A ligação com o centro do próprio município era feita também em um único ônibus, apelidado pelos moradores de “poeirinha”. “Lutamos muito para ter as coisas”, disse dona Fátima. E ainda lutam. As dificuldades vão se renovando. Se antes tinham que andar por duas horas para fazer compras no centro de Neves, por falta de transporte e de estabelecimentos comerciais no Veneza, hoje lidam com falta de médicos no posto de saúde, assaltos e passagens de ônibus caríssimas.
- 46 Apesar das condições dos transportes serem precárias – “péssimas”, como sempre me diziam – isso não significa que os usuários se resignam a essas condições, se portando de forma passiva e aceitando que as viagens sejam um momento de puro desgaste. As viagens são, sobretudo, desgastantes e desconfortáveis, mas, na medida do possível, os passageiros tentam fazer com que elas sejam também momentos de descanso, sociabilidade e descontração. Frequentemente, as pessoas compartilham lanches com seus conhecidos, contam casos, desabafam, riem. Muitas dos passageiros se conhecem pelo convívio no ônibus e é ali que relatam o que se passa nos seus espaços de trabalho, lazer, familiar. Em muitas ocasiões, mulheres de variadas idades contavam casos sobre seus filhos, as dificuldades em casa, os problemas com os patrões. As experiências eram, em grande parte, compartilhadas, e as pessoas trocavam conselhos e ofereciam ajuda entre si.
- 47 Ainda assim, a insegurança e vulnerabilidade são elementos constantes nas histórias de vida dos moradores do bairro, perpassadas diretamente pelas impossibilidades de conseguir e se manter em seus trabalhos, de melhorar suas condições de vida, de transitar pela cidade. O direito básico de ir e vir é sistematicamente negado a eles. Os moradores não reivindicam mudanças revolucionárias; muitas vezes, querem simplesmente um ônibus às 4:30hs da manhã aos finais de semana para poderem chegar ao trabalho. O choque com a lógica da eficiência econômica é evidente: disponibilizar transporte em horários de menor demanda (aparente) implica em arrecadação e lucro

menores e esses são os fatores que determinam a oferta do serviço – não a necessidade de trabalhadoras de se deslocar. Para que o sistema tivesse uma estruturação mínima nos dias de hoje, os moradores tiveram que fazer duras reivindicações ao longo do tempo. “Deus é que sabe quantos milhões de pneus tivemos que queimar”, uma mulher do bairro Neviana afirmou. E completou: “aqui é tudo na brutalidade”. Revidam de maneira “brutal” a um cotidiano que é ainda mais cruel. Ela justifica: “eu acho que [queimar pneus] não é revolta, não. É justiça”.

Considerações finais

- 48 Mover e parar o sistema, entrar no jogo, mas também boicotá-lo fazem parte das relações entre os moradores e o transporte público em Ribeirão das Neves. Burlar o sistema passa tanto pela carona no ônibus, visando ao deslocamento no próprio bairro, quanto pelo motorista que permite que o ambulante entre no veículo, quanto por aqueles que bloqueiam a BR por horas. Assim, os moradores de Neves são, em grande parte, trabalhadores que reproduzem a lógica mercantilizada do sistema, mas também que veem os limites dessa configuração e, por isso, estão constantemente reivindicando um direito que lhes é negado. Ligam para as garagens, questionam os motoristas, fiscal e outros passageiros, marcam reuniões com as autoridades públicas, param rodovias, queimam ônibus e pneus.
- 49 Depois de uma longa conversa com uma moradora do bairro Neviana, saímos da BR e entramos na avenida em direção ao centro de Neves. Chegando no bairro, ela me apontou as paradas e as distâncias que os moradores do Colonial têm que caminhar para chegar a suas casas. Disse ainda que uma boa parte do Neviana fica distante do trajeto do ônibus e, por isso, o itinerário deveria ser mais abrangente, passando por essas áreas, nas encostas de um morro. Contou casos de conhecidos, especialmente de uma amiga que trabalhava nos finais de semana e passava pelas mesmas dificuldades que ela viveu. Demonstrou plena certeza da influência negativa de uma tarifa tão cara no cotidiano dos moradores; apontou falhas sutis e estruturais no sistema, desde o comportamento dos motoristas até a lotação dos ônibus. Disse, por exemplo, que ao contrário do que afirmava a empresa, o ônibus nunca ficava completamente vazio: “tem sempre 6, 7 pessoas para ir à cidade”. Afirmou que em bairros da capital, o mesmo acontece - fora dos horários de pico, os ônibus transitam quase vazios, mas continuam rodando em horários frequentes. Assim, ela percebe que a “baixa demanda” não era o real motivo para a baixa oferta, mas sim uma política excludente, que garante mais mobilidade a uns do que a outros. Para ela, se o transporte é oferecido a outras partes da cidade, “até na favela”, os moradores de Neves também têm direito a ônibus frequente: “se uma pessoa precisa voltar de Belo Horizonte depois das 22:40, não tem como. Tem que ficar por lá”. Diante das constatações tão evidentes dos problemas e das consequências para os moradores, perguntei o que ela achava que poderia ser feito. Ela disse que única solução seria a consciência dos donos das empresas de ônibus: “porque eles têm carro, né? Eles podem andar de carro; se precisar, até de avião. Então podiam pensar na gente, pensar nos pobres. Mas não, eles só querem ganhar dinheiro. Eles deviam ajudar a gente, porque a gente que ajuda eles; a gente que ajuda eles a ficarem ricos”.
- 50 O problema do transporte é, evidentemente, um problema de classe. Mas também uma realidade sentida de modo diverso por homens e mulheres, brancos e negros, jovens e

idosos. Durante as conversas que tive dentro dos ônibus de Neves, 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 sociabilidade, mas pela configuração rígida e restritiva do transporte público, que, ao deixar moradores fora dos ônibus, os deixa também fora da cidade.

BIBLIOGRAFIA

- BARBOSA, Jorge Luiz. 2016. “O significado de mobilidade na construção democrática da cidade”. In: BALBIM, Renato; KRAUSSE, Cleandro; LINKE, Clarisse (orgs.), *Cidade e Movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília: Ipea/ITDP, 2016, pp. 43-56.
- BIEHL, João; MCKAY, Ramah. 2012. “Ethnography as Political Critique”. *Anthropology Quarterly*, n. 4, pp. 1209-1227.
- CARVALHO, Carlos Henrique. 2016. “Desafios da mobilidade urbana no Brasil”. Texto para discussão, n. 2198. Brasília: Ipea.
- CARVALHO, José Jorge. 2001. “O olhar etnográfico e a voz subalterna”. *Horizontes Antropológicos*, n. 5, pp. 107-147.
- COSTA, Heloisa. 1983. *The production of popular residential land developments in Belo Horizonte, Brazil*. Londres: Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano, The Architectural Association Planning Department.
- GOLDMAN, Márcio. 1999. “Antropologia contemporânea, sociedades complexas e outras questões”. In: _____. *Alguns antropologia*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, pp. 93-122.
- GOMIDE, Alexandre. 2003. “Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas”. Texto para discussão, n. 960. Brasília: Ipea.
- IBGE. 2012. *Censo Brasileiro de 2010*. Rio de Janeiro: IBGE.
- ITRANS. 2004. *Mobilidade e Pobreza: relatório final*. Brasília: Itrans.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Plano municipal de regularização fundiária sustentável do município de Ribeirão das Neves. Relatório produto 2 - Levantamento e Diagnóstico - Volume 1*. Belo Horizonte, Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana, 2009.
-

NASCIMENTO, Manoel. 2007. "Transporte coletivo urbano e luta de classes: um panorama da questão". Cadernos do CEAS: Revista Crítica de Humanidades, n. 226, pp. 47-63.

NOTAS DE FIM

1. As linhas de ônibus possuem, além de numeração e descrição oficiais, nomes dados pelos próprios usuários. Assim, pega-se "o Colonial", "o Neviana" e "o Veneza", ao invés de 6310, 6360 e 6320 ou dos nomes das linhas exibidos nos letreiros.
2. Neste trabalho, tomo a liberdade de me referir ao município da forma usual feita pelos seus moradores: simplesmente como "Neves".
3. Nessa região, estão localizados mais de quinze bairros, em loteamentos iniciados na década de 1970 e, de maneira mais intensa, nos anos 1980 e 1990. Divididos em quatro aglomerações urbanas, esses bairros se caracterizam como populares, com casas autoconstruídas, insuficiência de serviços coletivos e infraestrutura urbana. A população desses bairros chega a mais de 30 mil habitantes na aglomeração formada pelos bairros Veneza, Florença, San Genaro e entorno, 13 mil no entorno dos bairros Vereda e Liberdade e 6 mil nos bairros do entorno do chamado Trevo de Neves, Jardim Colonial, Cidade Neviana e Belvedere. A quarta e menor aglomeração é formada pelos bairros Nápoli e Franciscadriângela, com cerca de 3 mil moradores. Há, na região, apenas um bairro com características destoantes: o condomínio fechado Vale do Ouro, local de primeira ou segunda residência para população com alta renda.
4. Informações trabalhadas a partir de dados do Censo de 2010, divulgadas pelo IBGE.

RESUMOS

Nesse artigo, analiso o cotidiano nos transportes coletivos em Ribeirão das Neves, na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Inserido no processo de periferação e segregação territorial da capital mineira, o município possui linhas de ônibus pouco frequentes, de baixa qualidade e caras, o que afeta diretamente a possibilidade de seus moradores acessarem outras regiões da metrópole. Percorrendo os ônibus metropolitanos de Ribeirão das Neves, foi possível perceber alguns dos obstáculos enfrentados pelos seus moradores no acesso aos serviços de transporte e as suas consequências sobre um cotidiano já árduo. A partir da observação participante, apresento uma reflexão sobre o ir e vir dos moradores de Neves, analisando, também, as estratégias encontradas por eles para resistir a um sistema que atua fortemente para sua imobilidade.

In this article, I analyze the daily routine in the public transit of Ribeirão das Neves, in the Metropolitan Region of Belo Horizonte. The municipality was occupied as a result of the expansion of peripheral areas in Belo Horizonte and a precarious system of transport aggravates processes of territorial segregation. Low-frequency bus lines, as well as a precarious service and high fare prices directly affect the possibility of those who live in Ribeirão das Neves to access the city. Riding through buses of the region, some of the obstacles faced daily in transit came to light, evidencing their severe consequences on an already difficult routine. As I depict some scenes of the metropolitan buses, I reflect upon the coming and going of those who live in Ribeirão das Neves and analyze the strategies created to resist a system that pushes them into further immobility.

ÍNDICE

Keywords: mobility, public transit, urban buses, spatial segregation, Ribeirão das Neves

Palavras-chave: mobilidade, ônibus urbano, segregação espacial, Ribeirão das Neves, transporte coletivo

AUTOR

MARINA ABREU TÔRRES

Mestra em Planejamento Urbano e Regional pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR/UFRJ. Graduação em Ciências Sociais pela UFMG.

E-mail: marabreut@gmail.com