

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

# O mover-se na periferia da metrópole:

cidadania mutilada  
pelo precário  
acesso ao  
transporte público  
em Ribeirão  
das Neves — MG  
e as alternativas  
(i)legais de  
transporte.

Mariana Azevedo dos Santos

Mariana Azevedo dos Santos

**O MOVER-SE NA PERIFERIA DA METRÓPOLE: cidadania mutilada pelo precário acesso ao transporte público em Ribeirão das Neves e as alternativas (i)legais de transporte**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestra em Geografia.

Área de concentração: Geografia Humana

Linha de pesquisa: Produção do Espaço, Ecologia, Política, Cultura e Educação em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Geraldo Magela Costa

Belo Horizonte  
2024

S237m  
2024

Santos, Mariana Azevedo dos.

O mover-se na periferia da metrópole [manuscrito] : cidadania mutilada pelo precário acesso ao transporte público em Ribeirão das Neves e as alternativas (i)legais de transporte / Mariana Azevedo dos Santos. – 2024.

171 f., enc. il. (principalmente color.)

Orientador: Geraldo Magela Costa.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2023.

Área de concentração: Geografia Humana.

Linha de pesquisa: Produção do Espaço, Ecologia, Política, Cultura e Educação em Geografia.

Bibliografia: f. 164-171.

1. Geografia urbana – Ribeirão das Neves (MG) – Teses. 2. Transportes coletivos – Ribeirão das Neves (MG) – Teses. 3. Transporte e Estado – Ribeirão das Neves (MG) – Teses. I. Costa, Geraldo Magela da, 1943-. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Instituto de Geociências. III. Título.

CDU: 911.3:711 (815.1)



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
COLEGIADO DO CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

### FOLHA DE APROVAÇÃO

**"O MOVER-SE NA PERIFERIA DA METRÓPOLE: CIDADANIA MUTILADA PELO PRECÁRIO ACESSO AO TRANSPORTE E AS ALTERNATIVAS (I)LEGAIS DE TRANSPORTE"**

**MARIANA AZEVEDO DOS SANTOS**

Dissertação de Mestrado defendida e aprovada, no dia 05 de julho de 2024, pela Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais, constituída pelos seguintes professores:

**Geraldo Magela Costa**

IGC/UFMG

**Heloisa Soares de Moura Costa**

IGC/UFMG

**Jupira Gomes de Mendonça**

EA/UFMG

**Leandro Cardoso**

EE/UFMG

Belo Horizonte, 05 de julho de 2024.



Documento assinado eletronicamente por **Leandro Cardoso, Professor do Magistério Superior**, em 05/07/2024, às 12:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Heloísa Soares de Moura Costa, Professor(a)**, em 05/07/2024, às 14:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Geraldo Magela Costa, Professor Magistério Superior - Voluntário**, em 05/07/2024, às 14:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jupira Gomes de Mendonça, Professora do Magistério Superior**, em 08/07/2024, às 19:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.ufmg.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.ufmg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **3305191** e o código CRC **3DE913A2**.

*Aos que, cotidianamente, enfrentam longas e  
precárias viagens entre casa e trabalho.*

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço à minha mãe pelo apoio, cuidado e, principalmente, acreditar em mim.

À minha irmã Júlia, pela amizade e companheirismo.

Ao meu avô Cipriano pelo carinho e pelos intermináveis cafezinhos que me ajudaram na escrita desta dissertação.

À minha tia Cidinha, que sempre vibra e torce por mim.

Aos meus amigos Késia e Brey, que desde nosso ingresso na Geografia em 2017 têm sido um porto seguro, compartilhando as alegrias e dificuldades da pós-graduação.

Ao meu amigo e colega de trabalho, Rafael, pelas trocas na universidade e no trabalho, e pelas partidas de totó.

Aos colegas do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFMG, cuja troca ultrapassou os limites físicos da universidade.

Ao professor Dr. Geraldo Costa, pela orientação, ensinamentos, paciência e apoio na escrita deste trabalho, e por sua trajetória, que admiro e que me inspira.

Ao professor Dr. Fábio Tozi, que me mostrou a geografia e a o tipo de pesquisa que gostaria de seguir. Sua orientação nas iniciações científicas e TCC foram fundamentais para a escrita desta dissertação.

Aos professores da banca, Prof. Dr. Leandro Cardoso, Professora Dra. Jupira Mendonça e, principalmente, à Professora Dra. Heloísa Costa, que, mesmo sem saber, desde a graduação inspiraram minha escrita e trajetória enquanto geógrafa, além de terem contribuído imensamente para a construção desta pesquisa.

Aos demais professores do Instituto de Geociências da UFMG por mostrarem a beleza da geografia e a necessidade da luta por uma geografia cidadã.

“Há desigualdades sociais que são, em primeiro lugar, desigualdades territoriais, porque derivam do lugar onde cada qual se encontra. Seu tratamento não pode ser alheio às realidades territoriais. O Cidadão é o indivíduo no lugar” (Santos, 2014 [1987], p. 123).

## RESUMO

O município de Ribeirão das Neves, inserido na Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH, é marcado por estigmas, indo desde cidade presídio até cidade dormitório, os quais refletem diretamente na qualidade de vida dos residentes. Com uma forte conexão e interação com Belo Horizonte, devido à infraestrutura precária e às poucas oportunidades de emprego, as viagens entre esses dois municípios são frequentes. Apesar de importante, este fluxo na RMBH é negligenciado. Percebe-se que a existência desta região como unidade administrativa não implica uma integração efetiva entre o sistema de transporte dos 34 municípios que a compõem, revelando a natureza municipalista da gestão de transporte na região. Os moradores enfrentam diariamente o que Kowarick (2000) denominou espoliação urbana, ao lidarem com viagens longas e precárias entre suas casas e locais de trabalho, frequentemente com salários baixíssimos. Esta pesquisa tem como objetivo principal evidenciar a cidadania mutilada pelo acesso precário ao transporte público em Ribeirão das Neves e a alternativa que surge desta precariedade. Os moradores deste município enfrentam muitos desafios, como a frequência nos horários dos ônibus, as tarifas altas, as rotas elaboradas, dentre outras coisas, o que limita seus deslocamentos, revelando uma imobilidade relativa (Santos, 2009). Diante do falho sistema de transporte público, surge como alternativa o transporte alternativo de passageiros, oferecido pelos chamados “perueiros”. Embora ilegal, tem sido uma saída quando os ônibus estão atrasados, superlotados ou simplesmente não passam. Apesar das dificuldades, os usuários do transporte público não são passivos; há uma luta constante por melhores condições para se tornarem verdadeiros cidadãos. Torna-se fundamental repensar a mobilidade cotidiana, considerando o sistema de transporte de Ribeirão das Neves a partir da perspectiva territorial.

Palavras-chave: Ribeirão das Neves; transporte público; transporte alternativo; imobilidade relativa.

## **ABSTRACT**

The municipality of Ribeirão das Neves, located within the Metropolitan Region of Belo Horizonte (RMBH), is marked by stigmas ranging from being known as a prison city to a dormitory city, which directly affects the resident's quality of life. With a strong connection and interaction with Belo Horizonte due to its precarious infrastructure and limited job opportunities, travel between these two municipalities is frequent. Despite its importance, this flow within the RMBH is neglected. The existence of this region as an administrative unit does not imply effective integration between the transportation systems of the 34 municipalities that compose it, revealing the municipalist nature of transportation management in the region. Residents face what Kowarick (2000) called "urban spoliation" daily, dealing with long and precarious commutes between their homes and workplaces, often with meager wages. This research aims to highlight the mutilated citizenship caused by the precarious access to public transportation in Ribeirão das Neves and the alternative that arises from this precariousness. Residents of this municipality face many challenges, such as infrequent bus schedules, high fares, and complicated routes, among other issues, which limit their mobility, revealing a relative immobility (Santos, 2009). Faced with the failing public transportation system, alternative passenger transportation, provided by so-called "perueiros", emerges as a solution. Although illegal, it has become a recourse when buses are delayed, overcrowded, or simply do not show up. Despite the difficulties, public transportation users are not passive; there is a constant struggle for better conditions to become true citizens. It is essential to rethink daily mobility, considering the transportation system of Ribeirão das Neves from a territorial perspective.

**Keywords:** Ribeirão das Neves; public transportation; alternative transportation; relative immobility.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

|                                                                                                                                                                                                |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Quadro 1 – Empregabilidade em Ribeirão das Neves – 2023.....                                                                                                                                   | 54 |
| Quadro 2 – Empregabilidade no setor industrial de Ribeirão das Neves. ....                                                                                                                     | 55 |
| Quadro 3 – Viagens realizadas para municípios limítrofes a Ribeirão das Neves em 2019 e 2021. ....                                                                                             | 85 |
| Quadro 4 – Linhas de transporte coletinho municipal em Ribeirão das Neves.....                                                                                                                 | 94 |
| Quadro 5 – Linhas municipais de Ribeirão das Neves.....                                                                                                                                        | 95 |
| Quadro 6 – Principais Problemas/Gargalos/Carências do Sistema de Mobilidade da Cidade.....                                                                                                     | 99 |
|                                                                                                                                                                                                |    |
| Figura 1 – Localização da Região Metropolitana de Belo Horizonte. ....                                                                                                                         | 26 |
| Figura 2 – Localização de Ribeirão das Neves.....                                                                                                                                              | 39 |
| Figura 3 – Localização dos estabelecimentos prisionais em Ribeirão das Neves .....                                                                                                             | 42 |
| Figura 4 – Inserção da Penitenciária José Maria Alckmin no município de Ribeirão das Neves. ....                                                                                               | 44 |
| Figura 5 – Penitenciária José Maria Alckmin – PJMA. ....                                                                                                                                       | 46 |
| Figura 6 – Crescimento de Ribeirão das Neves.....                                                                                                                                              | 49 |
| Figura 7 – Estoque de empregos no município de Ribeirão das Neves por setor. ....                                                                                                              | 54 |
| Figura 8 – IDHM de Ribeirão das Neves de 1991 a 2010.....                                                                                                                                      | 57 |
| Figura 9 – IDH RMBH – 14.....                                                                                                                                                                  | 58 |
| Figura 10 – Escolaridade da população adulta em Ribeirão das Neves. ....                                                                                                                       | 59 |
| Figura 11 – Escolaridade da população adulta em Nova Lima. ....                                                                                                                                | 60 |
| Figura 12 – Evolução das proporções de extremamente pobres, pobres e vulneráveis à pobreza inscritas no CadÚnico após o bolsa família no município - Ribeirão das Neves/MG - 2014 a 2017. .... | 61 |
| Figura 13: Localização das regiões metropolitanas brasileiras .....                                                                                                                            | 69 |
| Figura 14 – Viagens realizadas com origem o município de Ribeirão das Neves, MG. 81                                                                                                            |    |
| Figura 15 – Viagens realizadas por faixa etária em Ribeirão das Neves, MG.....                                                                                                                 | 82 |
| Figura 16 – Municípios limítrofes a Ribeirão das Neves. ....                                                                                                                                   | 83 |
| Figura 17 – Número de viagens com origem em Ribeirão das Neves, considerando os três municípios mais populosos da RMBH. ....                                                                   | 84 |
| Figura 18 – Municípios limítrofes a Ribeirão das Neves. ....                                                                                                                                   | 85 |

|                                                                                                                                              |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 19 – Viagens realizadas para municípios limítrofes a Ribeirão das Neves em 2019 e 2021. ....                                          | 86  |
| Figura 20 – Motivo das viagens realizadas .....                                                                                              | 87  |
| Figura 21 – Anúncio de implantação do Sistema Integrado de Transporte de Ribeirão das Neves – 2019. ....                                     | 89  |
| Figura 22 – Sistema Integrado de Transporte de Ribeirão das Neves: funcionamento – 2019. ....                                                | 90  |
| Figura 23 – Ligação regional em Ribeirão das Neves – principais eixo. ....                                                                   | 92  |
| Figura 24: O sistema viário de Ribeirão das Neves – um arquipélago .....                                                                     | 98  |
| Figura 25 – Postagem da Prefeitura Municipal de Ribeirão das Neves sobre as melhorias advindas com o SIT Neves. ....                         | 106 |
| Figura 26 – Passageiro abre guarda-chuva dentro do ônibus por causa de goteiras. ...                                                         | 107 |
| Figura 27 – Desabafo de usuária do transporte público de Ribeirão das Neves. ....                                                            | 110 |
| Figura 28 – Comentários em uma publicação. ....                                                                                              | 111 |
| Figura 29 – Desabafo de usuário do transporte público de Ribeirão das Neves. ....                                                            | 111 |
| Figura 30 – Denúncia de uma usuária sobre as condições de funcionamento dos ônibus nos fins de semana. ....                                  | 112 |
| Figura 31 – Protesto por ampliação dos horários de ônibus (2023). ....                                                                       | 113 |
| Figura 32 – Reclamação de um usuário de ônibus sobre as roletas duplas. ....                                                                 | 114 |
| Figura 33 – Comentários a respeito do aumento da tarifa de ônibus em Ribeirão das Neves. ....                                                | 115 |
| Figura 34 – Informe da Prefeitura Municipal de Ribeirão das Neves acerca dos procedimentos em relação a COVID-19 no transporte público. .... | 116 |
| Figura 35 – Reclamação de usuária do transporte público em relação à lotação os ônibus e locais de espera. ....                              | 117 |
| Figura 36 – Protesto de perueiros em frente à Câmara de São Paulo pela legalização da atividade. ....                                        | 129 |
| Figura 37 – A “Guerra dos Perueiros” em 2001.....                                                                                            | 133 |
| Figura 38 – Campanha desenvolvida pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SetraBH), (2018). ....         | 136 |
| Figura 39 – Protesto contra a Lei nº 13.855 de 2019. ....                                                                                    | 142 |
| Figura 40 – Protesto dos Perueiros na Praça Sete contra a lei federal 13.855.....                                                            | 144 |
| Figura 41 – Candidatos à vereador no município de Ribeirão das Neves, nas eleições passadas. ....                                            | 145 |

|                                                                                               |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 42 – Transporte alternativo em veículos menores, nas proximidades do Ceasa, 2024. .... | 147 |
| Figura 43 – Protesto do transporte alternativo e reafirmação enquanto sujeitos.....           | 150 |

## SUMÁRIO

|                                                                                                                                                     |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| INTRODUÇÃO .....                                                                                                                                    | 12  |
| 1. A METRÓPOLE SELETIVA E O USO DIFERENCIAL DO ESPAÇO POR SEUS HABITANTES .....                                                                     | 16  |
| 1.1 As metrópoles na periferia capitalista .....                                                                                                    | 17  |
| 1.2 Crescimento e pobreza na Região Metropolitana de Belo Horizonte.....                                                                            | 25  |
| 1.3 Dos estigmas à cidadania mutilada em Ribeirão das Neves .....                                                                                   | 37  |
| 1.4 Para além das unidades prisionais: pobreza e subcidadania em Ribeirão das Neves.....                                                            | 49  |
| 2. A IMOBILIDADE RELATIVA EM RIBEIRÃO DAS NEVES.....                                                                                                | 65  |
| 2.1 Uma região desintegrada: a precariedade do transporte na Região Metropolitana de Belo Horizonte .....                                           | 67  |
| 2.2 O Sistema de Transporte de Ribeirão das Neves e a imobilidade relativa.....                                                                     | 88  |
| 2.3 Uma análise de conteúdo a partir das redes sociais: a mobilidade precária conforme os usuários do transporte público de Ribeirão das Neves..... | 103 |
| 3. OUTRA FORMA DE SE MOVER NA PERIFERIA DA METRÓPOLE ....                                                                                           | 120 |
| 3.1 Transporte alternativo, “clandestino”, “ilegal”, “informal”, um breve histórico.....                                                            | 121 |
| 3.2 Do clandestino ao suplementar, a chegada do transporte alternativo na metrópole belorizontina .....                                             | 125 |
| 3.3 Transporte alternativo em Ribeirão das Neves .....                                                                                              | 137 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS .....                                                                                                                          | 159 |
| REFERÊNCIAS.....                                                                                                                                    | 163 |



# Introdução

## INTRODUÇÃO

No meio técnico-científico-informacional, marcado pela globalização, é possível notar o uso diferencial das metrópoles (Santos, 2009). Este varia de acordo com sua localização, classe social e raça, sendo comum a observação do uso restrito ou incompleto do espaço por muitos indivíduos, não podendo estes utilizar a metrópole em sua totalidade. Essas diferenças foram agravadas pelo fenômeno da implosão na cidade industrial, discutido por Lefebvre (2016[1968]), em que a implosão do núcleo, ou seja, a concentração de riquezas, bem como de contradições, faz com que ela exploda. Assim, a cidade implodida, caracterizada pela concentração dos elementos que compõem a rede urbana e pela maior densidade técnica e de bens de consumo coletivo, culmina na explosão, extrapolando o núcleo, e, a partir de seu crescimento, favorece a extensão e fragmentação da rede urbana.

No entanto, a densidade destes elementos vai se tornando rarefeita ao passo em que se olha para o urbano criado a partir da explosão. Assim, observa-se certa restrição de acesso aos bens e serviços por pessoas que não estão localizadas no centro da metrópole, impossibilitando o uso total das cidades por seus habitantes. Nesse sentido, as pessoas passam a ser o que Santos (2014 [1987]) denominou prisioneiros do lugar, já que são as pessoas que, por falta de recursos e possibilidades, não podem usufruir da totalidade da cidade, ficando restritas a dado espaço.

O Brasil está inserido periféricamente na economia capitalista. Desse modo, todas as desigualdades advindas de tal sistema se materializam aqui de modo mais vivaz. Assim, “O processo de urbanização recria o atraso a partir de novas formas, como contraponto à dinâmica de modernização” (Maricato, 2000. p. 21). Ermínia Maricato, em *As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias*, expõe as contradições do planejamento urbano no Brasil. Conforme a autora, no Brasil, observa-se sobre o planejamento o seguinte: “Podemos dizer que se trata de ideias fora do lugar porque, pretensamente, a ordem se refere a todos os indivíduos, conforme os princípios do modernismo ou da racionalidade burguesa” (Maricato, 2000, p. 122). A ideia de ordem, nutrida a partir do modernismo, se difundiu, no entanto, sem compreender as especificidades dos espaços em que foi inserida. Assim, os preceitos de ordenamento territorial pouco ou nada dizem respeito à realidade de um país da periferia capitalista.

Neste trabalho, assim como em Costa, “o objeto sob análise é essencialmente um fenômeno urbano. Além disso, é um fenômeno urbano que ocorre em um país capitalista em desenvolvimento.” (Costa, 2019, p.168). É importante ressaltar essa afirmação, considerando como a cidadania se apresenta nos países da periferia capitalista, sobretudo no Brasil, interesse específico da pesquisa. Vivencia-se aqui uma não cidadania, quase cidadania. Para Milton Santos, “uma cidadania mutilada, subalternizada, muito longe do que, habitualmente, em outros países capitalistas, define o instituto” (Santos, 2014, p. 37).

Tendo como referência uma metrópole inserida perifericamente na economia capitalista, se discutirá o uso diferencial da metrópole por seus habitantes, considerando, sobretudo, a imobilidade relativa de que falava Milton Santos (2009 [1991]). Nessa perspectiva, busca-se lançar luz sobre as cidadanias mutiladas (Santos, [1987] 2014), sobre o direito negado à cidade (Lefebvre, 2016) e, ainda, às subcidadanias de que tratou Lúcio Kowarick (2000). Aqui, busca-se uma geografia pensada a partir da perspectiva do espaço vivido, que segundo Milton Santos é deixado sob o poder do mercado, que “consagra desigualdades e injustiças e acaba por ser, em sua maior parte, um estado sem cidadãos” (Santos, 2014, p. 21).

A presente pesquisa perpassa o fluxo metropolitano entre Belo Horizonte e Ribeirão das Neves, isto é, a mobilidade espacial nesta região, abrangendo seus problemas e carências. Busca-se compreender os motivos pelos quais o transporte alternativo se apresenta com tamanha força em Ribeirão das Neves. Procura-se ainda a aproximação com os “sujeitos da ação”, isto é, aqueles que convivem diariamente com a precariedade do transporte, bem como com os trabalhadores do transporte alternativo. Por fim, este trabalho se propõe a entender o transporte alternativo de passageiros, seu funcionamento e táticas para burlar o território normado.

A pesquisa se dividirá em três partes: a primeira delas consistirá em uma revisão bibliográfica acerca da temática do crescimento metropolitano, da periferização e, sobretudo, da seletividade da metrópole. A segunda parte será voltada ao sistema de transporte de Ribeirão das Neves e às precariedades vivenciadas pela população, no que concerne à mobilidade e acessibilidade. Na terceira e última parte, serão discutidos o transporte alternativo de passageiros em Ribeirão das Neves e as táticas utilizadas por este sistema.

Para a elaboração deste trabalho, serão acionadas as categorias de análise espacial desenvolvidas por Milton Santos para compreender os usos do território por meio da mobilidade na metrópole e seu entorno, procurando destacar, de sua obra, elementos para

compreender a cidadania mutilada pelo precário acesso ao transporte. Outros autores também serão acionados, tais como: Flávio Villaça, cujas contribuições para a compreensão da metropolização dos espaços são fundamentais; Ermínia Maricato também será importante para falar da cidade informal e a vida dentro dela, além de, quanto ao planejamento, ajudar no seu entendimento por meio da noção de “ideias fora do lugar” (2000); Ana Clara Torres Ribeiro, cujo conceito de “mercado socialmente necessário” (2005) contribui para a compreensão do transporte alternativo e sua manutenção cotidiana; Vera Telles contribuirá para se pensar a vida nas estatísticas da ilegalidade, tal como se encontra o transporte alternativo; Lúcio Kowarick, por fim, será essencial para discutir a espoliação urbana e as mazelas do transporte na periferia.

A Pesquisa Origem Destino 2019-2021, principal pesquisa relacionada aos fluxos metropolitanos na RMBH, será de fundamental importância para o entendimento dos fluxos com origem em Ribeirão das Neves. Ela contribuirá para uma maior compreensão quantitativa e qualitativa das viagens com origem neste município, permitindo, nas seções seguintes, a análise das principais rotas, que correspondem especialmente a Belo Horizonte. Além disso, por meio da análise de conteúdo proposta por Bardin (2011), será realizado um panorama acerca da mobilidade precária em Ribeirão das Neves, a partir de postagens realizadas no Facebook, referentes ao transporte no município entre 2019 e 2024.

Para aproximação dos sujeitos da ação, aqueles que vivem esses precários deslocamentos e os que fornecem outra forma de se movimentar na periferia da metrópole, isto é, os perueiros, serão realizados trabalhos de campo com o objetivo de dialogar com esses sujeitos. Como forma de aproximação, também serão acompanhados grupos do Facebook e Instagram, nos quais grande parte dessas pessoas é ativa e vê como um espaço para manifestar suas lutas e também suas dores.

A partir da soma dessas partes, pretende-se, como principal objetivo desta pesquisa evidenciar a cidadania mutilada pelo precário acesso ao transporte público no município de Ribeirão das Neves e a alternativa de transporte que surge desta precariedade. Essa cidadania mutilada, ou não cidadania, é marcada pela relativa imobilidade de seus habitantes, resultado da explosão da metrópole e da exclusão planejada de determinada população. Nesta pesquisa, busca-se evidenciar a necessidade de um olhar sobre o território como um abrigo, e não apenas como um recurso.



Justinópolis

# 1.

## A metrópole seletiva e o uso diferencial do espaço por seus habitantes

## 1. A METRÓPOLE SELETIVA E O USO DIFERENCIAL DO ESPAÇO POR SEUS HABITANTES

Olhando-se o mapa do país, é fácil constatar extensas áreas vazias de hospitais, postos de saúde, escolas secundárias e primárias, informação geral e especializada, enfim, áreas desprovidas de serviços essenciais à vida social e à vida individual. O mesmo, aliás, se verifica quando observamos as plantas das cidades em cujas periferias, apesar de uma certa densidade demográfica, tais serviços são igualmente ausentes. É como se as pessoas nem estivessem lá (Santos, 2014, p. 59).

Neste capítulo, vislumbra-se uma reflexão acerca da seletividade da metrópole, buscando entender a modernização incompleta e seletiva de que falava Santos (2009 [1991]). Observa-se que, nessa modernização, existem espaços muito distintos sem que seja necessário percorrer grandes distâncias, como ocorre entre os municípios de Ribeirão das Neves e Belo Horizonte. Discutir-se-á aqui a explosão da metrópole conforme Lefebvre (1999) e como a extensão do tecido urbano é determinante para a criação de extensas periferias, abordando, assim, a metropolização de Belo Horizonte e a criação do município de Ribeirão das Neves a partir dessa explosão.

Na primeira parte, busca-se analisar as metrópoles na periferia capitalista e a pobreza urbana, nas quais se observa a degradação da vida cotidiana, revelando a face moderna da pobreza, que está intimamente ligada ao empobrecimento dos trabalhadores. Discutir-se-á como a exclusão e a pobreza se manifestam na metrópole e repercutem em uma cidadania que não se concretiza. Nesse contexto, nota-se a espoliação urbana vivenciada pelos trabalhadores mais pobres.

A segunda parte deste capítulo discute Belo Horizonte enquanto uma metrópole corporativa e fragmentada, tendo como inspiração a proposição de Santos (2009 [1991]) sobre a metrópole de São Paulo. A partir de autores como Costa (1994) e Villaça (1998), buscar-se-á entender como a seletividade da metrópole se apresenta no contexto da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Apresentado o panorama acerca da metrópole de Belo Horizonte, partir-se-á para a análise da materialização da explosão da metrópole, como ocorre em Ribeirão das Neves, com suas carências e estigmas. A partir disso, poderá ser vislumbrada a cidadania mutilada neste município, para que, mais adiante, se possa compreender como a formação de Ribeirão das Neves tem levado a formas precárias de políticas de transporte e mobilidade e ao surgimento de outras formas de se mover na periferia da metrópole.

## 1.1 As metrópoles na periferia capitalista

Historicamente, nas metrópoles é possível observar espaços contrastantes, marcados por intensas desigualdades socioeconômicas. Na periferia das metrópoles, observa-se com maior amplitude a precariedade e a pobreza vivenciada por seus moradores. Precariedade do morar, precariedade de acesso a bens de consumo coletivo e, sobretudo, a precariedade do mover-se.

O conceito de metrópole, como aponta Lencioni (2003), é polissêmico, ainda mais ao considerar as especificidades que compõe cada espaço. Todavia, ainda conforme a autora, alguns pontos são comuns às conceituações em torno do que é uma metrópole, como “a ideia de que a metrópole possui um tamanho expressivo, quer relativo ao número de sua população, quer em relação à sua extensão territorial” (Lencioni, 2003, p.45). Outro ponto é que “a metrópole tem uma extensa gama de atividades econômicas, destacando-se a concentração de serviços de ordem superior” (Lencioni, 2003, p. 45). A geógrafa menciona, ainda, que a metrópole constitui “um *locus* privilegiado da modernidade”. Como quinto ponto, a autora fala da concentração de “emissão e transmissão de fluxos de informação e comunicação” (Lencioni, 2003, p.45). Por fim, conclui que “a metrópole se constitui em um nó significativo de redes, sejam de transporte, informação, comunicação, cultura, inovação, consumo, poder ou, mesmo, de cidades” (Lencioni, 2003, p. 45).

Sobre o processo de metropolização, Lencioni (2003) afirma que ele está relacionado ao espaço e não à cidade, visto que metropolização do espaço designa um processo, uma ação em curso. Assim, a metropolização constitui-se um processo socioespacial que confere ao espaço características metropolitanas. Ainda segundo a autora:

O processo de metropolização dos espaços implica, portanto, um território no qual os fluxos de pessoas, de mercadorias ou de informações são múltiplos, intensos e permanentes. Aí é comum a presença de cidades conurbadas, bem como a concentração das condições gerais necessárias às particulares condições da reprodução do capital nos dias atuais (Lencioni, 2003, p.48).

O crescimento das metrópoles, por meio dos processos de “implosão” e de “explosão”, tem resultado, ao longo do tempo, em espaços cuja concentração de riquezas e técnica é demasiada em contraposição a espaços nos quais essa concentração é rarefeita. Há uma explosão do tecido urbano. Todavia, o que se observa é que não há uma extensão homogênea do tecido urbano, significando, assim, que as benesses da vida urbana serão

mais ou menos inseridas em dado espaço conforme a lógica de acumulação capitalista. Na passagem abaixo, Lefebvre (1999) informa sobre as contradições da metrópole explodida:

Multidão e solidão. Nela [na grande cidade] o espaço torna-se raro: bem valioso, luxo e privilégio mantidos e conservados por uma prática (o “centro”) e estratégias. Decerto a cidade se enriquece. Atrai para si todas as riquezas, monopoliza a cultura, como concentra o poder. Devido à sua riqueza, explode. Quanto mais concentra os meios de vida, mais torna-se insuportável nela viver (Lefebvre, 1999, p. 89 *apud* Almeida *et al.*, 2017, p. 327).

Após os apontamentos sobre as metrópoles e também sobre sua expansão, é importante falar da manifestação da pobreza nestes espaços, mais especificamente, a pobreza urbana. Santos (2013 [1978]) fala da dificuldade de se definir a pobreza. Como ponto central, o autor afirma que “a noção de pobreza, ligada desde o início à noção de escassez, não pode ser estática nem válida em toda parte” (Santos, 2013, p. 18). Assim, embora a pobreza exista em toda parte, como afirma Santos (2013), ela é relativa e determinada a partir de um ponto. Ademais, estudar e apontar a pobreza vai além de estatísticas e números, embora estes sejam ferramentas que contribuem para a análise do fenômeno. Dentro do campo dos estudos urbanos, a pobreza nas cidades tem sido muito discutida atualmente.

Costa, ao traçar um panorama dos estudos urbanos no Brasil, aponta que “novos processos de exclusão urbana foram identificados no Brasil e na América Latina em geral, especialmente pela periferização da forma de morar dos trabalhadores nas grandes metrópoles”. (Costa, 2015, p. 26). A fim de ilustrar a forma como a pobreza urbana era analisada no Brasil, o estudioso traz alguns autores para elucidar os contrapontos de ideias dentro do campo de estudos urbanos. Dentro deste campo, um conceito bastante trabalhado para se discutir a pobreza urbana é o de marginalidade urbana. Nesse sentido, para discutir a marginalidade urbana, Costa mobiliza as obras de Quijano (1974) e Num (1969), para os quais a marginalidade urbana era vista “como um fenômeno mais permanente e estrutural” (Costa, 2015, p.26). Assim:

[...] relacionavam um problema da pobreza urbana na América Latina diretamente à questão da inserção da economia desse subcontinente, dos anos de 1950 em diante, no processo dependente de industrialização, caracterizado pela produção capital-intensiva, poupadora de mão-de-obra e controlada pelos grandes monopólios internacionais. De acordo com análises, as características de tal industrialização deram origem a uma população marginal em termos ocupacionais – massa marginal, nos termos de José Num (1969) – que estava largamente concentrada nas maiores aglomerações urbanas (Costa, 2015, p. 26).

Todavia, um outro grupo de pesquisadores brasileiros tendia a ver essa marginalidade de modo distinto. Costa (2015) aponta que estes entendiam a marginalidade como um modo com que a classe dominante resolvia de forma temporária os “estrangulamentos no processo de crescimento econômico”. (Roberts, 1978, p. 159 *apud* Costa, 2015, p. 23). Destacam-se, nesse sentido, conforme Costa, autores como “Oliveira (1981), Kowarick (1974; 1975; 1979), Faria (1976), Cardoso (1973) e Singer (1973)” (Costa, 2015, p. 26). De acordo com o autor, a principal diferença em relação ao entendimento do urbano era a forma de interpretação do modo de produção então vigente nos países latino-americanos. Os primeiros enxergavam de modo dual o desenvolvimento econômico na América Latina, enquanto para o segundo grupo este processo não era dual, sendo a economia apenas uma, “recheada” por distintas formas de servir à expansão do capital, estando todas elas articuladas. A análise a que se pretende este estudo alinha-se mais ao segundo grupo apresentado.

Vera Telles (2013 [2001]) escreve sobre a pobreza no Brasil e, sobretudo, em relação à pobreza urbana. A autora destaca que a pobreza urbana, ao trazer novas problemáticas e questões enfrentadas nas cidades, difere da pobreza anteriormente vivida, inserida em lugares em que esteve “desde sempre”. Conforme Telles,

Ponto cego instaurado no centro mesmo de um Brasil moderno, a pobreza urbana arma um novo campo de questões ao transbordar dos lugares nos quais esteve configurada “desde sempre”: nas franjas do mercado de trabalho, no submundo da economia informal, nos confins do mundo rural, num nordeste de pesada herança oligárquica, em tudo o mais que, enfim, que fornecia (e ainda fornece), as evidências da lógica excludente própria das circunstâncias históricas que presidiram a entrada do país no mundo capitalista (Telles, 2013, p. 15).

Ainda de acordo com Telles, nessa nova manifestação da pobreza, observa-se a manifestação da degradação da vida cotidiana, revelando assim a face moderna da pobreza, bastante ligada ao empobrecimento dos trabalhadores.

[...] a face moderna da pobreza aparece registrada no empobrecimento dos trabalhadores urbanos integrados nos centros dinâmicos da economia do país, seja pela deterioração salarial que se aprofundou durante os últimos anos, seja pela degradação dos serviços públicos que afetam a qualidade de vida das cidades, seja ainda pelo desemprego em larga escala que atinge o setor formal da economia (Telles, 2013, p.16).

No Brasil, percebe-se a questão da pobreza bastante ligada a uma cidadania que não se concretiza. Nesse sentido, Telles é essencial ao defender que a pobreza no Brasil nunca foi encarada no âmbito da cidadania. De acordo com a autora, neste país, a pobreza é “transformada em natureza, resíduo que escapou à potência civilizadora da

modernização e que ainda tem que ser capturado e transformado pelo progresso” (Telles, 2013, p. 20). Sempre vista em contraponto à ideia de modernidade capitalista, a pobreza é transformada em paisagem e vista como algo a ser transformado a partir do desenvolvimento econômico. Ao afirmar que “O enigma da pobreza está inteiramente implicado no modo como os direitos são negados na trama das relações sociais” (Telles, 2013, p.21), a autora provoca uma reflexão sobre a pobreza enquanto imposição.

Nas grandes cidades e, sobretudo, nas suas periferias, a pobreza é evidente. Associada a ela está a negação de direitos e, por conseguinte, a visualização de uma subcidadania, cidadania restrita, cidadania mutilada ou não cidadania. Na periferia do capitalismo, conforme aponta Telles, vivencia-se um modelo peculiar de cidadania, “dissociado dos direitos políticos e também das regras da equivalência jurídica, tendo sido definido estritamente nos termos da proteção do estado, através dos direitos sociais, como recompensa ao cumprimento com o dever do trabalho” (Telles, 2013, p. 23).

Ainda conforme a autora, vivencia-se uma cidadania na qual o “conceder” direitos está associado à inserção formal do sujeito no mercado de trabalho, sendo os direitos entregues como uma recompensa pelo trabalho cumprido. Estes direitos, segundo a autora, são direitos que recriam desigualdades, “pela sua vinculação profissional, são também direitos que não se universalizam, sobrepondo às diferenças sociais uma outra clivagem que transforma em não cidadãos os que escapam as regras do contrato” (Telles, 2013, p. 24).

Para eles, foi reservado o espaço da assistência social, cujo objetivo não é elevar condições de vida, mas minorar a desgraça e ajudar a sobreviver na miséria (Sposati, 1988). Este é o lugar dos não direitos e da não cidadania. É o lugar no qual a pobreza “vira” a carência, a justiça se transforma em Caridade e os direitos em ajuda aqui o indivíduo tem acesso não por sua condição de cidadania, mas pela prova de que dela está excluído (Telles, 2013, p. 24).

No modelo de cidadania aqui vivenciado, conforme aponta a autora, os direitos não se universalizam e ao invés da justiça social, observa-se a “assistência social” e a “caridade”. Nota-se, assim, “uma pobreza transformada em condição natural, [em que] não existem sujeitos, [condição na qual] homens e mulheres se veem privados de suas identidades, já que são homogeneizados na situação estigmatizadora da carência” (Telles, 2013, p.27).

Em continuidade aos estudos da pobreza e marginalidade urbana, a historiadora Maria Angela de Almeida Souza fala da importância de revisitar as questões que permeiam o debate acerca da pobreza:

A persistência da pobreza e de necessidades essenciais não satisfeitas; o aumento das desigualdades e a permanência das práticas de violação de liberdades políticas elementares e de liberdades formais básicas; a precarização do trabalho e a crescente vulnerabilidade do trabalhador; além das reconfigurações espaciais, com a tendência cada vez maior de exclusividade de espaços residenciais e comerciais, privatização de espaços públicos e estigmatização de espaços populares, evidenciam a importância de se revisitar os diversos enfoques que a questão da pobreza vem assumindo no debate acadêmico ocidental (Souza, 2018, p. 2).

Como expõe a autora, a persistência da pobreza, bem como das questões que a permeiam, são cotidianas e estão muito distantes de um fim. Dessa forma, trabalhos que se preocupem com o tema, para além de termos quantitativos, se fazem essenciais. A partir do estudo da pobreza urbana, potencialmente se torna mais claro o entendimento das dinâmicas dentro das cidades, os processos, as formas, as estruturas e as funções que permeiam estes espaços.

Para Souza, uma forma de compreensão da pobreza urbana é partir da “vulnerabilidade social como expressão do cerceamento dos direitos, sejam eles econômicos, políticos ou culturais, o que conecta o conceito de vulnerabilidade à discussão da pobreza e da exclusão” (Souza, 2018, p.12). Para isso, a autora mobiliza Kaztma (1999), criador do conceito de AVEO – Ativos, Vulnerabilidade e Estrutura de Oportunidades” (Kaztma, 1999 *apud* Souza, 2018), que relaciona a vulnerabilidade e a falta de oportunidades à pobreza. Como melhor explica Souza (2018),

Nele, a vulnerabilidade é entendida como o desajuste entre ativos e passivos e a estrutura de oportunidades, proveniente da capacidade dos atores sociais de aproveitar oportunidades em outros âmbitos socioeconômicos e melhorar sua situação. Essa leitura das vantagens e desvantagens sociais – na forma de ativos e oportunidades – embasa uma nova forma promovida pela Cepal de tratamento do tema, abordando as vulnerabilidades socioeconômica e sociodemográfica (Souza, 2018, p. 12).

Assim, ainda conforme a autora, “As desvantagens são apresentadas como condições sociais que afetam negativamente pessoas, comunidades ou lugares, produzindo e, ao mesmo tempo, refletindo a pobreza” (Souza, 2018, p. 12). Desse modo, conforme Souza em referência a Kaztman e Filgueira (2006), “correspondem a menos acesso, seja por conhecimento ou disponibilidade – e menor capacidade de gestão dos recursos e oportunidades dos quais a sociedade dispõe para o desenvolvimento de seus membros” (Souza, 2018, p. 12). Ainda de acordo com a historiadora,

[...] a vulnerabilidade relacionada à pobreza, exclusão e marginalização constitui-se expressão do desajuste entre ativos e estruturas de oportunidades em três principais campos: recursos pessoais, recursos de direitos e recursos em relações sociais (Souza, 2018, p. 13).

Outra vertente teórica que analisa a pobreza a partir da vulnerabilidade, conforme Souza, é a de vulnerabilidade “como expressão do cerceamento dos direitos”, que consiste “na abordagem crítica ao sistema capitalista em vigor” (Souza, 2018, p. 14). Dentro desta abordagem, Hopenhayn (2002), um dos teóricos que a compõe, associa o fenômeno da pobreza urbana “à restrição ao direito de ter dignidade, de ter saúde, de ter habitação digna, de ser respeitado, de ter participação política, de ser representado, de ser ouvido, de poder falar” (Hopenhayn *apud* Souza, 2018, p. 14).

Souza aponta, ainda, que “em perspectiva semelhante, Kowarick (2002) associa a vulnerabilidade ao cerceamento do acesso aos bens da cidadania, principalmente relacionados ao emprego, aos serviços de proteção” (Souza, 2018, p.14). Assim, nesta abordagem, a pobreza é resultado do sistema capitalista, que em sua existência faz da vulnerabilidade o cotidiano de uma grande parcela da população. Na abordagem da pobreza a partir da vulnerabilidade, sendo esta a expressão do cerceamento dos direitos, percebe-se, conforme Souza (2018, p.14), que “concebem a vulnerabilidade como decorrente do desenraizamento social e econômico, associada principalmente a formas de emprego irregular, informal, intermitente ou ocasional”.

Adentrando mais nesta abordagem, autor fundamental para a compreensão da pobreza urbana, Kowarick (2000) associa essa pobreza à exploração do trabalho e à espoliação urbana. Para isso, utiliza o exemplo de São Paulo, mas compreendendo este fenômeno, é possível observá-lo repetidamente nas metrópoles brasileiras de modo amplo. O autor expõe que no ano de 1985 habitava na Região Metropolitana de São Paulo um número superior a 14 milhões de pessoas, vivendo a maioria em condições precárias de habitação. Espaços predominantemente autoconstruídos, em favelas, cortiços e em áreas nas quais os serviços públicos são ausentes. Nesse contexto, ainda sobrevivem com salários mínimos, “revelando um acentuado grau de pauperismo e precárias condições urbanas de existência” (Kowarick, 2000, p.19).

A pobreza nas cidades, conforme Kowarick (2000), está intimamente ligada ao processo de exploração do trabalho, embora não esteja restrita a ele. Nesse sentido, visualiza-se nas metrópoles o que o autor denominou espoliação urbana. A espoliação urbana “é a somatória de extorsões que se opera pela inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, que juntamente ao acesso à terra e a moradia apresentam-se como socialmente necessários à reprodução dos trabalhadores” (Kowarich, 2000, p. 22). Sobre essa somatória de extorsões, Kowarick aponta:

Baixos salários, o desgaste decorrente das longas jornadas de trabalho do período de expansão econômica ou o desemprego são causas que têm levado à enorme dilapidação da energia física e mental dos trabalhadores, que são subnutridos, moram em habitações precárias e desprovidas de infraestrutura, não têm acesso a serviços médicos adequados ou ao sistema educacional, elementos, entre outros, fundamentais para a reprodução da força de trabalho (Kowarick, 2000, p. 2).

As longas horas gastas nos transportes, sobretudo os coletivos, é parte marcante da espoliação urbana, por meio de um duplo processo de espoliação, a do trabalho e a do mover-se para/do trabalho. Kowarick (2000) aponta que a espoliação urbana está diretamente associada à acumulação do capital e à pobreza que deriva dela.

Neste mesmo sentido, no livro *São Paulo 1975: Crescimento e Pobreza*, Camargo *et al.* (1975) discutem o crescimento em ritmos completamente diferentes: o da população e o do atendimento às necessidades dessas pessoas na metrópole de São Paulo e, por conseguinte, a pobreza urbana. Como se pode observar, é evidente que a metrópole de São Paulo tem sido objeto de estudo por uma ampla variedade de autores, incluindo Camargo *et al.* (1975), Santos (2014), Kowarick (2000) e outros. Isso se deve ao seu tamanho, à magnitude dos processos que a permeiam e, sobretudo, ao fato de que é nela que os problemas e maravilhas do ambiente urbano se manifestam inicial e vigorosamente. Como destacado por Camargo *et al.* (1975), o crescimento de São Paulo foi tão significativo que, ao contrário dos slogans anteriores, surgiu o imperativo “São Paulo deve parar” (Camargo *et al.*, 1975, p.21). As condições de vida da população deterioraram-se tão profundamente que as questões relacionadas ao crescimento e às suas consequências se tornaram frequentes.

O intenso crescimento econômico da cidade de São Paulo tem sido acompanhado da deterioração das condições de vida de amplas parcelas de sua população. A interligação entre o processo de crescimento urbano e o aumento dos problemas urbanos tornou-se tão visível que há alguns anos um prefeito chegou a inverter o celebre slogan urbanista da cidade: de propósito “São Paulo deve parar!”. Referir-se principalmente S.Exa. ao déficit de serviços e obras públicas, cujo crescimento era mais rápido de que o das medidas possíveis para solucioná-lo e até mesmo do que o das previsões do planejamento. O exercício de imaginação proposto, o de que o controle do crescimento da cidade tornaria possível disciplinar seus problemas, tem de atribuir ao próprio desenvolvimento ou a sua rapidez, os incômodos sofridos pela população (Camargo *et al.*, 1975, p. 21).

Como mostrado no trecho em questão, de acordo com os órgãos públicos não era possível prover serviços e obras públicas que atendessem ao ritmo de crescimento desta cidade e, sobretudo, de seu entorno. Santos reforça estes apontamentos ao dizer que “a paisagem urbana se estende muito mais depressa do que os serviços destinados a

assegurar uma vida correta à população” (Santos, 2014, p. 60). Nesse contexto, torna-se essencial discutir as periferias criadas a partir da implosão da cidade, materializadas no processo de explosão. Espaços estes, onde impera a pobreza urbana. Kowarick fala destes espaços, as periferias, “No plural. Isto porque são milhares de vilas e Jardins. Também porque são muito desiguais. Algumas mais consolidadas do ponto de vista urbanístico; outras, acampamentos destituídos de benfeitorias básicas” (Kowarick, 2000, p. 43). O ponto em comum está nas condições em que estão inseridas:

Mas, no geral, com graves problemas de saneamento, transporte, serviços médicos escolares, em zonas onde predominam casas autoconstruídas, favelas ou o aluguel de um cubículo situado no fundo de um terreno em que se dividem as instalações sanitárias com outros moradores: é o cortiço da periferia. Zonas que abrigam população pobre, onde se gastam várias horas por dia no percurso entre a casa e o trabalho. Lá impera a violência. Dos bandidos, da polícia, quando não dos “justiceiros”. Lá é por excelência o mundo da sub cidadania (Kowarick, 2000, p. 43).

Neste espaço de constante subcidadania, as condições de moradia também manifestam precariedade. Dentre as soluções de moradia no contexto da pobreza, as autoconstruções se mostram marcantes. Kowarick aponta que essa forma de construção foi predominante a partir de 1950 e, embora tenha havido declínio após 1980, ao final da década de 1990 ainda se contabilizavam:

[...] milhões de pessoas naquilo que os técnicos convencionaram chamar de “casas precárias de periferia”, situadas em lotes no mais das vezes “clandestinos”, carente de infraestrutura, onde se edificam – no que se ironicamente chamam de horas livres – moradia em péssimas condições de habitabilidade (Kowarick, 2000, p.50).

Kowarick (2000) descreve que estas construções se dão ainda em bairros localizados em áreas distantes dos centros de emprego, de difícil acesso, nos quais as melhorias públicas chegam lentamente. No processo de autoconstrução, muitas pessoas sacrificam anos de trabalho nos fins de semana e à noite, vendem suas férias, utilizam o fundo de garantia, fazem horas extras e reduzem o consumo, inclusive alimentar, a fim de evitar, do modo que podem, ter que conviver com o pagamento de aluguel. Essas condições de luta pela casa própria e fuga do aluguel são reveladoras das condições de pobreza em que estão inseridas grandes partes das pessoas nas periferias da metrópole. Nesse cenário, nota-se que as desigualdades urbanas não apenas se consolidam, mas se reproduzem continuamente através de processos históricos e estruturais. A pobreza urbana descrita por Kowarick torna-se um reflexo das disparidades na distribuição dos recursos e da ausência de políticas públicas eficazes. Assim, os espaços periféricos emergem como territórios da exclusão, onde direitos básicos são negados ou precariamente garantidos.

A partir das condições descritas por Kowarick (2000), é possível observar a emergência de um estado de subcidadania. Segundo o autor, a subcidadania se manifesta através da “irregularidade, ilegalidade ou clandestinidade em face de um ordenamento jurídico institucional que, ao desconhecer a realidade socioeconômica da maioria, nega o acesso a benefícios básicos para a vida nas cidades” (Kowarick, 2000, p. 54). O autor argumenta que este fenômeno não é meramente resultado do “inconsciente perverso de tecnocratas bem-intencionados” (Kowarick, 2000, p.55), mas sim de um processo político que cria uma concepção de ordem restritiva e excludente, resultando na ampla condição de subcidadania urbana.

A subcidadania urbana traz luz a uma série de violências enfrentadas pelos mais pobres, sendo fruto da espoliação urbana a que estão confinados. De acordo com Kowarick, a violência enfrentada nas cidades não diz respeito somente à violência da polícia ou dos bandidos. Trata-se da violência “dos salários, transportes e jornadas de trabalho; isso para não falar nas situações de doenças acidentes e desemprego ou nas formas espoliativas de moradia”. (Kowarick, 2000, p. 55).

Dessa forma, em consonância ao que diz Kowarick (2000), nas Regiões Metropolitanas, visualizam-se, a partir de sua expansão, as mutilações das cidadanias de que fala Santos (2014 [1987]). As formas de mutilação destas cidadanias são as mais diversas: estão expressas nos processos de morar, de deslocar, de acesso, assim como nas condições diferenciadas pela raça.

## **1.2 Crescimento e pobreza na Região Metropolitana de Belo Horizonte**

A Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), instituída em 1973 pela Lei Complementar n.º 14, carrega em sua totalidade as contradições do “desenvolvimento” e do crescimento. Composta, atualmente, por trinta e quatro municípios, essa região, expressa imensas desigualdades socioeconômicas. Belo Horizonte, município que se constitui enquanto metrópole, pode ser entendida, a partir da proposição de Santos (2009 [1990]), referindo-se a São Paulo, como uma metrópole corporativa e fragmentada. A localização desta da RMBH pode ser observada na Figura 1.



que se expandem horizontalmente, sem, contudo, ocupar grandes extensões de áreas vazias próximas a seus centros. Sobre esse mesmo processo, em São Paulo, Kowarick aponta:

Decorrente de um patamar de acumulação que se torna mais diversificado e complexo, fundamentalmente com a entrada massiva do capital estrangeiro do decênio de 60, a periferização da moradia popular foi viabilizada pela alteração prévia no sistema de transporte que começou a ocorrer a partir de 1940: o bonde passa a ser paulatinamente substituído pelo ônibus, veículo muito mais versátil na produção de terras habitáveis, unindo casas autoconstruídas nas periferias destruídas de infraestrutura aos locais de emprego servindo de intensa especulação imobiliária à medida que zonas longínquas foram transformadas em “lotes”, vendidos, no mais das vezes, de forma legalmente irregular. Enquanto esse fenômeno ocorria nas periferias que se multiplicavam, as áreas mais próximas dos centros, em grande parte já equipadas, eram retidas para fins especulativos. Esse processo originou, assim, os chamados “vazios urbanos”, que, mais cedo ou mais tarde, passaram a ser servidos por infraestrutura urbana gerada pelo Estado, o qual, por esta via, valorizou enormemente um vasto estoque de terrenos que permanecera vedado à moradia da população (Kowarick, 2000, p. 27).

Neste mesmo sentido, sobre Belo Horizonte, Heloisa Costa expõe um “processo de extraordinário crescimento urbano, quase todo externo à Avenida do Contorno, tanto em termos demográficos, quanto em termos de terra urbanizada” (Costa, 1994, p. 55). Em momento posterior, esse crescimento extraordinário se deu, sobretudo, pela expansão metropolitana periférica e, como será visto mais adiante, primordialmente pela produção do espaço a partir de loteamentos populares.

Sobre os processos de explosão e especulação, marcantes na expansão das metrópoles brasileiras, Santos (2009) disserta que a localização periférica dos conjuntos residenciais se apresenta como uma justificativa à instalação de serviços públicos e/ou sua demanda. Essas estruturas servem como “extensores” urbanos. À medida que o poder público insere nesses espaços água, esgoto, eletricidade, calçamento, dentre outros, valoriza os espaços vazios mais próximos ao centro e, conseqüentemente, catalisa o crescimento horizontal e, em conjunto, a especulação imobiliária. Ainda de acordo com Milton Santos, nesse processo “os pobres são as grandes vítimas” (Santos, 2009, p.37), considerando que o preço da terra, a partir dessas valorizações, em grande medida não é acompanhado das condições materiais para a permanência da população pobre nesses espaços.

Assim como na metrópole de São Paulo, em Belo Horizonte é possível observar a concentração das benesses urbanas no entorno imediato. Em contraste, à medida que se olha para o entorno mais distante da metrópole, a existência destes bens e serviços torna-se demasiadamente escassa. Percebe-se, conforme Costa, “a demarcação rígida de

espaços excludentes” (Costa, 2006, p.102). Todavia, a Região Metropolitana de Belo Horizonte apresenta alguns contrastes em sua totalidade, destacando-se, sobretudo, o eixo sul, composto por municípios como Nova Lima e Brumadinho. Este eixo de expansão da RMBH se mostra com alta concentração de renda, além de maior direcionamento de seus espaços a camadas de média a alta renda. Nesse sentido, é possível observar ilhas de riqueza e pobreza na metrópole, como bem aponta Kowarick (2000):

A produção do espaço gera, portanto, zonas que por causa do preço da terra só podem ser destinadas às camadas de maior poder aquisitivo; nelas, a um custo econômico alto, corresponde a um ônus social – medido em termos de infraestrutura e serviços públicos – praticamente nulo. Por outro lado, nas zonas onde esses elementos são praticamente inexistentes – que são as únicas que a população pauperizada tem acesso –, o custo econômico é relativamente baixo, mas, em contrapartida, o ônus social medido em termos de espoliação urbana é extremamente alto (Kowarick, 2000, p. 28).

Sobre essas ilhas de riqueza e pobreza, é possível traçar aproximações ao duplo processo vivido pela cidade industrial, o de implosão-explosão, como anteriormente mencionado. De acordo com Almeida *et al.* (2017), como argumento para explicar o processo de implosão na metrópole contemporânea, pode-se falar da criação de centralidades de comando advindos do capitalismo global nestes espaços, abrigando, portanto, poder político e econômico. Segundo os autores, há uma retomada da importância dos espaços centrais enquanto abrigadores de atividades econômicas:

[...] esses espaços centrais são retomados pelo crescimento dos serviços, do setor financeiro e de atividades de inovação produtiva e tecnológica (Soja, 2000). Os serviços são destacados por Lefebvre (2001b, p. 149), ao afirmar que “enfim e sobretudo (sic), a cidade e aglomeração urbana concentram ‘serviços’”. Ainda, é possível argumentar que a própria transformação da cidade em mercadoria, inserida no processo de mercantilização de tudo, colabore com a revalorização das áreas centrais (Almeida, Monte-Mór & Amaral, 2017, p. 328).

Desse modo, marcou-se a valoração dos espaços centrais, nos quais, a partir da mercantilização de tudo e, sobretudo, da proposição da cidade enquanto mercadoria, reforça-se a centralidade dos espaços centrais. Nesse sentido, Milton Santos e Maria Laura Silveira apontam que nas “condições de globalização, novas fontes de riqueza e novas razões de pobreza se estabelecem nas grandes cidades.” (Santos e Silveira, 2020, p. 286).

Nota-se, na metrópole implodida, a concentração de bens e serviços, como mencionado acima, além da tríade apontada por Lefebvre (2016), na qual se vivencia a festa, a política e o mercado. Todavia, no processo de explosão da metrópole, com o

tecido urbano se estendendo para além do centro e das áreas de poder, nota-se um escasseamento destes serviços, do poder político e da festa. Pode-se enxergar, ainda, uma série de pares dialéticos propostos por Milton Santos ao longo de sua obra em relação ao espaço: espaços luminosos e espaços opacos; espaços fluidos e espaços viscosos; e espaços lentos e espaços velozes.

Chamando atenção aos primeiros pares dialéticos acima mencionados (espaços luminosos e espaços opacos), para Santos e Silveira (2020) os espaços luminosos são aqueles que melhor permitem a circulação de informações e pessoas, facilitando a comunicação e a integração social. Nas palavras destes autores:

[...] espaços luminosos aqueles que mais acumulam densidades técnicas [científicas] e informacionais, ficando assim mais aptos a atrair atividades com maior conteúdo em capital, tecnologia e organização. Por oposição, os subespaços onde tais características estão ausentes seriam os espaços opacos. Entre esses extremos haveria toda uma gama de situações. Os espaços luminosos, pela sua consistência técnica e política, seriam os mais susceptíveis de participar de regularidades e de uma lógica (Santos e Silveira, 2020, p. 264).

Já os espaços opacos são aqueles nos quais a densidade técnica é, em sua maior parte, rarefeita. Neles, ao contrário dos espaços luminosos, é mínimo o acesso às informações, aos serviços e às oportunidades. Sobre estas áreas, é possível mencionar a frequente associação às áreas periféricas e que concentram a população de baixa renda.

Dentro deste contexto de existência de áreas contrastantes no contexto de implosão e explosão da metrópole, Roberto Monte-Mór fala que nesse processo “multiplicam-se as fronteiras (urbanas), tanto internamente e nas franjas das aglomerações quanto nos espaços regionais e rurais incorporados à lógica urbano-industrial dominante” (Monte-Mór, 2006, p.17). Com a urbanização extensiva, tem-se então uma dominação e centralidade desta sobre áreas novas e antigas. Cabe dizer, ainda, que quando a indústria chega ao território brasileiro, junto a ela instala-se uma grande densidade de novas técnicas, que modificam o espaço no qual se instalam, criando novas racionalidades. Por fim, essas técnicas se espriam, criando o que Monte-Mór (2003) vai chamar de urbanização extensiva. A metrópole se expande, mas também se fragmenta, criando extensas Regiões Metropolitanas e fazendo com o que o urbano se instale, agora, sob o que antes era campo. Cabe salientar, no entanto, que este urbano não fica restrito ao entorno das metrópoles, ele atinge todos os espaços do território nacional, embora não atinja todos os lugares.

Na Região Metropolitana de Belo Horizonte, como pode ser observado no texto de Costa (2003), a urbanização extensiva se apresenta em materialidade, buscando um

afastamento do sentido político da cidade por meio do processo de autoss segregação. O urbano, transpassado a condomínios fechados que se constituíram sob a premissa de retorno à natureza, apresentam em si uma alienação dos problemas sociais. Este urbano, que se estende no Eixo Sul da RMBH, revela a produção do espaço capitalista no padrão centro-periferia, no qual as benesses da rede urbana são sentidas e vividas nos espaços centrais. O eixo sul materializa o encontro do mercado junto à natureza, apresentando ainda a expansão fragmentada do tecido urbano.

Em paralelo à ideia de exópolis, trazida por Soja (2000), podemos pensar o conceito de seletividade da metrópole, proposto por Santos (2009 [1990]). Tendo em vista que nas metrópoles brasileiras vislumbra-se um processo de modernização seletiva, neste processo os atores hegemônicos, de acordo com Santos (2009):

Justapõem e se sobrepõem traços de opulência, devidos à pujança da vida econômica e suas expressões materiais, e sinais de desfalecimento, graças ao atraso das estruturas sociais e políticas. Tudo o que há de moderno pode aí ser encontrado, ao lado das carências mais gritantes (Santos, 2009 [1990], p. 15).

Na modernidade seletiva, proveniente da globalização, é possível se observar, portanto, o que o mesmo autor denomina, como anteriormente mencionado, espaços luminosos e espaços opacos (Santos, 2009 [1990]). Assim, a globalização, revela, segundo Santos e Silveira (2020), grande riqueza e pobreza nas cidades, coexistindo paralelamente espaços tecnicamente distintos, sem que seja necessário percorrer grandes distâncias. Aponta-se ainda, neste período, a existência da cidade neoliberal, na qual o direito à cidade, de que falava Lefebvre (2016), é suprimido. Pensando o município de Belo Horizonte enquanto exópolis, é possível refletir sobre seu núcleo e seu entorno, entendendo a materialização dos fenômenos de implosão e explosão.

Em Belo Horizonte, cuja criação data de 1897, Costa (1994) aponta como o planejamento se deu de forma excludente. Conforme a autora, a habitação precária se torna uma questão quando invade o espaço planejado da zona urbana, representando uma inversão clara da lógica de ocupação proposta, que inicialmente partia das áreas periféricas em direção ao centro.

Uma “cidade de contrastes, planejada para ser modelo” (Costa, 1994, p. 55), Belo Horizonte vive demasiado crescimento urbano a partir dos anos 30 a 40, sobretudo, para além da Avenida do Contorno. Ainda segundo a autora, “A metrópole periférica em que se transforma Belo Horizonte é um espaço altamente diferenciado, estendido, fruto de um aumento significativo e constante da população e da área urbana”. (Costa, 1994, p. 55).

Ela aponta o salto de crescimento observado na metrópole de Belo Horizonte, cuja população aumentou de 211.377 mil habitantes em 1940, para 352.724 habitantes em 1950, de 693.328 em 1960 para 1.255.415 em 1970. (Costa, 1994, p. 55). A autora atribui a expansão de Belo Horizonte a dois eixos. O primeiro se relaciona ao processo de “industrializações e intervenções públicas estruturadoras da ocupação do espaço” (Costa, 1994, p. 55). Já o segundo, por sua vez, se dá pela atuação do capital imobiliário, “tendo como produto espaços diferenciados de reprodução, através da habitação” (Costa, 1994, p. 55).

Em relação à atuação do capital imobiliário, percebe-se, ainda de acordo com a autora, no período dos anos 1950, empresas efetuando estocagem de terras. Em virtude dessa estocagem, o acesso à terra se torna dificultado, uma vez que esta encontra-se concentrada. Como alternativa de acesso, aponta-se uma ocupação ilegal dos espaços, “expressa geralmente pelos índices de favelização” (Costa, 1994, p. 60). Nos anos 70, a autora informa que a produção de espaços qualitativamente diferentes é reforçada, evidenciando a luta por acesso das classes mais baixas ao direito à terra. Assim,

Os padrões de segregação da população, expressos por formas de acesso diferenciado ao espaço da cidade, bem como a produção de espaços qualitativamente diferentes, são reforçados e aprofundados nos anos 70. (Costa, 1994, p.61)

Ainda de acordo com Costa (1994), predominam três tipos neste período: o loteamento de recreio, o padrão médio de loteamento e, por fim, o loteamento popular. No presente trabalho, o loteamento popular se mostra essencial para a compreensão da expansão de Belo Horizonte e, sobretudo, para a compreensão do crescimento e da pobreza vivenciados em Ribeirão das Neves. Conforme Costa, a difusão dos loteamentos populares “corresponde à produção de um espaço de baixa qualidade, materializando o acesso à cidade, através da propriedade e de mecanismos particulares de obtenção da habitação” (Costa, 1994, p. 61).

Nesse sentido, ressalta-se, conforme a teórica, a incapacidade de prover moradias acessíveis à população de baixa renda por meio da política habitacional do Banco Nacional de Habitação – BNH. É justamente a partir dessa incapacidade de criação de moradias de acesso popular por meio do poder público que a figura do loteador popular ganha força e campo na RMBH. A partir destes loteamentos, é possível observar o que Heloisa Costa chamou de “produção em massa de periferias por meio de loteamentos populares” (Costa, 1994, p. 62), nos quais “as chamadas periferias são fruto de uma ação

claramente orquestrada por parte do capital imobiliário” (Costa, 1994, p. 62). Neste cenário, é possível observar o destaque, bem como o crescimento, do produto loteamento popular. Os loteamentos populares apresentam-se, portanto, como um produto, cuja destinação específica são as camadas populares. Costa (1994) aponta as grandes dimensões dos processos de loteamento popular:

A importância dessa forma específica de produção do espaço, além das péssimas condições do produto em si, pode ser enfatizada, — que em última análise é a cidade de Belo Horizonte-, ainda por dois pontos básicos: O primeiro é que também em termos quantitativos esse processo apresenta dimensões alarmantes. Apenas num período de quatro anos (1975 a 1979) foram produzidos na Região Metropolitana e municípios vizinhos, mais de 85.000 lotes tidos como populares (Plambel, 1980) (Costa, 1994, p. 63).

Cabe destacar que a localização destes loteamentos foi, sobretudo, em espaços nos quais a legislação urbanística se fazia pouco ou nada presente. Nestes espaços, é possível se observar os bens de consumo coletivo rarefeitos, ou seja, em baixa densidade. Observa-se o que Santos e Silveira (2020 [2001]) chamaram de espaços opacos. Assim, predominam nestes espaços baixo investimento em infraestruturas para atender coletivamente a população, sendo, dessa forma, considerados como o que Costa (1994) denomina “espaços de segunda categoria”.

Doralyce Maia destaca que na história da urbanização brasileira, “a expansão das cidades é marcada pelos grandes loteamentos oficiais, destinados às camadas da população de maiores rendimentos e também pelos denominados loteamentos irregulares ou clandestinos” (Maia, 2016, p. 2). Segundo a autora, esses loteamentos se caracterizam por não obedecer à legislação que regula o parcelamento do solo, como a Lei Federal 6.766/79.

Ainda na temática da produção de espaços qualitativa e quantitativamente precários, Maricato (2000) afirma a existência da construção de uma cidade para os pobres e pelos pobres, que se deu paralelamente ao planejamento por parte do Estado e do mercado. Isso se explica pelo baixíssimo ou nulo atendimento das necessidades da população, sobretudo do morar. Não contemplada pelo Estado ou por um mercado formal, frente às precariedades enfrentadas, a alternativa e única possibilidade foi a de construir com suas próprias mãos e onde era possível. Dessa forma, os pobres passaram então a se instalar em áreas de proteção ambiental, em loteamentos clandestinos, habitando da forma que lhes era possível. Ademais, o acesso à terra não significou acesso à terra urbanizada, ou seja, uma terra provida de investimentos em infraestrutura. A terra urbanizada, mais

bem provida de infraestrutura, mostrou-se ao longo do tempo destinada e apropriada pelo mercado, como um produto.

Sobre este produto, percebe-se, conforme Costa (1994), que ele era bastante restrito, não atendendo à população periférica da RMBH. De acordo com a autora, o que restou à população de baixa renda foram os loteamentos populares. Em relação à RMBH, ela aponta que os lotes populares se concentraram marcadamente em Ribeirão das Neves e, posteriormente, em Igarapé. De acordo com a autora,

Um dos últimos municípios da Região Metropolitana a adotar as diretrizes de controle da ocupação do solo, elaboradas pelo Plambel, Ribeirão das Neves passou a oferecer, em meados da década de 70, as condições ideais, dentro da ótica dos loteadores, para o parcelamento do solo (Costa, 1994, p. 65).

Assim, percebe-se que a metrópole de Belo Horizonte, exemplifica, de muitas formas, o que Santos (2009[1990]) denominou “metrópole corporativa fragmentada”. Nesse fenômeno, vê-se a construção de uma cidade corporativa, na qual os interesses são voltados, sobretudo, às grandes empresas, deixando de lado as necessidades cidadãs. Isso muito se exemplifica, conforme apresentado acima, em relação à questão da habitação. A corporativização da metrópole é observada a partir do beneficiamento das empresas hegemônicas em detrimento da população. Percebe-se, nesse processo, o movimento do capital na produção do espaço. A metrópole, que além de corporativa, é fragmentada, o é pela impossibilidade de todos os moradores a utilizarem por inteiro, revelando assim sua seletividade.

Na metrópole corporativa e fragmentada, percebe-se sua forma expandida. De acordo com Araújo (2017), essa forma, se mostra central no processo de acumulação capitalista. O autor menciona, ainda, que o espraiamento territorial revela também uma fragmentação e descontinuidade do espaço, que acaba por revelar a segregação social a que estão condicionados seus moradores.

A forma expandida da metrópole (espraiamento territorial) é central para a acumulação. A descontinuidade é a expressão do espaço-mercadoria, instrumentalizado pela valorização imobiliária do capital. As grandes regiões configuradas, com limites extremamente dinâmicos e difusos e intensos movimentos pendulares, expressam ao mesmo tempo uma nítida fragmentação territorial e uma transparente segregação social (Araújo, 2017, p. 56).

Adentrando mais especificamente no conceito fragmentação, para compreensão da metrópole de Belo Horizonte, é importante uma retomada do significado do termo na análise das cidades. Norma Lacerda explora o conceito de fragmentação na compreensão da metrópole, descrevendo-o como “a divisão da cidade em partes (fragmentos) que

podem ser individualizadas, a partir da identificação dos diversos padrões de uso e ocupação do solo, bem como dos níveis de provimento das infraestruturas, mais particularmente das redes de mobilidade de matéria (pessoas e bens) e informação” (Lacerda, 2012, p. 22). Segundo a autora, essa fragmentação é essencial para a compreensão da dinâmica urbana.

Ainda sobre o conceito de fragmentação Lacerda e Bernardino (2014) informam que para analisar a fragmentação deve-se levar em conta aspectos cruciais como a quantidade de fragmentos; sua forma geométrica, dimensão e disposição espacial; suas características físico-ambientais [...], mas o principal e que mais interessa no presente texto, é a diversidade de “integração entre essas partes” (Lacerda e Bernardino, 2014, p. 205).

Sobre a diversidade de integração entre as partes mencionada por Lacerda e Bernardino (2014), é possível observar como a integração de moradores de municípios no entorno metropolitano, com uso de bens e serviços, é demasiado diferente da integração dos moradores de Belo Horizonte, sobretudo os de áreas centrais. Enfatizam-se as áreas centrais, já que nas áreas periféricas do município a existência deste problema é bastante acentuada.

Esse processo reforça a corporativização da cidade, acima mencionada, na qual, segundo Costa (2011):

O capital monopolista urbano agrava a diferenciação e, conseqüentemente, faz emergir a cidade econômica em vias da privatização, em detrimento da cidade social do coletivo. Logo, os produtos da escassez se afirmam vigorosamente e, com isso, ampliam-se as diferenças entre setores urbanos diante de uma urbanização corporativa (gestada pelos interesses das grandes empresas, que se expandem e consomem os recursos públicos depositados na infraestrutura que as atendem). As cidades crescem atendendo aos interesses das grandes e médias empresas e corporações, os quais abrangem desde subsídios fiscais à infraestrutura territorial (Costa, 2011, p. 4).

A infraestrutura da cidade fica restrita de certo modo aos interesses corporativos, não podendo ser usufruída em sua totalidade pelos habitantes. Assim, a fragmentação que se faz relevante no caso de Belo Horizonte é justamente este uso diferencial da metrópole por seus habitantes. Em virtude de renda, classe e cor, a modernidade desse espaço só é desfrutada por uma parcela da população, geralmente os que se encontram territorialmente próximos do centro e que acumulam diferentes capitais, sejam eles culturais, sociais ou financeiros.

Expõe-se, conforme a geógrafa Ana Fani Alessandri Carlos, um espaço que, mundializado, “fragmenta-se através de formas de apropriação para o trabalho, para o lazer, para o morar, para o consumo, etc.” (Carlos, 2007, p. 36). Nesse sentido,

O espaço aparece como mercadoria, apesar de suas especificidades, produzido e vendido enquanto solo urbano, cujo conteúdo escapa aos indivíduos, posto que submissos à troca e à especulação — uma troca que se autonomiza em relação ao uso num processo de produção assentado na propriedade privada da terra que gera a apropriação diferenciada do espaço por extratos diferenciados da sociedade. Com isto transforma-se, constantemente o lugar e produz-se o estranhamento do lugar com através da perda das referências (Carlos, 2007, p. 36).

Canetti (2015) aborda a transformação da cidade, da moradia e do deslocamento em mercadorias, destacando que passam a ser valorizados apenas por seu valor de troca, obscurecendo assim seu uso pelo preço. Ele ressalta que, no caso específico da moradia, há uma produção constante direcionada exclusivamente para atender às demandas do capital através do valor de troca.

Conforme destacado por Santos (2009), as metrópoles operam e se desenvolvem com base em parâmetros globais. Dessa maneira, moldada e influenciada pelo curso da globalização, Belo Horizonte se transformou em uma metrópole corporativa. Desde seu planejamento inicial, a cidade foi concebida e adaptada para a ação das empresas. Ela assume uma variedade de funções e desempenha o papel predominante na Região Metropolitana de Belo Horizonte, agindo como epicentro das oportunidades de emprego e como centro de controle político e empresarial da área circundante.

Nesse contexto, ao se posicionar como um núcleo vital e um ponto focal de oportunidades, o município de Belo Horizonte, especialmente em sua zona central, retrata a dinâmica de segregação entre o centro e a periferia, conforme elucidado por Villaça (1998):

O mais conhecido padrão de segregação da metrópole brasileira é o do centro-periferia. O primeiro, dotado da maioria dos serviços urbanos, públicos e privados, é ocupado pelas classes de mais alta renda. A segunda, equipada e longínqua, é ocupada predominantemente pelos excluídos. O espaço atua como um mecanismo de exclusão (Villaça, 1998, p. 143).

Esse padrão, como revela o autor, denota áreas nas quais os serviços urbanos estão presentes em abundância e áreas nas quais a presença desses serviços é ínfima. Nesse sentido, a propriedade do espaço atua como um mecanismo de exclusão. Dotada de alta densidade técnica e informacional, na qual a racionalidade se impõe, Belo Horizonte desenvolveu, em seu processo de urbanização, concomitantemente, o processo de periferização, do qual municípios como Ribeirão das Neves são a materialização. Esses

espaços próximos fisicamente apresentam, em sua constituição, demasiado contraste em suas formas.

Sendo assim, a região metropolitana não pode ser lida como uma região homogênea do ponto de vista dos indicadores sociais, pelo contrário, ela se apresenta demasiado contrastante. As áreas nessa metrópole se apresentam de maneira heterogênea e desigual. Percebe-se maior qualidade de vida em seu centro, constituído pelo eixo Belo Horizonte, Betim e Contagem, e, sobretudo, pelo eixo sul, cujo principal município em termos de qualidade socioeconômica é Nova Lima. Os piores indicadores, conforme a Revisão do Plano Diretor Participativo de Ribeirão das Neves (2018), manifestam-se:

[...] justamente na franja formada por Ribeirão das Neves, Vespasiano e Ibirité, principalmente. Esses municípios sofrem com os pontos negativos da aglomeração urbana, principalmente no que se refere ao crescimento desordenado de suas áreas limítrofes com a capital, visando atender à demanda habitacional de Belo Horizonte (Prefeitura de Ribeirão das Neves, 2018a, p. 23).

Conforme o Plano Diretor de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte – PDDI,<sup>1</sup> desenvolvido pela Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG (2010), é possível observar o adensamento dos assentamentos precários, cujas características são direcionadas à população de baixa renda.

os municípios de Esmeraldas e Ribeirão das Neves são os mais comprometidos com a implantação de parcelamentos precários voltados para a população de baixa renda, sendo que Esmeraldas, nos últimos dez anos, teve um surpreendente volume de pedidos de anuência para novos parcelamentos, com área quatro vezes superior a Nova Lima, segundo colocado em quantidade de área a ser parcelada (Universidade Federal de Minas Gerais, 2010: v1. p. 51)

Desse modo, pode-se afirmar, conforme Lúcio Kowarick, que “reproduz-se também uma forma de expansão urbana extremamente dilapidadora para aqueles que não têm recursos econômicos e políticos para pagar o preço do progresso altamente espoliativo” (Kowarick, 2000, p. 28).

---

<sup>1</sup> O PDDI-RMBH foi elaborado entre 2009 e 2010 sob a coordenação do Centro de Desenvolvimento de Planejamento Regional da Universidade Federal de Minas Gerais (Cedeplar/UFMG). O “O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte – PDDI-RMBH – é uma ferramenta constitucional para o planejamento metropolitano, prevista no art. 46, inciso III da Constituição do Estado de Minas Gerais de 1989, que busca contribuir para o processo de integração socioespacial dos 34 municípios da RMBH. Nele, são especificadas diretrizes, políticas e projetos para o desenvolvimento das funções públicas de interesse comum da região metropolitana de Belo Horizonte”. Disponível em: <https://www.agenciaminas.mg.gov.br/noticia/governo-de-minas-promove-1-ciclo-de-audiencias-publicas-sobre-a-atualizacao-do-plano-diretor-de-desenvolvimento-integrado-da-rmbh>. Acesso em: 15 jan. 2023.

O adensamento dos assentamentos precários também é uma realidade presente na região metropolitana, voltados para a população de baixa renda. Conforme apontado pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte (2010), Esmeraldas e Ribeirão das Neves são os mais comprometidos com a implantação de parcelamentos precários para essa população, evidenciando grandes disparidades socioeconômicas na região.

Esta forma de expansão urbana altamente espoliativa, que prejudica aqueles que não têm recursos econômicos e políticos, é reproduzida na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Como afirmado por Kowarick (2000), essa forma de progresso é dilapidadora e prejudica os mais vulneráveis. Isso pode ser bem observado nas condições a que estão sujeitos os moradores do município de Ribeirão das Neves, como será melhor abordado no próximo item.

### **1.3 Dos estigmas à cidadania mutilada em Ribeirão das Neves**

Milton Santos afirma que “a pobreza não é apenas criada por causas econômicas, mas também por causas geográficas” (Santos, 2014, p. 99). Como apontado no item anterior, a forma de expansão da metrópole de Belo Horizonte foi fundamental para a criação e crescimento de Ribeirão das Neves. Ademais, o modo como se deu essa expansão é revelador da tentativa, bem-sucedida, de lotear um espaço com baixa infraestrutura de bens e serviços e, também, de intenções públicas de fazer com que este cenário se transforme (Campos, 2009). Assim, a pobreza vivenciada neste município não está associada somente a questões econômicas, mas também e, sobretudo, à forma como se dá a produção do espaço.

Apresentado o contexto da Região Metropolitana de Belo Horizonte no item anterior, percebe-se a inserção de Ribeirão das Neves em consonância com o modelo de agregação de periferias. O município de Ribeirão das Neves, em sua gênese e inserção na Região Metropolitana de Belo Horizonte, carrega em si a noção de estigma, vergonha, por ser lido como uma “cidade presídio”. Heloisa Campos aponta como se deu a inserção deste município no cenário metropolitano:

A dinâmica do mercado imobiliário seguiu a tendência de encarecimento da terra na área central metropolitana, com o consequente afastamento da população de baixa renda para áreas periféricas, menos valorizadas, com menos condições de infraestrutura e empregabilidade, em um evidente processo de “espoliação urbana” (Campos, 2009, p. 80).

A ocupação e a expansão do município de Ribeirão das Neves foram marcadas pela grande difusão de loteamentos populares, sobretudo de baixa qualidade urbano-ambiental, principalmente a partir do ano de 1970, marcada pela figura do loteador popular, como bem aponta Costa (1994). De acordo com Campos, a história da formação do Município de Ribeirão das Neves “é curiosa e desde o início aponta para a ausência de coesão territorial e fraca integração regional” (Campos, 2009, p. 81).

Inicialmente, a área que hoje constitui o município de Ribeirão das Neves, conforme informações da Câmara Municipal de Ribeirão das Neves, denominava-se Matas de Bento Pires. Os primeiros registros de sua ocupação datam do século XVIII, mais precisamente de 1745, quando o Mestre de Campo Jacinto Vieira da Costa recebeu o primeiro Título de Sesmaria. Campos expõe que “o Mestre de Campo construiu um engenho e ergueu uma capela, dedicada à Nossa Senhora das Neves, dando origem ao nome da Fazenda das Neves” (Campos, 2009, p.81).

No ano de 1827, Neves foi elevada a distrito. Em 1846, foi anexada ao distrito de Venda Nova. Já em 1873, foi associada ao Distrito de Pindahybas, que corresponde atualmente a Vera Cruz de Minas, município de Pedro Leopoldo. No ano de 1911, uma lei emancipou Contagem, tornando-o um município, e o então Distrito de Pindahybas, o Distrito 82 de Campanha (atual Distrito de Justinópolis), bem como o Povoado de Neves, foram anexados a Contagem. Tempos depois, em 1923, o Povoado de Neves foi elevado à condição de distrito do Município de Contagem. Posteriormente, em 1927, o Estado de Minas Gerais adquiriu algumas fazendas, entre elas parte da Fazenda de Neves, com a finalidade de inserir uma Penitenciária Agrícola neste espaço.

Foi em 1938, por meio um decreto-lei, que o Município de Contagem foi integrado a Betim. Mais adiante, por meio do Decreto-lei Estadual n.º 148, de 17/12/1938, o distrito de Neves foi transferido para o município de Betim. Pelo Decreto-lei Estadual n.º 1.058, de 31/12/1943, passou a se chamar Ribeirão das Neves e foi transferido do município de Betim para o novo município de Pedro Leopoldo. Originalmente formado por uma grande fazenda dedicada à produção pecuária e agrícola, o território de Ribeirão das Neves só se constituiu como município independente no início de 1954, quando foi emancipado do município de Pedro Leopoldo.

No mapa abaixo, observa-se a localização de Ribeirão das Neves na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Embora este município faça divisa com a metrópole mineira, como se pretende aqui demonstrar, a proximidade entre estes não é suficiente para uma efetiva fluidez entre seus territórios.

# Ribeirão das Neves: município da Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais

*Municípios como Ribeirão das Neves  
são a materialização da seletividade  
da metrópole. Esses espaços  
próximos fisicamente, apresentam  
em sua constituição,  
demasiado contraste  
em suas formas.*



4º município  
mais populoso  
da RMBH

- Limite Municipal de Ribeirão das Neves
- Limites Municipais RMBH
- Limite Colar Metropolitano

Escala: 1:550.000  
Sistema de Coordenadas: SIRGAS 2000 UTM 23S  
Fonte: IBGE; PDDI-RMBH  
Elaboração: Mariana Azevedo dos Santos  
Maio de 2023

0 7 14 21 km

É visível que o município de Ribeirão das Neves abriga uma população que, pela sua condição socioeconômica, se vê condicionada a habitar tal espaço. Em virtude disso, é possível se falar da luta de classes proveniente do processo de fragmentação da metrópole e, por conseguinte, da periferização da mesma, como expõe Villaça (1998).

A segregação involuntária ocorreria quando o "indivíduo ou uma família" se veem (sic) obrigados, pelas mais variadas forças, a morar ou deixar de morar num setor ou bairro da cidade. Nesse sentido, a segregação dos excluídos na periferia das metrópoles brasileiras seria uma segregação involuntária. O que cabe registrar nessas considerações é o caráter de luta da segregação. Trata-se, entretanto, de uma luta de classes. Se há luta, há, evidentemente, vitoriosos e derrotados. Os primeiros desenvolvem a segregação voluntária e os segundos, a involuntária (Villaça, 1998, p.147).

Em Ribeirão das Neves, a segregação proveniente da periferização é um fato, apresenta-se, neste município o que Villaça (1998) denominou segregação involuntária. Experencia-se, assim, a exclusão pela classe social, na qual as classes com menor capital econômico são direcionadas a espaços cada vez mais distantes do centro da metrópole, onde estão concentrados bens e serviços. Como se pretende demonstrar mais adiante, o município de Ribeirão das Neves foi um dos que mais cresceu e cresce na Região Metropolitana de Belo Horizonte e é, além disso, um dos mais pobres desta região.

Andrade (2009) destaca a relevância da imigração para vários municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte, observando que indicadores municipais ressaltam a importância desse componente demográfico. Alguns municípios, como Betim, Ibirité, Ribeirão das Neves e Vespasiano, apresentaram uma proporção significativa de imigrantes em relação à população total no ano de 2000. Segundo a autora, esses municípios também registraram as maiores taxas de crescimento populacional na década de 1990, sendo que em Betim, 60% dos imigrantes tinham origem em outros municípios da RMBH, enquanto os percentuais foram de 68%, 70% e 66,5% em Ibirité, Ribeirão das Neves e Vespasiano, respectivamente.

A urbanização do município de Ribeirão das Neves se intensificou a partir da inserção da Penitenciária Agrícola de Neves – PAN, que teve importante papel na forma como se constitui a estrutura deste espaço. Percebe-se que ela se constituiu como um referencial na paisagem de Ribeirão das Neves. Nesse sentido, a criação da Penitenciária pode ser considerada o preâmbulo de como se instaurou a urbanização daquele espaço, pois após a sua construção, outras unidades penitenciárias foram ali instaladas. Na criação de Ribeirão das Neves, afirma-se que havia a intenção de o Governo de Minas Gerais instituir esse município como um “espaço carcerário”, uma “cidade-presídio”. Parte disso

em razão das características daquele espaço – proximidade de Belo Horizonte, extensão territorial –, além da suposta ausência de atrativos para desenvolvimento econômico. Conforme a Revisão do Plano Diretor Participativo de Ribeirão das Neves, “o estigma de ‘Cidade Presídio’, em razão da construção de penitenciárias, desestimulou o crescimento inicial da cidade e sua base econômica” (Prefeitura de Ribeirão das Neves, 2018a, p. 32).

Em razão da criação das unidades prisionais, o município muito se expandiu em termos demográficos. Todavia, esse aumento populacional, que se deu, sobretudo, pela chegada de familiares de detentos, não foi acompanhado pela criação de infraestrutura urbana. Assim, uma cidade já estigmatizada como cidade carcerária, tem seu estigma ampliado pela precariedade dos investimentos em setores básicos, essenciais à manutenção da vida cotidiana, como educação, saúde, saneamento, habitação e, principalmente, criação de empregos.

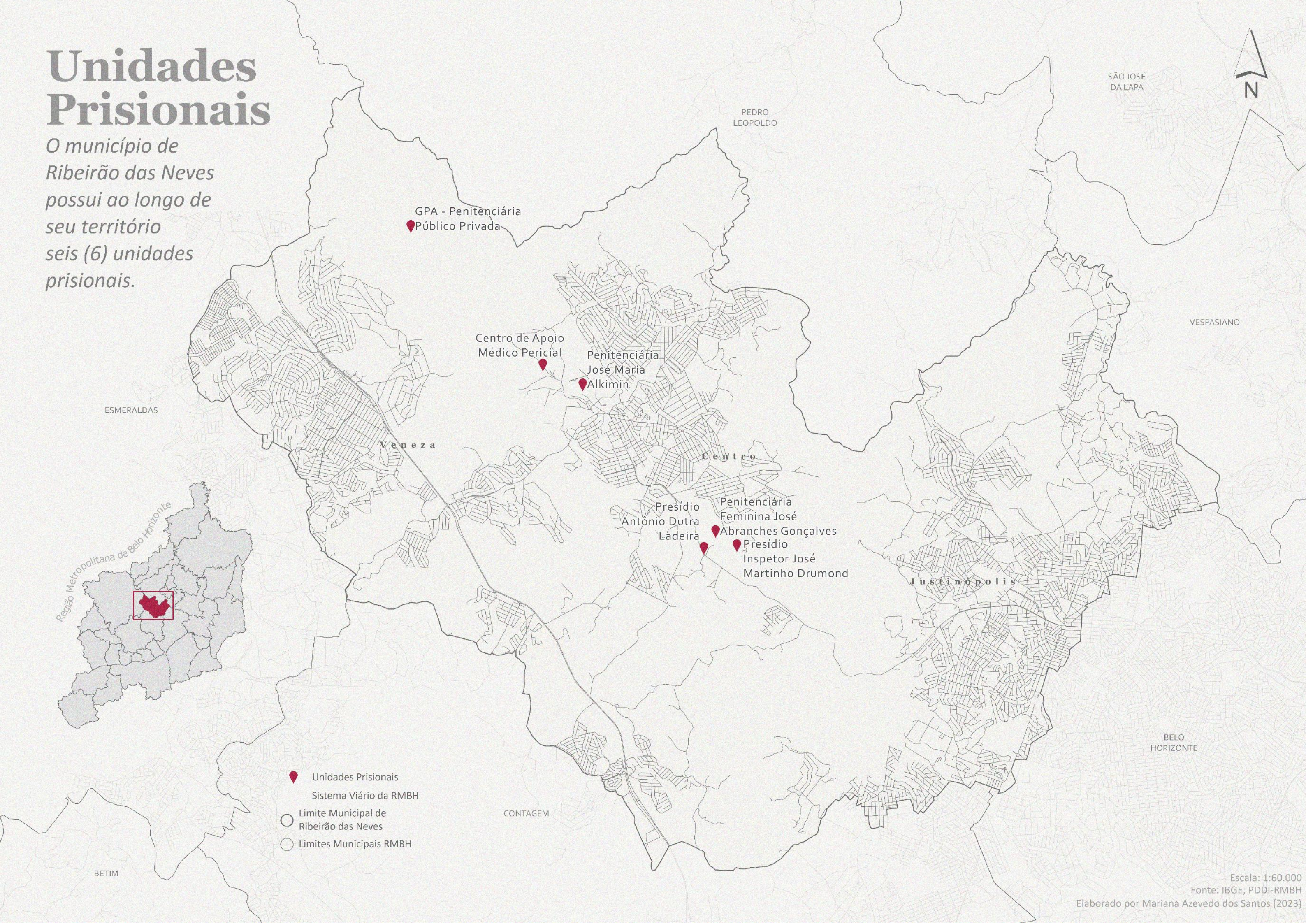
É este município, com precárias condições de reprodução do trabalho, que serviu como abrigo à população cuja renda não permitia a permanência em espaços mais bem equipados. É justamente por estas razões que Ribeirão das Neves recebe mais um estigma, o de cidade-dormitório, já que as oportunidades de emprego, bem como os bens de consumo coletivos necessários à vida, são escassos no local.

Quanto às penitenciárias, outras foram construídas no município de Ribeirão das Neves, que hoje abriga em seu território seis unidades prisionais, como pode ser observado na Figura 02. São elas: 1. Centro de Apoio Médico e Pericial (CAMP); 2. Penitenciária José Maria Alkimin (PJMA); 3. Presídio Antônio Dutra Ladeira (PRADL); 4. Presídio José Abranches Gonçalves (PRFJAG); 5. Presídio Inspetor José Martinho Drumond (PRIJMD); e 6. Complexo Prisional de Parceria Público Privada (CPPP).

Figura 2 – Localização dos estabelecimentos prisionais em Ribeirão das Neves.

# Unidades Prisionais

O município de  
Ribeirão das Neves  
possui ao longo de  
seu território  
seis (6) unidades  
prisionais.



O estigma de cidade-presídio pode ser melhor entendido pela quantidade de unidades prisionais inseridas no município. Conforme aponta o Diagnóstico Socioterritorial de Ribeirão das Neves (2021), o município possui o maior complexo prisional de Minas Gerais.

Além de numerosas, nestas unidades prisionais a taxa de ocupação do sistema prisional é muito superior à sua capacidade. A continuidade do direcionamento de população carcerária a este município, cujas taxas de ocupação do sistema prisional ultrapassam sua capacidade, pode indicar uma forte intenção da manutenção de Ribeirão das Neves como cidade-presídio. Conforme dados de 2023 do Conselho Nacional do Ministério Público<sup>2</sup>, a taxa de ocupação das unidades prisionais no município é de 183%, significando 83% acima de sua capacidade.

Em contrapartida a estes números, que expressam uma sobrecarga carcerária ao município de Ribeirão das Neves, foi elaborado pelo movimento #DesativaPMJA um manifesto que propõe novas perspectivas para o município. Foi pedido o fechamento de uma das unidades prisionais para serem criadas, em seu lugar, uma universidade e uma escola. O movimento #DesativaPMJA! (antiga PAN) requer uma nova forma de contar a história do município, que é em muito associada à construção desta penitenciária no ano de 1938, como informa Vieira (2022):

Integrantes do movimento #DesativaPMJA! que residem na cidade contestam esse modo de contar sua história a partir da penitenciária, uma vez que, antes de sua construção, já existiam povoadamentos em outras regiões que formaram o município. Segundo eles, esse ponto de vista da história contribui ainda mais para reforçar o estigma do local (Vieira, 2022, p. 13).

Essa ligação cotidianamente feita, que associa a história de Ribeirão das Neves às unidades prisionais em seu território, é promotora e intensificadora dos estigmas enfrentados pela população nevensense. Devido a isto e à pobreza, viver em Ribeirão das Neves e se declarar morador deste município é para muitos causa de vergonha.

Sobre este sentimento de vergonha atrelado à pobreza e ao espaço em que habitam, Gaulejac disserta que, embora a pobreza não seja necessariamente motivo de vergonha, ela “[...] pode facilmente vir a sê-lo, na medida em que leva a pessoa a ser desprezada pela ‘gente de bem’, a ser rejeitada por comerciantes ou instituições como a escola, os serviços de assistência médica ou a administração pública” (Gaulejac, 2006, s.p).

A busca pelo fechamento de uma prisão e pela abertura de um espaço de educação é, para além de simbólica, material, tendo em vista as condições impostas pela presença desta

---

Sistema Prisional em Números. Disponível em: <https://www.cnmp.mp.br/portal/relatoriosbi/sistema-prisional-em-numeros>. Acesso em 6 jan. de 2023

penitenciária em meio ao núcleo urbanizado. Como pode ser observado na figura abaixo, a unidade prisional está inserida muito próximo ao centro de Ribeirão das Neves.

Figura 5 – Inserção da Penitenciária José Maria Alkimin no município de Ribeirão das Neves.



Fonte: Elaboração da autora, 2023.

A antiga Penitenciária Agrícola de Neves apresenta, no entanto, grande valor histórico, urbanístico e arquitetônico, o que é comprovado pelo tombamento municipal por meio do Decreto 16/2009 (Vieira, 2022). Conforme aponta a autora, a penitenciária faz parte da história de Ribeirão das Neves antes mesmo da sua consolidação enquanto município, já que sua inserção atraiu novos moradores para o espaço, tanto trabalhadores quanto familiares de detentos.

A PAN foi inaugurada antes mesmo do antigo distrito se tornar o município de Ribeirão das Neves, o que ocorreu em 1953. A PAN foi considerada uma prisão modelo na época, por sua construção ser planejada para realizar o objetivo legal de ressocialização dos apenados por meio do trabalho e foi responsável por boa parte dos empregos oferecidos à população da região até a década de 60. Ela impulsionou o crescimento do núcleo populacional em seu entorno, que hoje constitui o centro da cidade (Campos, 2010). Tal localização, portanto, atualmente contraria a recomendação presente na Lei de Execuções Penais (Lei 7.210 de 1984), que em seu Artigo 90 afirma que a penitenciária deve ser construída em local afastado do centro urbano (Vieira, 2022, p. 14).

Como apontado por Vieira (2022), esta unidade prisional está alocada próximo ao centro urbano, contrariando assim a recomendação presente na Lei de Execuções Penais (Lei 7.210 de 1984), que em seu Artigo 90 dispõe sobre a aproximação de unidades prisionais de centros urbanos, estabelecendo uma distância mínima: “Art. 90. A penitenciária de homens será construída, em local afastado do centro urbano, à distância que não restrinja a visitação” (Brasil, 1984, p. 17). Esta proximidade tão grande da área urbana tem, ao longo dos anos, fomentado dificuldades aos moradores, comerciantes, além de contribuir para uma imagem negativa do município. É importante mencionar que a luta em relação às unidades prisionais do município não é recente. Em 2005, houve um movimento de luta contra a instalação do presídio Inspetor José Martinho Drumond, todavia, sem sucesso, tendo em vista que esta unidade prisional foi inaugurada em 2006, como aponta Vieira:

Em 2005, quando a cidade já abrigava outros complexos penitenciários, diante do projeto de instalação do presídio Inspetor José Martinho Drumond, a população se mobilizou pela primeira vez contra mais prisões na cidade. Porém, foi em vão, e o mesmo foi inaugurado em 2006, gerando indignação na população, que continuou se organizando (VIEIRA, 2022, p. 14).

De acordo com o autor, o movimento de luta pela desativação da PJMA (Figura 6) está associado ao surgimento da “Rede Nós Amamos Neves”, que foi organizada em 2008. Essa rede era composta por diversos agentes, como o Centro de Estudos, Pesquisa e Intervenção de Ribeirão das Neves (CEPI-Neves), associações comunitárias, paróquias, a Pastoral Carcerária, as Brigadas Populares, militantes políticos e professores universitários. Na Figura 6, apresenta-se uma fotografia desta unidade prisional.

Figura 6 – Penitenciária José Maria Alckmin – PJMA.



Fonte: Alex de Jesus - Mídia Ninja (2022). Disponível em: <https://midianinja.org/news/movimento-inedito-quer-desativar-presidio-de-ribeirao-das-neves-e-transformar-em-universidade-publica/>.

A luta contra a instalação de uma nova unidade prisional também se deu em 2009, quando se planejava a inserção do que seria o primeiro Complexo Penitenciário de Parceria Público-Privada (CPPP) do país. Como aponta Vieira, o equipamento foi “escolhido para ser instalado em uma área de preservação ambiental em Ribeirão das Neves” (Vieira, 2022, p. 15). Em 2009, se iniciaram novas mobilizações contra a instalação do que viria a se transformar no primeiro Complexo Penitenciário de Parceria Público-Privada (CPPP) do país, escolhido para ser instalado em uma área de preservação ambiental em Ribeirão das Neves. Entre as ações realizadas contra o projeto, criaram abaixo assinados, abriram processos judiciais na Defensoria Pública e no Ministério Público, fizeram passeatas e manifestações. Participaram das mobilizações: ONG's, prefeitura, câmara municipal e até o Ministério Público. Uma audiência pública contra a autorização da construção do CPPP foi realizada em 2011, lotando o salão paroquial da Igreja Nossa Senhora das Neves (JUSBRASIL, 2011). Em 2010 e 2011, a Rede organizou o primeiro e o segundo Encontro dos Movimentos Populares da Cidade, que tiveram como uma de suas pautas prioritárias a desativação da penitenciária (Vieira, 2022, p. 15).

Como mostrado, as lutas pelo fim do estigma de Ribeirão das Neves enquanto um espaço carcerário tem se dado ao longo dos anos. Todavia, esses movimentos têm sido cotidianamente ignorados. A estas lutas inviabilizadas, soma-se ainda o fato de que o aumento do número de unidades prisionais não foi, como prometido, acompanhado da melhoria de condições de reprodução da vida social. Os investimentos em infraestrutura no município continuaram escassos, bem como o número de empregos criados. Conforme apontado, o município de Ribeirão das Neves continua, no contexto metropolitano, como uma “cidade-presídio”. Como expõe Vieira, o município “é apontado pelos moradores e participantes do

movimento #DesativaPJMA! como o escolhido para ser “depósito” das pessoas condenadas pelo sistema penal” (Vieira, 2022, p. 19).

Observar o município de Ribeirão das Neves permite traçar paralelos com o quinto discurso apresentado por Soja (2000), que diz respeito ao arquipélago prisional. Na pós-metrópole como arquipélago prisional, observa-se a “proliferação de novas repressões no espaço e na mobilidade [...]” (Soja, 2000, p. 421). Além disso, tendo como ponto de partida a Região Metropolitana de Belo Horizonte, é possível observar a manifestação deste arquipélago prisional sob diferentes formas. No eixo Sul, sobretudo em Nova Lima, nota-se a obsessão com segurança, por meio de uma ecologia do medo, como apontado por Davis (2001) sobre Los Angeles. Há, nesse eixo, um predomínio de classes de média e alta renda afastando-se para áreas condominiais em busca de segurança e natureza, isolando-se em casas de alto e médio padrão. Ao observar Belo Horizonte, propriamente, percebe-se o uso da tecnologia vigilante para controle, como aponta Soja (2000) em relação ao centro de Los Angeles. Finalmente, quando se volta ao município de Ribeirão das Neves, materializam-se as formas de vigilância e punição por meio das unidades prisionais apresentadas e, também, pela repressão do espaço público.

Considerando o que Santos (2002) aponta sobre os fixos e fluxos é possível entender que a inserção destes presídios não consiste somente na instalação de novas formas, mas também a reorganização espacial e criação de fluxos anteriormente não existentes.

Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são o resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam. (SANTOS, 2002, p. 62)

Assim, percebe-se este município enquanto espaço segregado, estigmatizado enquanto cidade dos presídios e, sobretudo, controlado externamente pelo estado, numa constante tentativa de estabelecê-lo enquanto espaço carcerário. Ribeirão das Neves materializa, portanto, uma extensão da urbanização que tem como principal ponto de partida a inserção de um presídio, escolhida pelo governo estadual de Minas Gerais como locação para unidades prisionais e um espaço a ser constituído como receptor de indivíduos que foram afastados do convívio em sociedade. Ao longo de sua ocupação manifesta, incisivamente, o processo de fragmentação metropolitana.

Considerando a importância destas unidades prisionais na gênese e expansão municipal, a questão do estigma territorial em Ribeirão das Neves é bastante relevante, pois a população Nevense acaba, muitas vezes, por ser associada à população carcerária, como aponta Vieira:

[...] a presença das prisões vai além da presença física e cria um espaço simbólico que se sobrepõe ao território, associando a população da cidade à imagem da população carcerária. Ou seja, a comunidade local é marginalizada e igualada simbolicamente à comunidade carcerária, o que pode gerar sentimentos de inferioridade, fragilidade identitária e baixa autoestima. Por esse motivo, alguns moradores costumam omitir seu endereço residencial em diversas situações por terem sua aceitação social ameaçada pela associação pejorativa com o lugar em que moram, demonstrando prejuízos no sentimento de pertença ao lugar. Afinal, como já citado, a visão pejorativa sobre a cidade chegou a virar matéria em jornais em 2013, quando o Diário Oficial do estado de Minas Gerais deixou passar uma publicação em que seu nome apareceu como “Ribeirão das Trevas” (Vieira, 2022, p. 29).

Na passagem acima, Vieira menciona um episódio ocorrido em 2013, expresso na página 22 do caderno 1 do Diário do Executivo. Em uma lista de nomeações de servidores da Secretaria de Educação, o termo “Ribeirão das Trevas” apareceu três vezes onde deveria constar o nome correto da cidade, no Ato 55/2003. A partir deste evento, nota-se como o município é estigmatizado, sendo esse estigma externalizado até mesmo por veículos de informação oficiais do estado de Minas Gerais. Inseridos no habitar um “espaço carcerário”, os moradores deste município experienciam, conforme Vieira, “[...] indignação e sensação de desamparo diante da negligência estatal” (Vieira, 2022, p. 29).

Ainda segundo a autora, estes habitantes têm de lidar com “os impactos psicossociais gerados pelo estigma carregado por quem habita a “cidade presídio”, que não se limitam ao medo e à insegurança relatados na audiência pública” (Vieira, 2022, p. 29). Vieira utiliza Citelli (2018) para expor o modo como uma construção física impõe uma estrutura de poder:

Conforme apontado por Citelli (2018), a paisagem urbana influi na categorização pessoal dos indivíduos que vivem na cidade e, ao instalar uma instituição prisional, esta irá impactar no tipo de vida, rotina, cotidiano e formas de sociabilidade dos moradores que vivenciam esse espaço. “O constructo físico impõe uma estrutura de poder que está para ‘além-muros’ e atua na rotina do bairro e na vida privada desses moradores” (p. 117) (Vieira, 2022, p. 29).

Portanto, a presença destes presídios alcança esferas que sobrepõem a sua presença física, apresentando-se também como imposição de poder. Uma materialidade vertical, a que a população de Ribeirão das Neves está condicionada.

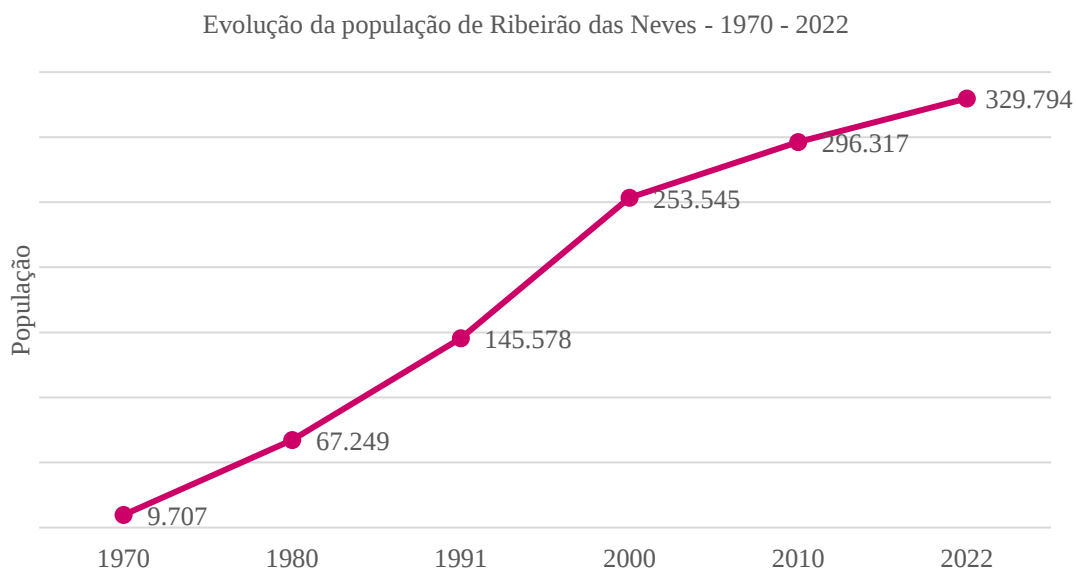
Milton Santos (2014) acrescenta que a pobreza é muitas vezes agravada pela segregação geográfica, sendo um processo de exclusão territorial que pode limitar o acesso das pessoas a oportunidades econômicas, serviços públicos e recursos naturais. De acordo com o geógrafo, as regiões periféricas das cidades, onde muitas vezes vivem as populações mais pobres, são

frequentemente caracterizadas pela falta de investimentos em infraestrutura, como transporte público, saneamento básico e habitação, o que pode dificultar o acesso a empregos e serviços. Assim, é importante considerar não apenas as causas econômicas da pobreza, mas também as questões geográficas e sociais.

#### 1.4 Para além das unidades prisionais: pobreza e subcidadania em Ribeirão das Neves

O município de Ribeirão das Neves, de acordo com o IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022), possui 155,105 km<sup>2</sup> de área. Além disso, abriga uma população de aproximadamente 329.794 pessoas, sendo o quarto município mais populoso da RMBH. Em comparação à pesquisa do Censo (2010), houve aumento de aproximadamente 11,14% da população residente no município. Ainda conforme o IBGE, sua densidade demográfica é de aproximadamente 2.126,26 habitantes por km<sup>2</sup>, além de apresentar uma média de 2,85 moradores por residência. Conforme o gráfico abaixo, pode se observar em Ribeirão das Neves grande crescimento a partir dos anos 1970, quando a população ascende de 9.707 para 67.249 em 1980, período que marca justamente a inserção intensa de loteamentos populares na periferia de Belo Horizonte.

Figura 7 – Crescimento de Ribeirão das Neves.



Fonte: IBGE, 2022.

O que se pretende aqui mostrar, é que o crescimento do município não tem sido acompanhado de instrumentos que permitam, de forma adequada, a reprodução da vida cotidiana. Embora abrigue uma população de mais de 300.000 mil habitantes, grande parte da

população ocupada trabalha em outros municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte, sobretudo, na capital. A seguir são apresentados alguns indicadores que expressam, grosso modo, a escassez e a precariedade em que está inserido o município de Ribeirão das Neves. É válido ressaltar, no entanto, que, segundo alguns dados, houve uma melhoria no padrão de vida da população local.

Compreender esses indicadores, juntamente com a presença ou ausência de infraestruturas específicas, é fundamental para analisar os fluxos que ocorrem não só dentro do município, mas também em toda a Região Metropolitana de Belo Horizonte. Sendo objeto deste trabalho o mover-se na periferia da metrópole e toda a rede de alternativas (i)legais que se forjam no entorno da precariedade, é fundamental compreender as ausências de fixos que geram fluxos. Os trabalhadores deste enfrentam dificuldades para encontrar trabalho em seu limite, principalmente formal.

Costa e Araújo (2006), ao analisarem a expansão periférica na RMBH, diferenciam o processo de expansão do município de Betim em relação aos municípios de Ribeirão das Neves e Ibirité:

Ao contrário de Betim, que teve crescimento populacional concomitante ao fortalecimento de sua base econômica, outros municípios da periferia metropolitana se caracterizam por serem apenas dormitório de uma população de baixa renda e de uma força de trabalho em sua maioria desqualificada. Dois deles - Ribeirão das Neves Ibirité (conjunto 5) - Foram as principais Fronteiras do processo de periferização metropolitana na década de 1970. Quanto a população urbana metropolitana cresceu à taxa de 5,07% ao ano naquela década, esses dois municípios experimentavam taxas de 27,23% e 21,80% ao ano, respectivamente (Costa e Araújo, 2006, p. 38)

Como apontado pelos autores, o crescimento destes dois municípios – Ribeirão das Neves e Ibirité – foi caracterizado como de expansão enquanto dormitório, servindo de abrigo a uma população de baixa renda, constituída, sobretudo, por uma força de trabalho sem qualificação formal. Esse crescimento, se apresenta, então, discrepante em relação ao demais municípios da RMBH, que embora experienciassem o crescimento o anual, não o vivenciaram com tamanha intensidade. Além disso, Costa e Araújo (2006) destacam que em comparação com o segundo e terceiros municípios mais populosos desta região, Contagem e Betim, respectivamente, percebe-se uma dinâmica territorial distinta de Ribeirão das Neves e Ibirité, por exemplo. Isto porque a forma de expansão e desenvolvimento destes municípios se deu de forma distinta, tendo os primeiros recebido intenso investimento industrial, gerando mais postos de trabalho dentro dos municípios, enquanto os segundos foram posicionados como municípios de abrigo de determinada mão de obra.

Voltando mais especificamente a Ribeirão das Neves, percebe-se que o crescimento do município se destaca em relação a Minas Gerais, como afirma a Prefeitura de Ribeirão das Neves (2018a) na Revisão do Plano Diretor Participativo de Ribeirão das Neves. Este crescimento se intensificou justamente entre a década de 1970 e 1980.

A partir da década de 1970, quando Ribeirão das Neves se inseriu definitivamente no processo de expansão periférica da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), o município cresceu a taxas recordes, com uma taxa de crescimento anual média de 21,3% no período 1970-1980 (SALGADO, 2015; CAMPOS, 2010). Apesar da intensa desaceleração no ritmo de crescimento ocorrida nas décadas seguintes, Ribeirão das Neves ainda cresce a taxas relativamente altas [...] (Prefeitura de Ribeirão das Neves, 2018a, p. 93).

Como comentado acima, a inserção de Ribeirão das Neves no cenário de expansão periférica de Belo Horizonte se consolidou na década de 70, sobretudo por meio dos loteamentos populares (Costa, 1994). Seu crescimento, por conseguinte, associa-se a este fato. Como mostrado, a forte ligação da história deste município com a inserção de unidades prisionais corroborou para que o estigma de cidade-presídio se consolidasse. Associado à ausência de bens de consumo coletivo e ao baixo preço das terras, este espaço pareceu aos loteadores populares o cenário ideal para abrigar a população de baixa renda.

Para compreender as questões que permeiam o urbano em Ribeirão das Neves, é necessário que ele seja pensado a partir de sua inserção na periferia do capitalismo. Costa (2019) discute esse urbano na perspectiva dos países inseridos na periferia capitalista. A autora analisa as diferenças observadas entre os países centrais da economia capitalista e os periféricos. Muitas delas relacionadas ao suprimento das condições necessárias à reprodução da vida. Nesse sentido, Castells (1977) é essencial para a discussão acerca da problemática dos bens de consumo coletivo. De acordo com o autor, os problemas urbanos são, sobretudo, um problema de acesso e provisão aos bens de consumo coletivos. Nesse sentido, conforme Costa (2019) observa-se que nos países centrais os bens de consumo coletivos necessários à reprodução da vida se mostram mais presentes e não se apontam como problema, enquanto nos países periféricos eles não são minimamente garantidos.

Assim, foram os segmentos sociais mais pobres os maiores ocupantes do território nevenense, já que o valor inicial da terra era demasiado inferior a outros espaços próximos à metrópole. Os loteamentos construídos a partir da década de 1970 representaram para muitos uma oportunidade, senão a única, de adquirir moradia própria, “representaram, também, para as pessoas que foram morar nestas áreas, a chance de continuar residindo nas proximidades da capital e, portanto, de estar inserido em seu mercado de trabalho” (Souza, 2002, p. 156).

Campos e Mendonça (2013) apontam que no município de Ribeirão das Neves a inserção de parcelamentos precários é a mais marcante da RMBH. Nesses espaços, pode ser observada “uma produção habitacional intensificada pelo Programa Minha Casa Minha Vida - PCMV, especialmente no Distrito de Justinópolis (PMCMV-FGTS) e na região do Bairro Veneza (PMCMV-FAR), nas proximidades da divisa com o município de Esmeraldas” (Campos e Mendonça, 2013, p. 86).

Neste cenário de loteamentos populares e com pouca infraestrutura e de construção de um espaço carcerário por meio de iniciativas governamentais, Ribeirão das Neves apresenta em sua inserção na RMBH mais um estigma, o de cidade-dormitório. Ojima *et al.* (2010) apontam o que é ser uma cidade-dormitório no Brasil:

No Brasil, o termo cidade-dormitório costuma ser utilizado com uma carga pejorativa para os municípios que apresentam baixo nível de desenvolvimento econômico e social, precárias condições de assentamento e de vida para sua população e nítida dependência econômica de um polo regional. Os trabalhos acadêmicos no país de maneira geral mantiveram essa carga semântica do termo cidade-dormitório, embora não tenham desenvolvido um conteúdo conceitual mais claro do termo (OJIMA *et al.*, 2010, p. 396).

Desse modo, “associada aos processos de marginalização e periferização da pobreza nos contextos de expansão metropolitana nos estudos urbanos brasileiros, sobretudo após 1970” (OJIMA *et al.*, 2010, p. 396), a materialização do estigma de cidade-dormitório pode ser observada em Ribeirão das Neves.

O estigma que uma cidade recebe é uma iniquidade social que marca o espaço e a paisagem da cidade, somando-se a outras formas de exclusão e segregação no espaço regional e dificultando a análise crítica dos processos socioespaciais contemporâneos (OJIMA *et al.*, 2010, p. 397).

Os estigmas de cidade-presídio e cidade-dormitório, território abrigo das populações de baixa-renda, bem como o notável descaso público com o município de Ribeirão das Neves, refletiram na integração e interdependência de Ribeirão das Neves e Belo Horizonte. Sousa (2008) afirma que Ribeirão das Neves caracteriza-se por ser um município que possui uma “incapacidade financeira” de disponibilizar incentivos para o crescimento de sua indústria. Além disso, tem-se uma ausência de mão de obra qualificada e o estigma de “cidade-presídio” que não favoreceram a instalação de indústrias e de companhias no território de Ribeirão das Neves.

Na Revisão do Plano Diretor Participativo de Ribeirão das Neves (2018), são expostos dados socioeconômicos do município, que nos permitem refletir sobre sua inserção na RMBH e os desafios enfrentados por seus moradores. O fenômeno da escassez de infraestrutura e

trabalho foi determinante para que Ribeirão das Neves fosse o município com o mais alto grau de interação na dinâmica da Região Metropolitana de Belo Horizonte: 0,89.<sup>3</sup> Esse índice expressa que a relação de dependência de Ribeirão das Neves em relação a Belo Horizonte é forte. Sendo assim, Ribeirão das Neves depende diretamente de Belo Horizonte e de outros municípios vizinhos, sobretudo no que diz respeito ao trabalho, visto que quase metade da população residente em Ribeirão das Neves que trabalha o faz em Belo Horizonte, segundo a Fundação João Pinheiro (2004).

O município de Ribeirão das Neves experimenta, então, a dinâmica de um território fragmentado e pobre, no qual a experiência de escassez de recursos se tornou banal. No entanto, embora esse índice expresse tal relação de dependência, ele nos traz também a relação de dependência de Belo Horizonte em relação a Ribeirão das Neves, já que este município fornece mão de obra à capital mineira. Entende-se, portanto, o que Santos (1994 [2005]) denomina de acontecer complementar, no qual municípios próximos geograficamente apresentam relação de interdependência.

Sobre produção e empregabilidade no município, a Revisão do Plano Diretor Participativo de Ribeirão das Neves – MG observa ainda um grande contingente de trabalhadores informais:

O nível de informalidade presente na dinâmica de trabalho é bastante significativo. Na População Ocupada, cerca de 30% dos indivíduos encontram-se em ocupações informais. Ressalta-se que dentre o restante – 95.614 indivíduos – apenas 30% (27.825) dos postos de trabalho formais eram gerados no município de Ribeirão das Neves (Prefeitura de Ribeirão das Neves, 2018a, p. 128).

Ainda conforme o Plano, como fonte de formalização, nota-se em Ribeirão das Neves a inserção no mercado formal por meio da condição de Microempreendedor Individual – MEI. De acordo com os dados do novo Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) referentes a 2023, apenas 28.734 da população ocupada de Ribeirão das Neves trabalha no município. Observou-se um saldo positivo de admissões em 2023. No setor industrial, ocorreram 2.292 admissões e 2.023 desligamentos, resultando em um saldo de 269 empregos. No setor de serviços, foram registradas 4.685 admissões e 3.998 desligamentos, resultando em um saldo de 687 empregos. Enquanto isso, o setor da construção apresentou 2.244 admissões e 2.065 desligamentos. Um maior detalhamento acerca da empregabilidade no município de Ribeirão das Neves em 2023 pode ser observado no Quadro 1.

---

<sup>3</sup> Índice desenvolvido pela Fundação João Pinheiro (2004), que varia de 0 a 1.

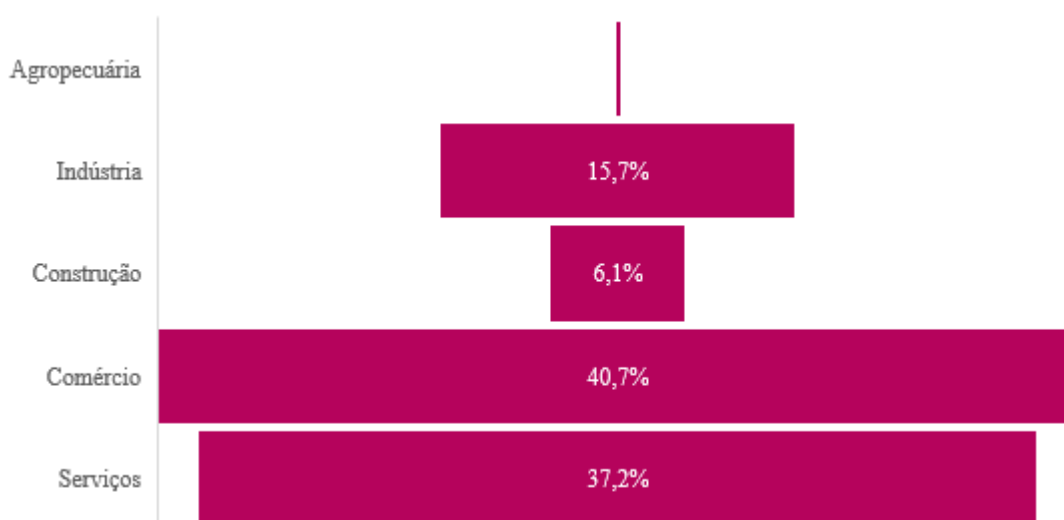
Quadro 1 – Empregabilidade em Ribeirão das Neves – 2023.

| Grande Grupamento | Admitidos | Desligados | Saldo | Estoque | Vr. Relativa |
|-------------------|-----------|------------|-------|---------|--------------|
| Agropecuária      | 22        | 35         | -13   | 76      | -14,61%      |
| Indústria         | 2.292     | 2.023      | 269   | 4.516   | 6,33%        |
| Construção        | 2.244     | 2.065      | 179   | 1.751   | 11,39%       |
| Comércio          | 6.405     | 5.852      | 553   | 11.689  | 4,97%        |
| Serviços          | 4.685     | 3.998      | 687   | 10.702  | 6,86%        |
| Total             | 15.648    | 13.973     | 1.675 | 28.734  | 6,19%        |

Fonte: CAGED, 2023.

Com base na categoria “estoque”, acima apresentada, conclui-se que o setor responsável pela maior parte dos empregos no município é o comércio, representando 40,7% de todos os empregos gerados em Ribeirão das Neves. O segundo setor de maior empregabilidade é o de serviços, correspondendo a 37,2% de todos os empregos. O setor industrial é responsável por apenas 15,7% de todos os empregos. Já o setor de construção, em 2023, forneceu 6,1% dos postos de emprego. Por fim, a agropecuária em Ribeirão das Neves é pouco representativa, alcançando apenas 0,3% dos empregos, o que em números absolutos equivale a 76 empregos. A Figura 8 apresenta estas informações.

Figura 8 – Estoque de empregos no município de Ribeirão das Neves por setor.



Fonte: CAGED, 2023.

Sobre a produção e empregabilidade no município, a Revisão do Plano Diretor Participativo de Ribeirão das Neves – MG mostra que a agricultura e a pecuária no município se apresentam pouco significativas em termos quantitativos. Todavia,

o peso da Agropecuária é evidente haja vista a pulverização das famílias no território que sobrevivem a partir dela e as significativas porções de terra dedicadas ao plantio mesmo no interior da área urbana. Apesar da produção realizar-se em maior parte em pequenas unidades e pelas próprias famílias, o volume de produtos surpreende em sua dimensão e sublinha a importância da atividade primária no município. Conforme dados fornecidos pela EMATER-MG, ao longo do ano de 2017, mais de 2.000 toneladas de alimentos foram produzidas nas diferentes hortas ativas do município entre mais de 130 agricultores. (Prefeitura de Ribeirão das Neves, 2018a, p.157)

Embora as atividades agropecuárias sejam importantes aos moradores de Ribeirão das Neves, observa-se, conforme a Revisão do Plano Diretor Participativo de Ribeirão das Neves, a ausência de um zoneamento específico que garanta as condições materiais necessárias à manutenção destas atividades. A expansão urbana local tem se apresentado como um obstáculo ao crescimento e, sobretudo, à manutenção destas atividades no município.

No setor industrial, como pode ser observado no Quadro 2, os empregos se concentram nas indústrias de transformação, sendo eles 4.366. Os demais subsetores inseridos no setor industrial comportam um número pequeno de empregos, sendo 55 no de Água, Esgoto, Atividades de Gestão de Resíduos e Descontaminação e 95 no que se refere às indústrias extrativas.

Quadro 2 – Empregabilidade no setor industrial de Ribeirão das Neves.

| <b>Indústria</b>                                                 | <b>Admitidos</b> | <b>Desligados</b> | <b>Saldo</b> | <b>Estoque</b> | <b>Vr. Relativa</b> |
|------------------------------------------------------------------|------------------|-------------------|--------------|----------------|---------------------|
| Água, Esgoto, Atividades de Gestão de Resíduos e Descontaminação | 27               | 22                | 5            | 55             | 10,00%              |
| Indústrias de Transformação                                      | 2.243            | 1.977             | 266          | 4.366          | 6,49%               |
| Indústrias Extrativas                                            | 22               | 24                | -2           | 95             | -2,06%              |
| Total                                                            | 2.292            | 2.023             | 269          | 4.516          | 14,43%              |

Fonte: CAGED, 2023.

Nota-se que as oportunidades de emprego dentro do município se apresentam bastante escassas e não se mostram suficientes para abrigar toda a população residente no município. Conforme a Revisão do Plano Diretor de Ribeirão das Neves (2018), a População Ocupada (PO) era de 133.327, segundo o censo demográfico de 2010. 60% desta PO tinham carteira assinada, enquanto aproximadamente 30% trabalhavam por conta própria. Assim, “O nível de informalidade presente na dinâmica de trabalho é bastante significativo”. (Prefeitura de Ribeirão das Neves, 2018a, p. 128). Ademais, entre o restante da População Ocupada, ou seja, aproximadamente 95.614 pessoas, “apenas 30% (27.825) dos postos de trabalho formais eram gerados no município de Ribeirão das Neves” (Prefeitura de Ribeirão das Neves, 2018a, p. 128).

Dessa forma, observa-se que além de possuir um contingente de População Ocupada com porcentagem significativa de trabalhadores informais, grande parte desses trabalhadores, ou melhor, a maioria, estava inserida em postos de trabalho fora do município. A pobreza urbana também pode ser associada a essa falta de trabalho no município. Os trabalhadores do município muitas vezes têm de percorrer longas distâncias, com transporte precário e caro, para que consigam se manter no mercado de trabalho. Como se pretendeu aqui demonstrar, o número de indústrias no município é pouco significativo, e quando se olha para a quantidade de pessoas empregadas por estabelecimento, mostra-se ainda mais escasso.

Percebe-se a partir dessas informações, a espoliação urbana a que está sujeita grande parte dos trabalhadores residentes no município de Ribeirão das Neves. Conforme dados do IBGE (2021), o salário médio no município era de 1,8 salários-mínimos. Considerando que a maior parte dos trabalhadores era empregada fora do município, pode-se visualizar a quantidade de tempo e dinheiro despendidos diariamente. Além dos baixos salários, os moradores estavam ainda sujeitos a um transporte precário, revelando uma verdadeira imobilidade relativa (Santos, 2014), como se pretende demonstrar no próximo capítulo.

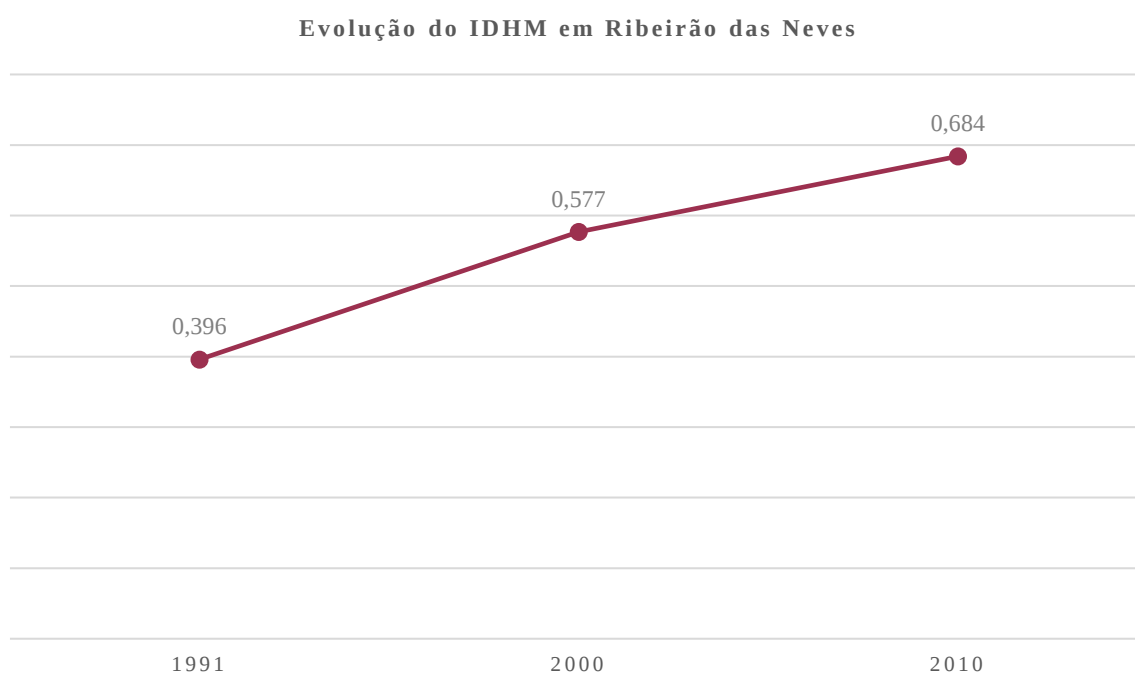
Ademais, conforme o Mapa das Desigualdades (2021), estudo realizado pela Nossa BH, é possível observar que Ribeirão das Neves é o segundo município como menor Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) da RMBH, ficando atrás somente de São Joaquim de Bicas. Em contraponto, Nova Lima e Belo Horizonte apresentam os maiores IDHs. Na dinâmica metropolitana, o município de Ribeirão das Neves se apresenta como um dos mais precários, considerando o desenvolvimento do município, que não foi concomitante a seu crescimento e, sobretudo, as condições de vida a que estão sujeitas a população. Considerando o IDH como um índice que auxilia na compreensão, grosso modo, de qual a situação em que está inserida dada população, ele pode expressar a pobreza e a precariedade vivenciadas no município de Ribeirão das Neves.

O IDHM (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal) é um indicador semelhante ao IDH (Índice de Desenvolvimento Humano), porém aplicado em nível municipal ou local dentro de um país. Enquanto o IDH mede o desenvolvimento humano em escala nacional, o IDHM busca avaliar o desenvolvimento humano em nível subnacional, levando em consideração características específicas de cada município ou localidade.

O IDHM foi desenvolvido pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) em parceria com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e a Fundação João Pinheiro, no Brasil. Ele é calculado com base em três dimensões principais: renda,

educação e longevidade. A dimensão de renda é avaliada pelo PIB per capita do município. A dimensão de educação considera indicadores como taxa de alfabetização e anos médios de estudo da população. A dimensão de longevidade é medida pela expectativa de vida ao nascer. Cada uma dessas dimensões possui indicadores específicos que são combinados para formar o IDHM de um determinado município. Assim, o IDHM pode ser considerado um instrumento importante para avaliar, de forma metódica, ainda que sem adentrar as especificidades de cada espaço, as desigualdades e disparidades regionais que o permeiam. Permitindo, dessa forma, uma análise mais detalhada do desenvolvimento humano.

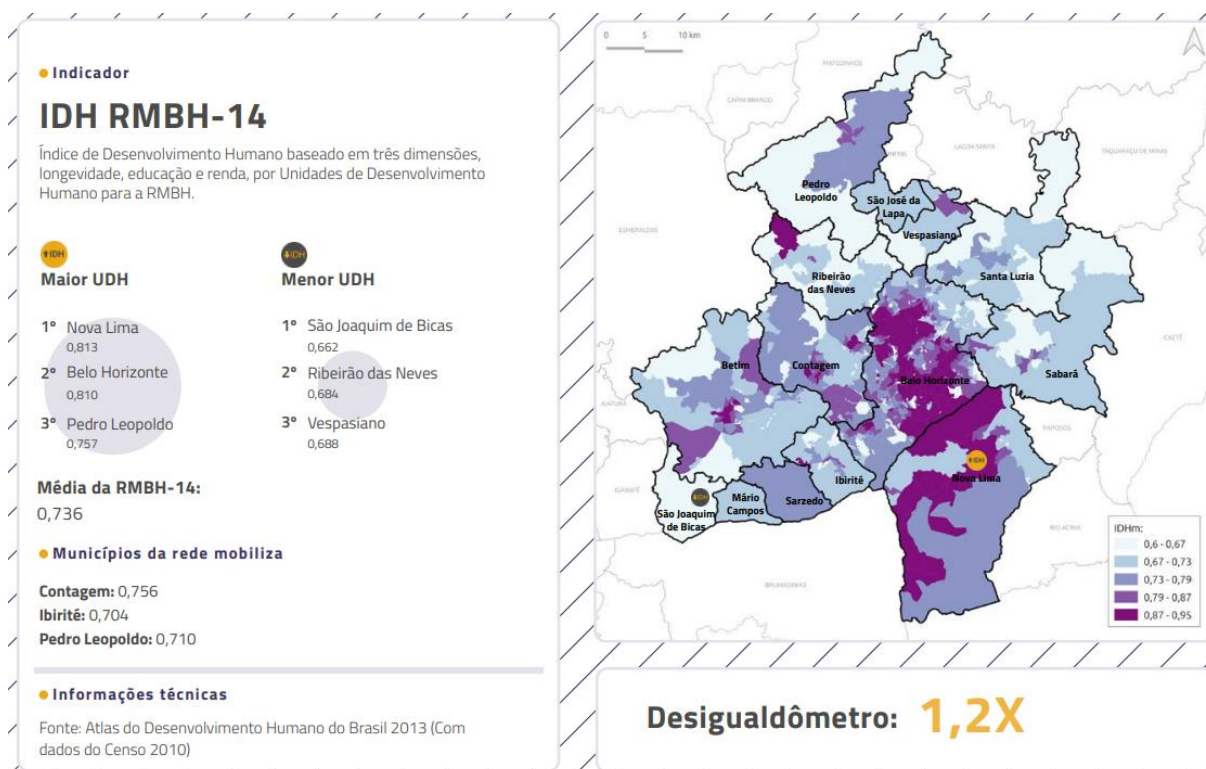
Figura 9 – IDHM de Ribeirão das Neves de 1991 a 2010.



Fonte: IBGE, 2023

Embora o IDHM de Ribeirão das Neves ainda seja um dos menores da RMBH, percebe-se um aumento entre os anos de 1991, 2000 e 2010. No período de 2000 a 2010, pode ser observado, conforme a Figura 9, um aumento de 18,54%. Na Figura 10, observa-se o IDH na RMBH, no qual Nova Lima e Belo Horizonte possuem as taxas mais altas, ou seja, grosso modo representam melhor qualidade de vida, vindo com certa distância, em terceiro lugar o município de Pedro Leopoldo. Em contrapartida, os municípios que apresentaram menor IDH em toda a Região Metropolitana de Belo Horizonte foram São Joaquim de Bicas, com IDH de 0,662, seguido por Ribeirão das Neves e Vespasiano, com 0,684 e 0,688, respectivamente.

Figura 10 – IDH RMBH – 14



Fonte: Nossa BH, 2021.

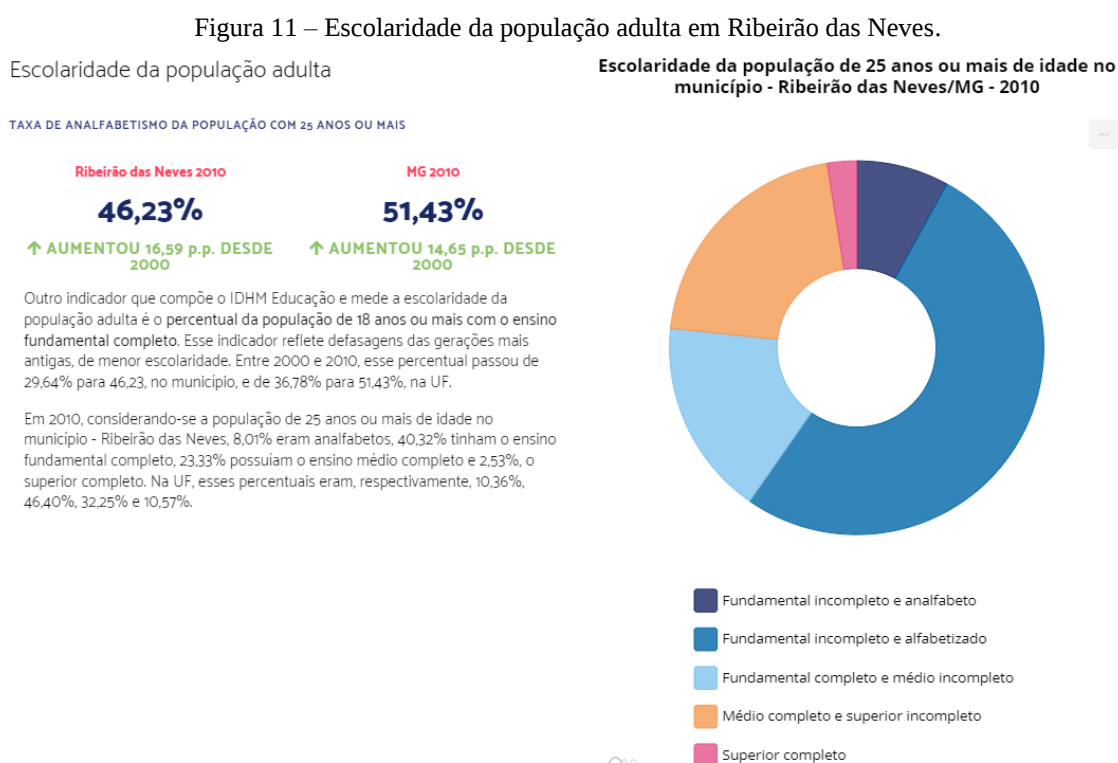
A análise desses dados revela grandes diferenças socioespaciais na Região Metropolitana. Comparando os Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) de Nova Lima e Ribeirão das Neves, que apresentam uma diferença de 1,29, surgem questionamentos sobre as disparidades no acesso a serviços e oportunidades entre esses municípios.

Continuando as análises possíveis a partir da pesquisa do Censo e demais pesquisas realizadas pelo governo, a educação de um município é um importante parâmetro de avaliação das condições de vida neste espaço. A seguir são apresentados alguns dados acerca da educação em Ribeirão das Neves.

A educação pode ser considerada um indicador de pobreza municipal devido às várias maneiras pelas quais a falta de acesso à educação de qualidade ou a baixa qualidade da educação afetam negativamente as condições socioeconômicas de uma região. Os baixos níveis de escolaridade, bem como a desigualdade educacional, ou seja, a falta de acesso equitativo à educação, podem contribuir para a perpetuação da pobreza. Regiões mais pobres tendem a ter escolas com recursos limitados, professores menos qualificados e infraestrutura precária. Isso cria uma lacuna educacional entre espaços com concentração de riqueza e espaços mais precários, dificultando a mobilidade social e ampliando as desigualdades socioeconômicas. Ademais, a partir da educação observa-se o impacto na empregabilidade, visto que a qualidade

e o nível de educação afetam diretamente as perspectivas de emprego e renda. Finalmente, a falta de acesso à educação de qualidade pode perpetuar o ciclo de pobreza de uma geração para a próxima.

A Figura 11 exibe um infográfico no qual se observa que o IDHM Educação, cujo objetivo é mensurar a escolaridade da população adulta. No ano de 2000, o percentual em Ribeirão das Neves era de 29,64%, já em 2010, houve um aumento para 46,23%. Embora a escolaridade da pessoa adulta seja inferior à média de Minas Gerais, houve um crescimento superior ao do estado, que passou de 36,78% para 51,43%.



Fonte: Censos demográficos (2000) e (2010). Disponível em:  
<http://www.atlasbrasil.org.br/perfil/municipio/315460>

Na Figura 12, a título de comparação, embora os dois municípios apresentem formações socioespaciais muito divergentes, exibe-se os dados da escolaridade adulta de Nova Lima. Este município apresenta uma taxa de escolarização de 65,96%, ou seja, 14,53% superior à do estado e 19,73% a de Ribeirão das Neves. Considerando a educação como um bom indicador para avaliação do desenvolvimento municipal, percebe-se em Ribeirão das Neves problemas relacionados à continuidade dos estudos no município. Conforme o gráfico acima, em Ribeirão das Neves, em 2010, apenas 2,53% possuíam ensino superior completo, enquanto no estado esse número corresponde a 10,57% e em Nova Lima totaliza 18,96%.

Figura 12 – Escolaridade da população adulta em Nova Lima.

Escolaridade da população adulta

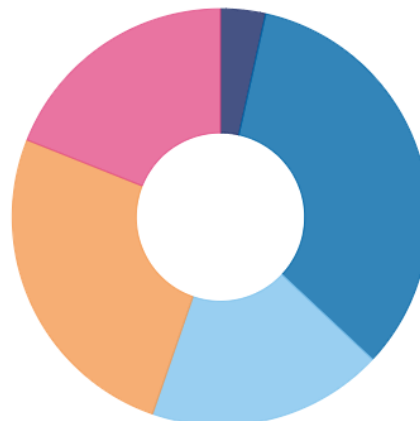
Escolaridade da população de 25 anos ou mais de idade no município - Nova Lima/MG - 2010

TAXA DE ANALFABETISMO DA POPULAÇÃO COM 25 ANOS OU MAIS



Outro indicador que compõe o IDHM Educação e mede a escolaridade da população adulta é o percentual da população de 18 anos ou mais com o ensino fundamental completo. Esse indicador reflete defasagens das gerações mais antigas, de menor escolaridade. Entre 2000 e 2010, esse percentual passou de 45,83% para 65,96, no município, e de 36,78% para 51,43%, na UF.

Em 2010, considerando-se a população de 25 anos ou mais de idade no município - Nova Lima, 3,49% eram analfabetos, 63,04% tinham o ensino fundamental completo, 44,71% possuíam o ensino médio completo e 18,96%, o superior completo. Na UF, esses percentuais eram, respectivamente, 10,36%, 46,40%, 32,25% e 10,57%.



- Fundamental incompleto e analfabeto
- Fundamental incompleto e alfabetizado
- Fundamental completo e médio incompleto
- Médio completo e superior incompleto
- Superior completo

Fonte: Censos demográficos (2000) e (2010). Disponível em:  
<http://www.atlasbrasil.org.br/perfil/municipio/314480>

Observa-se, portanto, em Ribeirão das Neves, uma precariedade no ensino, precariedade essa que pode estar associada também ao acesso à educação. A baixa taxa de escolarização em Ribeirão das Neves, sobretudo, no ensino superior, influi diretamente do próximo indicador avaliado, o de renda.

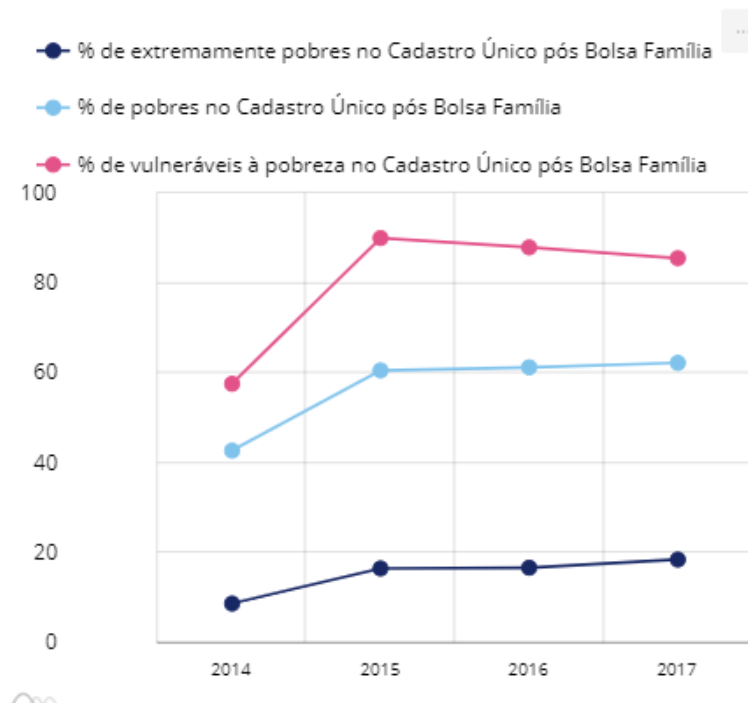
Conforme o Atlas do Desenvolvimento Humano de 2010, eram consideradas extremamente pobres pessoas com renda mensal inferior a R\$70,00; pobres, pessoas com renda inferior a R\$140,00; e vulneráveis à pobreza, aqueles com renda abaixo de R\$255,00 (valores a preços de 01 de agosto de 2010). Assim,

em 2000, 6,41% da população do município eram extremamente pobres, 24,79% eram pobres e 53,64% eram vulneráveis à pobreza; em 2010, essas proporções eram, respectivamente, de 2,21%, 9,25% e 30,03%. Analisando as informações do Cadastro Único (CadÚnico) do Governo Federal, a proporção de pessoas extremamente pobres (com renda familiar per capita mensal inferior a R\$ 70,00) inscritas no CadÚnico, após o recebimento do Bolsa Família passou de 8,82%, em 2014, para 18,59%, em 2017. Já a proporção de pessoas pobres (com renda familiar per capita mensal inferior a R\$ 140,00), inscritas no cadastro, após o recebimento do Bolsa Família, era de 42,80%, em 2014, e 62,30%, em 2017. Por fim, a proporção de pessoas vulneráveis à pobreza (com renda familiar per capita mensal inferior a R\$ 255,00), também inscritas no cadastro, após o recebimento do Bolsa Família, era de 57,65%, em 2014, e 85,56%, em 2017 (Atlas do Desenvolvimento Humano, 2020).

Na Figura 13 observa-se a evolução da pobreza, conforme o CadÚnico, após o Bolsa Família em Ribeirão das Neves.

Figura 13 – Evolução das proporções de extremamente pobres, pobres e vulneráveis à pobreza inscritas no CadÚnico após o bolsa família no município - Ribeirão das Neves/MG - 2014 a 2017.

**Evolução das proporções de extremamente pobres, pobres e vulneráveis à pobreza inscritas no CadÚnico após o bolsa família no município - Ribeirão das Neves/MG - 2014 a 2017**



Fonte: CadÚnico - MDH (2014 e 2017).

Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/perfil/municipio/315460>

Como pode ser observado por meio do gráfico apresentado, embora o Bolsa Família seja um importante programa de transferência direta de renda, apenas com sua existência a pobreza em Ribeirão das Neves estaria longe de diminuir ou findar. Conforme a figura acima, observa-se que de 2014 a 2017 o percentual de extremamente pobres inseridos no programa Bolsa Família aumentou, embora este aumento também possa ser justificado por mais pessoas terem tido acesso ao programa. Além disso, o percentual de pobres, bem como de vulneráveis à pobreza, também aumentou.

A partir das informações aqui apresentadas, pretendeu-se fornecer um panorama da pobreza no município de Ribeirão das Neves. Para além disso, buscou-se evidenciar a cidadania mutilada neste município. Sendo a cidadania, conforme apontado por Telles (2013) estritamente relacionada à inserção formal no mercado de trabalho, percebe-se a existência de uma “cidadania regulada”, conforme Santos (2014) em referência a Santos (1979).

A “cidadania regulada”, segundo definição de Wanderley Guilherme dos Santos (1979), tampouco se prestaria a desejada exclusão da personalidade, na medida em que deve passar pelo crivo de um raciocínio corporativo, imposto pela via das regulamentações de exercício das profissões (Santos, 2014, p. 39).

Associada a ter um trabalho formal, a cidadania regulada neste município apresenta ainda mais dificuldades, considerando a baixa oportunidade de empregos formais em seu espaço.

Voltando aos problemas enfrentados no município de Ribeirão das Neves, sobretudo, considerando-o como uma extensão da periferia de Belo Horizonte, é possível fazer um paralelo com o que Milton Santos diz ao afirmar que “a construção de casas para os mais pobres ajuda, de fato, a viabilizar a cidade corporativa.” (Santos, 2014, p. 62). Isso porque, ainda conforme o autor, “por meio de extensores e de programas de habitação popular, a cidade aumenta desmesuradamente sua superfície total e este aumento de área encoraja a especulação, o processo recomeçando e se repetindo em crescendo” (Santos, 2014, p. 63).

O município de Ribeirão das Neves permite observar de forma nítida o que Kowarick (2000) chamou de desventuras da cidadania. Um dos municípios mais pobres da Região Metropolitana de Belo Horizonte, também um dos mais populosos desta região, Ribeirão das Neves, para além da pobreza urbana vivida, mostra, por meio de seus moradores, o que é sobreviver na adversidade.<sup>4</sup> No trecho seguinte, Santos trata destas desventuras:

Como morar na periferia é, na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles estão condenados a não dispor de serviços sociais ou utilizá-los precariamente ainda que pagando por eles preços extorsivos. É o mesmo que se dá com os transportes. Caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidiana entre casa e trabalho que somam horas e horas? A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma benesse ocasional? (Santos, 2014, p. 63).

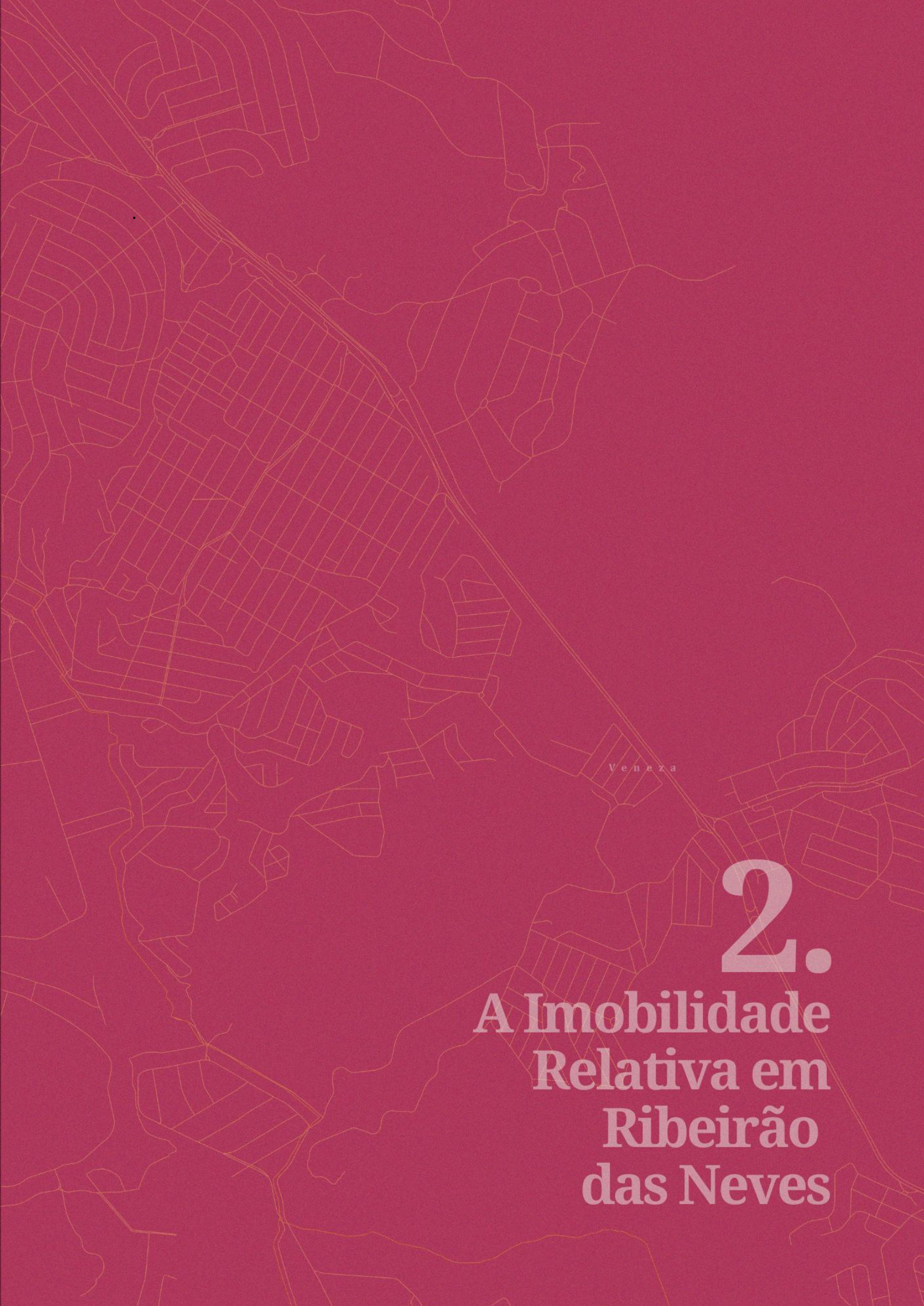
Assim, a depender do local em que estão inseridos, o acesso dos indivíduos a determinadas benesses urbanas é maior ou menor e seu valor como indivíduo varia. Valendo o indivíduo conforme o lugar em que está, percebe-se os moradores de Ribeirão das Neves tratados como se pouco valessem. O acesso restrito à vida urbana, a oportunidades de emprego, à educação e, até mesmo, ao lazer evidenciam o descaso com essa população. Todavia, o que se observa no município são também resistências, forjadas a partir da vulnerabilidade em que estão inseridos, seja nos trabalhos informais, nas outras formas de transporte ali desenhadas no circuito inferior da economia ou mesmo na cena do Hip Hop, importante forma de lazer desenvolvida a partir das vivências no município.

---

<sup>4</sup> Sobreviver na adversidade: entre o mercado e a vida (Hirata, 2011).

Assim, embora a cidade de Ribeirão das Neves seja envolta por precariedade e estigmas como os de cidade-presídio, cidade-dormitório, cidade pobre etc., sua população não se define a partir dessa situação, buscando cotidianamente formas de burlar o estado de coisas que está posto. Embora a intenção do governo do estado de Minas Gerais, como apontado no Item 1.3 deste trabalho, tenha sido de fundar um espaço carcerário em Ribeirão das Neves, a população luta para que o município não seja assim definido. As últimas unidades prisionais ali instaladas não o foram sem luta. O movimento #desativaPJMA evidencia a batalha por transformar a cidade a partir de sua luta, talvez um vislumbre do direito à cidade que discutia Lefebvre (2016 [1968]).

Finalmente, pelas razões apresentadas, os fluxos de Ribeirão das Neves a Belo Horizonte merecem especial atenção. Como mostrado, o município de Ribeirão das Neves foi inserido na dinâmica metropolitana como um espaço de exclusão e, por este motivo, estabeleceu-se uma relação de certa dependência em relação a Belo Horizonte, ocasionando fluxos constantes a este município, como se pretende demonstrar no próximo capítulo.



Veneza

2.

**A Imobilidade  
Relativa em  
Ribeirão  
das Neves**

## 2. A IMOBILIDADE RELATIVA EM RIBEIRÃO DAS NEVES

Destarte, a angústia que abate a vida das pessoas na sua odisseia cotidiana nos transportes coletivos e ilusões perdidas nos transportes individuais nos deslocamentos diários, ajuda a traduzir a crise na metrópole, que se pauta pela mobilidade pensada como um recurso como outro qualquer, uma mera mercadoria. Para tanto, é fundamental que se pense a mobilidade como um direito, que seja garantido o acesso aos lugares, que as pessoas possam usar, experienciar e vivenciar a cidade (Silva, 2016, p. 42).

As condições materiais estabelecidas no município de Ribeirão das Neves, como mostrado no capítulo anterior, são de um município precário em infraestrutura e, também, em oportunidades de trabalho, sobretudo, formal. Neste capítulo, pretende-se discutir os fluxos oriundos da precariedade deste município em relação à Região Metropolitana de Belo Horizonte, sobretudo, em direção a Belo Horizonte. Castillo descreve a mobilidade, espacial ou geográfica, como “a capacidade de um agente de movimentar-se a pé ou por algum meio de transporte e de fazer movimentar bens e informação” (Castillo, 2017, p. 644). Ainda de acordo com o autor, há uma variação dessa capacidade em virtude de vários atributos, sendo os de maior relevância “(1) a condição econômica do agente e (2) a acessibilidade, isto é, as condições geográficas de cada fração do espaço e da escala de deslocamento.” (Castillo, 2017, p. 644).

Entende-se aqui que a precariedade dos fluxos vivenciados em Ribeirão das Neves está associada ao seu contexto metropolitano. Sendo assim, para compreender os problemas existentes na mobilidade do município, se buscará apresentar um panorama acerca do transporte e da mobilidade na RMBH. A partir disso, será possível observar como a mobilidade precária ocorre no contexto metropolitano, permitindo a reflexão sobre o município em questão.

Utilizando o conceito de imobilidade relativa proposto por Santos (2014 [1990]), se analisará a mobilidade espacial no município de Ribeirão das Neves. Para isso, no primeiro momento, serão utilizados dados da Pesquisa Origem – Destino (2019-2021). Assim, será possível observar a origem e o destino dos fluxos mais intensos de Ribeirão das Neves. Além de buscar apontar o motivo destes fluxos, pretende-se entender como as especificidades do município os influencia. Uma importante forma de compreensão da precariedade vivenciada no transporte público de Ribeirão das Neves é a partir da verificação das condições de acessibilidade no município.

Cardoso (2007) destaca a falta de consenso absoluto na definição de acessibilidade, decorrente da pluralidade de abordagens oriundas de diversas disciplinas. Na Geografia Urbana, porém, o conceito tem sido amplamente empregado para analisar as transformações socioespaciais, sendo fundamental para compreender as inter-relações entre transporte, renda, uso e valorização do solo urbano, bem como para compreender o crescimento das cidades.

Para Hansen (1959), cuja abordagem acerca do conceito de acessibilidade é considerada a primeira definição que incorpora a dimensão social nos transportes, a acessibilidade é definida como “uma medida da distribuição espacial das atividades em relação a um ponto, ajustadas à habilidade e desejo das pessoas ou firmas em superar a separação espacial” (Hansen, 1959 apud Cunha et al., 2004: p. 750).

Para Castillo, a acessibilidade se refere às “variáveis geográficas que interferem na mobilidade espacial de cada agente” (Castillo, 2017, p. 647), sendo estas expressas em condições infraestruturais, normativas e de serviços. A acessibilidade de cada agente “vai se valer dessa combinação, única em cada lugar, de infraestruturas, normas e serviços, dependerá de suas características intrínsecas ou variáveis internas, principalmente a econômica” (Castillo, 2017, p. 647).

Desse modo, considerando uma abordagem mais social acerca conceito de acessibilidade a mobilidade urbana no município de Ribeirão das Neves será discutida, buscando compreender as precariedades vivenciadas por seus moradores. Assim, mostra-se essencial entender as condições infraestruturais, normativas e de serviços a que estão sujeitos os agentes. A partir disso, pretende-se evidenciar a subcidadania vivenciada pelos moradores de Ribeirão das Neves, cujas condições de acessibilidade se mostram demasiado frágeis. Para maior compreensão da mobilidade e acessibilidade Ribeirão das Neves, serão apresentadas informações acerca do funcionamento do transporte neste município, além de apontamentos sobre como a população o vivencia.

Cardoso expõe que são as camadas de menor renda as mais afetadas pelos problemas relacionados à mobilidade, visto que “embora também percebidos pelas camadas de maior renda, notadamente em situações de congestionamento viário, se apresentam mais intensamente nos segmentos de menor renda” (Cardoso, 2007, p. 7). Isto em virtude das condições de acessibilidade, pois nas camadas mais baixas elas se mostram menores. Compreender que a acessibilidade está diretamente associada ao lugar, que ela é o somatório das condições do lugar e – não menos importante – que ela é menor

conforme a renda e o lugar, é fundamental para estudar a acessibilidade no município de Ribeirão das Neves.

Assim, este capítulo se propõe a jogar luz sobre a mobilidade precária no município de Ribeirão das Neves, considerando sua inserção na RMBH e a proximidade com Belo Horizonte. Após as discussões propostas, será possível melhor entender a dinâmica de fluxos da RMBH e a importante conexão entre eles. Por fim, a mobilidade precária – a ser exposta a seguir – pode se apresentar como um dos motivos do surgimento e manutenção de formas alternativas de transporte no Município de Ribeirão das Neves, como se pretende aprofundar no Capítulo 3.

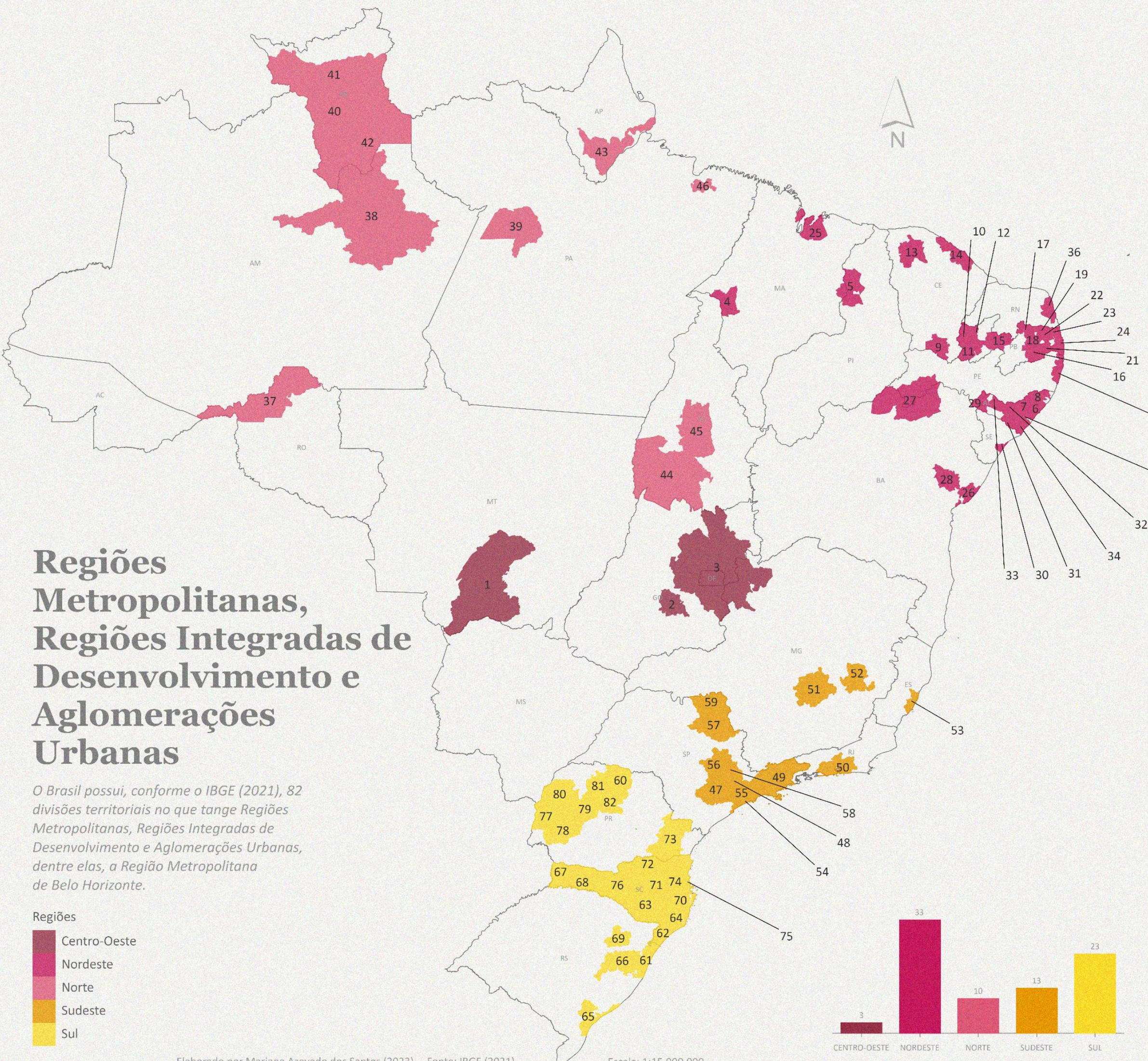
## **2.1 Uma região desintegrada: a precariedade do transporte na Região Metropolitana de Belo Horizonte**

As Regiões Metropolitanas são unidades administrativas. Assim sendo, as decisões a serem tomadas neste recorte deveriam observar a totalidade de municípios que as compõem. Este recorte político-espacial é composto por uma metrópole e as cidades que estão inseridas em seu entorno, que mantém, em grau variado, relação com esta metrópole. Anterior à institucionalização das regiões metropolitanas, Tonucci Filho (2012) menciona que houve a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Em 30 de junho de 1971, o Conselho Estadual de Desenvolvimento firmou convênio entre o Governo do Estado e os 14 municípios que integrariam posteriormente a RMBH, para dar prosseguimento aos trabalhos de elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Foi então contratada a Fundação João Pinheiro (FJP), onde se criou o Grupo Executivo do Plano Metropolitano de Belo Horizonte (PLAMBEL). A contratação foi feita com recursos do SERFHAU, o que só foi possível devido à condição da FJP ser uma entidade de direito privado, ainda que pertencente ao setor público. Teve início assim o processo de planejamento metropolitano, anteriormente à regulamentação federal (Tonucci Filho, 2012, p. 114).

Em 1973, foram instituídas as oito primeiras regiões metropolitanas no Brasil, sendo implementadas pela Lei Complementar Federal nº 14/1973. Em 1974, após a criação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, o total de Regiões Metropolitanas institucionalizadas passou a nove: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém e Rio de Janeiro. Atualmente, conforme o IBGE, existem 74 regiões metropolitanas no Brasil, como se pode observar na Figura 14, além de duas Regiões Integradas de Desenvolvimento e 6 Aglomerações Urbanas.

Figura 12 – Localização das regiões metropolitanas brasileiras.

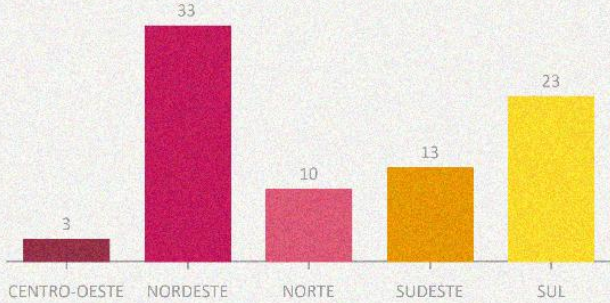


# Regiões Metropolitanas, Regiões Integradas de Desenvolvimento e Aglomerações Urbanas

O Brasil possui, conforme o IBGE (2021), 82 divisões territoriais no que tange Regiões Metropolitanas, Regiões Integradas de Desenvolvimento e Aglomerações Urbanas, dentre elas, a Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Regiões

- Centro-Oeste
- Nordeste
- Norte
- Sudeste
- Sul



| Número | Região       | Sigla | Tipo | Nome                               |
|--------|--------------|-------|------|------------------------------------|
| 1      | CENTRO OESTE | MT    | RM   | Vale do Cuiabá                     |
| 2      | CENTRO OESTE | GO    | RM   | Goiânia                            |
| 3      | CENTRO OESTE | DF    | RIDE | Distrito Federal e Entorno         |
| 4      | NORDESTE     | MA    | RM   | Sudoeste Maranhense                |
| 5      | NORDESTE     | PI    | RIDE | Teresina                           |
| 6      | NORDESTE     | AL    | RM   | Maceió                             |
| 7      | NORDESTE     | AL    | RM   | Vale do Paraíba                    |
| 8      | NORDESTE     | AL    | RM   | Zona da Mata                       |
| 9      | NORDESTE     | CE    | RM   | Cariri                             |
| 10     | NORDESTE     | PB    | RM   | Cajazeiras                         |
| 11     | NORDESTE     | PB    | RM   | Vale do Piancó                     |
| 12     | NORDESTE     | PB    | RM   | Sousa                              |
| 13     | NORDESTE     | CE    | RM   | Sobral                             |
| 14     | NORDESTE     | CE    | RM   | Fortaleza                          |
| 15     | NORDESTE     | PB    | RM   | Patos                              |
| 16     | NORDESTE     | PB    | RM   | Campina Grande                     |
| 17     | NORDESTE     | PB    | RM   | Barra de Santa Rosa                |
| 18     | NORDESTE     | PB    | RM   | Esperança                          |
| 19     | NORDESTE     | PB    | RM   | Araruna                            |
| 20     | NORDESTE     | PE    | RM   | Recife                             |
| 21     | NORDESTE     | PB    | RM   | Itabaiana                          |
| 22     | NORDESTE     | PB    | RM   | Guarabira                          |
| 23     | NORDESTE     | PB    | RM   | Vale do Mamanguape                 |
| 24     | NORDESTE     | PB    | RM   | João Pessoa                        |
| 25     | NORDESTE     | MA    | RM   | São Luís                           |
| 26     | NORDESTE     | BA    | RM   | Salvador                           |
| 27     | NORDESTE     | PE    | RIDE | Petrolina e Juazeiro               |
| 28     | NORDESTE     | BA    | RM   | Feira de Santana                   |
| 29     | NORDESTE     | AL    | RM   | Sertão                             |
| 30     | NORDESTE     | SE    | RM   | Aracaju                            |
| 31     | NORDESTE     | AL    | RM   | Agreste                            |
| 32     | NORDESTE     | AL    | RM   | Palmeira dos Índios                |
| 33     | NORDESTE     | AL    | RM   | Médio Sertão                       |
| 34     | NORDESTE     | AL    | RM   | São Francisco                      |
| 35     | NORDESTE     | AL    | RM   | Caetés                             |
| 36     | NORDESTE     | RN    | RM   | Natal                              |
| 37     | NORTE        | RO    | RM   | Porto Velho                        |
| 38     | NORTE        | AM    | RM   | Manaus                             |
| 39     | NORTE        | PA    | RM   | Santarém                           |
| 40     | NORTE        | RR    | RM   | Central                            |
| 41     | NORTE        | RR    | RM   | Capital                            |
| 42     | NORTE        | RR    | RM   | Sul do Estado de Roraima           |
| 43     | NORTE        | AP    | RM   | Macapá                             |
| 44     | NORTE        | TO    | RM   | Gurupi                             |
| 45     | NORTE        | TO    | RM   | Palmas                             |
| 46     | NORTE        | PA    | RM   | Belém                              |
| 47     | SUDESTE      | SP    | RM   | Sorocaba                           |
| 48     | SUDESTE      | SP    | AU   | Jundial                            |
| 49     | SUDESTE      | SP    | RM   | Vale do Paraíba e Litoral Norte    |
| 50     | SUDESTE      | RJ    | RM   | Rio de Janeiro                     |
| 51     | SUDESTE      | MG    | RM   | Belo Horizonte                     |
| 52     | SUDESTE      | MG    | RM   | Vale do Aço                        |
| 53     | SUDESTE      | ES    | RM   | Vitória                            |
| 54     | SUDESTE      | SP    | RM   | Baixada Santista                   |
| 55     | SUDESTE      | SP    | RM   | São Paulo                          |
| 56     | SUDESTE      | SP    | AU   | Piracicaba                         |
| 57     | SUDESTE      | SP    | RM   | Ribeirão Preto                     |
| 58     | SUDESTE      | SP    | RM   | Campinas                           |
| 59     | SUDESTE      | SP    | AU   | Franca                             |
| 60     | SUL          | PR    | RM   | Londrina                           |
| 61     | SUL          | RS    | AU   | Litoral Norte do Rio Grande do Sul |
| 62     | SUL          | SC    | RM   | Carbonífera                        |
| 63     | SUL          | SC    | RM   | Lages                              |
| 64     | SUL          | SC    | RM   | Tubarão                            |
| 65     | SUL          | RS    | AU   | Sul do Rio Grande do Sul           |
| 66     | SUL          | RS    | RM   | Porto Alegre                       |
| 67     | SUL          | SC    | RM   | Extremo Oeste                      |
| 68     | SUL          | SC    | RM   | Chapecó                            |
| 69     | SUL          | RS    | RM   | Serra Gaúcha                       |
| 70     | SUL          | SC    | RM   | Florianópolis                      |
| 71     | SUL          | SC    | RM   | Alto Vale do Itajaí                |
| 72     | SUL          | SC    | RM   | Norte/Nordeste Catarinense         |
| 73     | SUL          | PR    | RM   | Curitiba                           |
| 74     | SUL          | SC    | RM   | Vale do Itajaí                     |
| 75     | SUL          | SC    | RM   | Foz do Itajaí                      |
| 76     | SUL          | SC    | RM   | Contestado                         |
| 77     | SUL          | PR    | RM   | Toledo                             |
| 78     | SUL          | PR    | RM   | Cascavél                           |
| 79     | SUL          | PR    | RM   | Campo Mourão                       |
| 80     | SUL          | PR    | RM   | Umuarama                           |
| 81     | SUL          | PR    | RM   | Maringá                            |
| 82     | SUL          | PR    | RM   | Apucarana                          |

Conforme a Lei Complementar Federal nº 14/1973, a Região Metropolitana de Belo Horizonte era composta por 14 municípios: Belo Horizonte, Betim, Caeté, Contagem, Ibirité, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano. Esta região se expandiu e atualmente é composta por 34 municípios. Todavia, a existência deste recorte não significa necessariamente uma gestão comum entre estes municípios. Observa-se que a tomada de decisões é, em sua maioria, de caráter municipalista, ignorando a instituição metropolitana. Azevedo e Mares Guia afirmavam em 2000 que a RMBH enfrenta diversos problemas relacionados à sua gestão:

A Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH convive hoje com sérios impasses no que se refere aos seus mecanismos de gestão, dificultando o enfrentamento dos inúmeros problemas comuns aos municípios que a compõem e que, necessariamente, exigem uma ação compartilhada (Azevedo e Mares Guia, 2000, p. 99).

Dentre estes problemas relacionados à falta de uma gestão compartilhada, a mobilidade e o transporte se destacam. Após a institucionalização da RMBH, foi criada a autarquia de Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, a Plambel, objetivando, entre outras atribuições, “[...] coordenar a execução dos serviços comuns de interesse metropolitano empreendidos pelo estado e municípios, atuando como entidade de planejamento e apoio técnico aos conselhos deliberativo e consultivo da RMBH” (Azevedo e Mares Guia, 2000, p. 99). Esta autarquia funcionou por um período como intermediadora de recursos do governo Federal para os órgãos setoriais e para os municípios. Nesse sentido, a Plambel concentrava grande poder, sendo considerada uma superprefeitura. A criação da Plambel influenciou, sobretudo, na autonomia dos municípios, que passaram a estar subordinados à ação desta autarquia.

De acordo com Azevedo e Mares Guia, em 1978 é criada a Metrobel “com a finalidade de implantar e operar o serviço de transporte e o sistema viário de interesse comum dos municípios da Grande BH” (Azevedo e Mares Guia, 2000, p.102). Ainda de acordo com os autores, um conjunto de condições foi importante para a viabilidade da empresa:

Uma série de condições deu viabilidade à constituição da empresa. Em primeiro lugar, a existência de um núcleo forte e dinâmico no Plambel, voltado para o estudo da questão do transporte metropolitano, com cerca de 10 anos de experiência de pesquisa e planejamento no setor. Em segundo lugar, mas não com menor importância, a ênfase dada ao equacionamento do problema do transporte coletivo nas grandes cidades, colocado, à época, como uma das

prioridades do governo Federal. Em 1975, pela Lei federal nº 6.261, havia sido criada a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos-EBTU com controle sobre recursos críticos para financiar estudos e projetos no setor. O dinamismo do núcleo de transporte do Plambel deveu-se, em parte, ao apoio e estímulo recebidos daquela instituição. Da mesma maneira, a EBTU participou, com recursos, na criação da Metrobel e financiou muitos de seus programas específicos (Azevedo e Mares Guia, 2000, p. 103).

Azevedo e Mares Guia (2000) apontam que para a implantação da Metrobel houve forte resistência por parte de órgãos do estado que eram em certa medida responsáveis pelo funcionamento do transporte da RMBH. Dentre eles, o Batalhão de Trânsito, o Departamento Estadual de Trânsito – Detran e o Departamento Estadual de Estradas de Rodagem – DER. Isso considerando que a partir da implementação total da Metrobel, o poder e as áreas de atuação destes órgãos sofreriam uma considerável redução. Sobre a competência deste órgão na Região Metropolitana de Belo Horizonte, Azevedo e Mares Guia (2000) apontam que estava associada ao planejamento e operação do transporte, do trânsito e demais atividades complementares. As primeiras transformações significativas no transporte na RMBH foram instauradas por este órgão, que além do poder de transformação, possuía um corpo técnico robusto, capaz de respaldar as decisões tomadas.

O funcionamento do transporte público na RMBH, anterior às modificações definidas pela Metrobel, conforme Azevedo e Mares Guia, “seguia um modelo de ligação direta dos bairros à área central, sendo os pontos finais dos coletivos em locais fixos, distantes uns dos outros, no centro urbano” (Azevedo e Mares Guia, 2000, p. 87). Dessa forma, eram necessários grandes deslocamentos a pé. De acordo com Azevedo e Castro, “Calcula-se que, em 1979, cerca de 850 mil passageiros saíam de bairros com destino a outros, trocando de coletivo no centro; cerca de 40% do tempo gasto no percurso devia-se a deslocamentos a pé, nos próprios bairros e no centro” (Azevedo e Castro, 1990, p. 87). Mais adiante, os autores informam que em 1979 existiam em circulação 3.774 veículos do transporte coletivo, concentrados em 123 empresas concessionárias. Embora este número, em um primeiro momento, pareça grande, “a inexistência de uma programação geral do sistema fazia com que o atendimento às necessidades da população fosse insuficiente” (Azevedo e Castro, 1990, p. 88).

Ademais, dentre os problemas existentes no sistema de transporte até então vigente, observava-se a sobreposição de trajetos nas áreas mais rentáveis, corroborando, conforme Azevedo e Castro, para a existência de uma concorrência predatória. Enquanto determinados espaços da RMBH possuíam sobreposição de trajetos, as áreas menos rentáveis, sobretudo as periferias, conviviam com serviços de transporte demasiado

precários, cujos ônibus eram escassos e o serviço insatisfatório, não podendo a população contar com a regularidade destes transportes. Além disso, a administração destas empresas era em sua maioria, tradicional ou familiar, sem um padrão de crescimento consistente. Como grande obstáculo ao funcionamento, apontava-se ainda a inexistência de um sistema tarifário único, o que favorecia grandes disparidades de valores entre as empresas. Conforme explicam Azevedo e Mares Guia:

Não havia critérios claros de definição da tarifa, sendo ela discutida para cada linha pela Superintendência Municipal de Transportes-SMT em contato direto com o proprietário da empresa. O lobby empresarial sobre a SMT era muito forte. Esta não possuía estrutura técnica adequada para decidir sobre tarifas, contando apenas com um funcionário para examinar a questão. Assim, de modo geral, as linhas que percorriam trajetos menores ou com maior poder de barganha conseguiam obter rentabilidade altíssima, com veículos e frota nova, enquanto as linhas de periferia, de longo percurso, tinham número reduzido de coletivos e não dispunham de condições de renovar adequadamente a frota. Simultaneamente, do ponto de vista do usuário, verificava-se uma participação crescente do custo de transporte no orçamento doméstico (Azevedo e Mares Guia, 2000, p. 104).

Assim, a partir dos problemas mencionados e em busca da inovação do sistema de transporte vigente na RMBH, a Metrobel dá início a outra estrutura. Como objetivo, observa-se a racionalização do sistema de transporte, estabelecendo parâmetros que permitiam observar e reger a totalidade do transporte coletivo. A Metrobel estabeleceu como parâmetro, de acordo com Azevedo e Mares Guia, a divisão das linhas do transporte coletivo em três tipos:

1. expressa, que ligaria dois polos com grande fluxo de passageiros. Realizando deslocamentos de longa distância, percorreria basicamente os principais corredores de tráfego, com grandes espaçamentos entre os pontos de parada e pontos finais fixos em terminais;
2. semi-expressa, que ligaria bairros mais distantes às áreas centrais de Belo Horizonte, Betim ou Contagem, cobrindo distâncias médias. Nas áreas centrais faria itinerários na forma de anel, de maneira que seus percursos se cruzassem com os das outras linhas de outros eixos, constituindo o que a Metrobel chamou de "laços de recobrimento", com o objetivo de permitir ao usuário melhor aproximação de seu destino. Essas linhas não teriam pontos finais fixos no centro dos municípios;
3. linhas de serviço, para atender aos deslocamentos de curta/média distância entre bairros. Essas linhas poderiam ser de dois tipos: diametral, que ligaria diferentes bairros passando pela área central, mas com ponto final fixo somente nos bairros; e circular, que, como o próprio nome indica, ligaria bairros distintos, com grande demanda do serviço, circulando pelas áreas centrais (AZEVEDO E MARES GUIA, 2000, p. 105).

Cada tipo de linha seria diferenciado pela cor, e dentro delas haveria a distinção por números e marcas próprias. Por meio disso, seria possível descobrir em quais corredores estas linhas de ônibus passariam.

Conforme Cardoso (2007), foram reestruturações realizadas de cima para baixo, que provocaram grande insatisfação popular. Os cobradores e motoristas se viram lançados ao desemprego, fruto da redução promovida no número de linhas. Dessa forma, conforme o autor, “As associações de bairro, comunidades eclesiais de base, sindicatos, lojistas, dentre outros estratos populares, passaram a formar uma só voz no intuito de promover melhorias nas condições de transporte e mobilidade” (Cardoso, 2007, p. 82). Todavia, ainda conforme o estudioso, com o passar dos anos estes movimentos foram perdendo fôlego, embora tenham sido essenciais para as conquistas referentes ao transporte na RMBH.

Esses movimentos perderiam fôlego com o passar dos anos, entretanto, através deles, diversas conquistas foram obtidas, como a suspensão do embarque dianteiro de passageiros – medida tomada pela METROBEL para minimizar a evasão –; o congelamento temporário das passagens; a concessão de passe-livre para algumas classes; a suspensão da proibição do tráfego de veículos particulares em algumas vias do centro da cidade; dentre outras (Cardoso, 2007, p. 82).

Azevedo e Castro (1990) apontam que, para a operação da nova estrutura, houve redução dos veículos coletivos em operação, tendo em vista, a partir do estudo realizado, que seria possível operar de forma eficaz com a frota reduzida, diminuindo, assim, de 3.473 para 2.740 veículos. Outra medida adotada foi a padronização dos preços para linhas de mesmo tipo. Houve ainda a diminuição do número de empresas em operação, passando de 123 para 79, parte disso pela reorganização delas, tendo algumas se fundido. Cabe mencionar que a implementação desse novo modelo não se deu de modo pacífico ou passivo; houve resistência por parte das empresas de ônibus na adoção dessa nova forma de transporte. Todavia, como apontam Azevedo e Mares Guia (2000), após implementado e com algumas alterações, o programa proposto se mostrou viável. Após a implementação, os empresários que reclamavam da perda de autonomia observaram que o novo sistema se mostrou vantajoso, como explicam os autores:

Perceberam, ainda, que a “perda de autonomia” era francamente compensada, pois as empresas permissionárias passaram a operar com remuneração garantida e sem riscos, independentemente da demanda, e se eximiam de qualquer responsabilidade pela qualidade do serviço prestado (Azevedo e Mares Guia, 2000, p. 106).

Como premissa da Metrobel, Azevedo e Mares Guia indicam o objetivo de compatibilizar equilíbrio financeiro, eficiência do sistema e preocupação social:

Do ponto de vista da Metrobel, desde o início, explicita-se o objetivo de compatibilizar equilíbrio financeiro, eficiência do sistema e preocupação social. Além de atender de forma mais racional à demanda existente, pretendia-se garantir certa regularidade do serviço para áreas de menor densidade populacional, assim como em horário de baixa utilização, como o noturno. Buscava-se, concomitantemente, que o preço da passagem para o usuário das áreas periféricas fosse comparativamente menor, em relação à extensão do trajeto, do que aquele pago pelos passageiros das linhas mais centrais (Azevedo e Mares Guia, 2000, p. 107).

Para o funcionamento, uma das premissas básicas foi a elaboração de um “sistema tarifário para remunerar as empresas permissionárias que se distinguiu da forma de definição dos preços das passagens, dotados de um componente social” (Azevedo e Mares Guia, 2000, p. 107). Assim, foi estabelecido “um mecanismo de subsídio cruzado entre diferentes linhas, procurando garantir o equilíbrio financeiro do sistema como um todo” (Azevedo e Mares Guia, 2000, p. 107). Dessa forma, Conforme Castro e Mares Guia, “as linhas de menores percursos e maior demanda que, em sua maioria, serviam aos bairros nobres e à área central teriam seus preços relativos mais altos para compensar o déficit decorrente dos valores mais baixos das passagens da periferia” (Castro e Mares Guia, 1990, p. 90).

A segunda administração da Metrobel tem início em 1983, inserida em um novo recorte político em Minas Gerais. A vitória do PMDB, partido de oposição, trouxe alguns desgastes em relação ao funcionamento da Metrobel. Além disso, “reconhecida publicamente como a instituição responsável pela política de transporte e tráfego na Região Metropolitana, colocava-se como o alvo principal das críticas da população, quando esta passa a denunciar os problemas e deficiências no transporte coletivo, más condições de circulação na zona urbana, falta de segurança no trânsito, etc.” (Azevedo e Mares Guia, 2000, p. 108).

A Metrobel, atuando até então com grande autonomia decisória e condições políticas de implantar projetos justificados somente como solução tecnicamente mais viável e eficiente para os problemas de transporte e trânsito na RMBH, teria de se adaptar à nova situação. Impunha-se, de um lado, maior submissão às diretrizes do governo estadual e, de outro, flexibilidade e abertura em relação às reivindicações e às pressões dos diversos setores da população (Azevedo e Mares Guia, 2000, p. 108).

Azevedo e Mares Guia (2000) descrevem que a Metrobel expressou interesse em criar uma planilha que melhor refletisse os custos operacionais do sistema e os ganhos reais das permissionárias. Por outro lado, os empresários buscaram ajustar alguns itens da planilha que consideravam sub-remunerados. Devido à influência de seu *lobby*, eles conseguiram promover mudanças na planilha, resultando em um considerável aumento nos custos de operação do serviço. A redução do poder e prestígio da Metrobel, como se

pode observar, foi gradual e contínua. Tendo seus conflitos com a população aumentados e os problemas de precariedade do transporte a ela direcionados, a autarquia pública se tornou bastante frágil. Desse modo, “com déficits acumulados, sem força política e recursos financeiros para ajuste e modernização do sistema, a Metrobel não conseguia responder a contento às crescentes demandas de ampliação na oferta de transporte” (Azevedo e Mares Guia, 2000, p. 109).

A Metrobel teve sua extinção concomitante à posse de Newton Cardoso como governador do estado de Minas Gerais em 1987, eleito, entre outras coisas, com o discurso de que resolveria o “péssimo serviço” de transporte metropolitano prestado pela autarquia. Com a criação da lei estadual nº 9527, de 29 de dezembro de 1987, ele extingue a Metrobel. Nesse momento, é criada a Secretaria de Estado de Assuntos Metropolitanos, tornando-se subordinadas a ela a Plambel e a Transmetro (substituta da Metrobel). Além da Metrobel, mais adiante, em 1996, há também a extinção da Plambel, cujas competências foram realocadas para a Secretaria Estadual de Planejamento e para a Fundação João Pinheiro.

Sobre a Transmetro, Cardoso expõe que o funcionamento desta apresentou ínfimas medidas de reestruturação em comparação com a Metrobel:

Em linhas gerais, a administração da TRANSMETRO foi menos polêmica que a atuação da METROBEL, até porque, na sua gestão não foram adotadas medidas de reestruturação de grande impacto no transporte e no trânsito da RMBH, ao contrário do que havia ocorrido anteriormente (Cardoso, 2007, p. 84).

O planejamento metropolitano do transporte na RMBH e a atuação, bem como o poder, da Transmetro são praticamente finalizados após a Prefeitura de Belo Horizonte, sob o governo do Partido dos Trabalhadores, decidir “assumir, em conformidade com o estabelecido na nova Constituição, o controle das linhas da capital, por meio da empresa BHTRANS.” (Cardoso, 2007, p. 112). É só em 1994 que a Transmetro é realmente extinta, embora seu poder já estivesse consideravelmente reduzido. As linhas metropolitanas que eram de responsabilidade da autarquia passam a ser administradas pelo Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais – DER/MG. Além disso, os outros dois maiores municípios da RMBH (Contagem e Betim), assim como Belo Horizonte, também criaram mecanismos municipais de administração do transporte: a Superintendência de Transporte, subordinada à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, e a Transbetim (Empresa Municipal de Transporte e Trânsito). A grande maioria dos municípios inseridos nesta região continua a ter o transporte gerido pelo DER. Foi

justamente neste período, marcado, sobretudo, pelo maior poder dos municípios da gestão do transporte, que as maiores intervenções foram realizadas. Como aponta Leandro Cardoso, “Intervenções de maior vulto foram retomadas a partir dos anos 1990, momento em que o gerenciamento dos transportes urbanos passou a ser de responsabilidade exclusiva dos municípios” (Cardoso, 2007, p. 85).

Fica evidente, a partir do exposto, como a gestão do transporte parte inicialmente de um caráter municipalista, pouco preocupado com o entorno, e o recorte regional avança no sentido de uma integração, com a criação da RMBH em 1973. Como mostrado, a Metrobel teve importante atuação para o avanço da organização do transporte nesta região. Embora os problemas não tenham sido completamente sanados, houve um avanço na integração e homogeneização do transporte e a reorganização, bem como na regulação das empresas de transporte. Todavia, na década de 80, a partir da retomada democrática e com o esvaziamento da gestão metropolitana, a organização passa a ser, novamente e em grande parte, de cunho municipal.

O processo de municipalização, paulatinamente, se estendeu para outras cidades componentes da RMBH, havendo a criação de subsistemas municipais de transporte também em Ibirité, Santa Luzia, Pedro Leopoldo e Ribeirão das Neves, permanecendo os demais subsistemas sob gerenciamento do DER/MG (Cardoso, 2007, p. 88).

Embora não venha sendo gerido de forma integrada, a mobilidade espacial na Região Metropolitana de Belo Horizonte intermunicípios é uma realidade. Conforme se pretende demonstrar no próximo item, no qual se faz uma análise da Pesquisa Origem-Destino (OD) em diferentes anos na RMBH, a dinâmica de fluxos realizada diariamente tem como um de seus obstáculos a falta de integração metropolitana. O município objeto de atenção principal deste texto, Ribeirão das Neves, tem uma grande quantidade de habitantes que realiza fluxos diários a Belo Horizonte, enfrentando a dificuldade de coexistência de sistemas de transporte desarticulados, que dificultam a fluidez.

Conforme aponta Leandro Cardoso, “O rápido e consistente crescimento das periferias da RMBH ao longo das últimas décadas veio intensificar as relações intrametropolitanas e aumentar o número de cidades que integram a região” (Cardoso, 2007, p. 89). Por este motivo, observa-se uma utilização conjunta de serviços, bem como equipamentos urbanos, fenômeno que, conforme o autor, “amplia a atratividade dos municípios mais dinâmicos, a exemplo de Belo Horizonte, Contagem e Betim” (Cardoso, 2007, p. 89). O sistema viário e de transportes da RMBH, peça-chave em termos de mobilidade e acessibilidade diária da população, foi concebido e orientado a partir da

conformação espacial radiocêntrica de Belo Horizonte, caracterizando-se, assim, pela sobreposição de traçados urbanos, relativamente precários e inadequados às demandas e às necessidades de deslocamento intra e intermunicipais.

Importa ressaltar, no entanto, que “a falta de um plano diretor metropolitano impediu um planejamento comum dos sistemas de transportes e viário para a região metropolitana” (FJP, 1996: p. 310). Assim, a atual organização dos serviços de transportes coletivos na RMBH ocorre de forma independente, estando o gerenciamento das inúmeras redes a cargo de organizações governamentais que não se articulam entre si e que pertencem a diferentes esferas de governo. Tal fato obriga os usuários dos sistemas de transporte público a dependerem de diferentes redes e serviços (onde se inclui o Trem Metropolitano, administrado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos / CBTU), não raro, sem integração física e tarifária, tendo comprometidos seus anseios de acessibilidade e mobilidade intrametropolitanas (Cardoso, 2007, p. 89).

Segundo Cardoso (2007), o agravamento dos problemas relacionados aos deslocamentos internos na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) levou ao surgimento de um incipiente processo de gestão compartilhada, representado pela criação da Comissão Gerenciadora do Transporte Coletivo da RMBH – CGTC. Este órgão foi estabelecido por meio de um convênio entre alguns dos órgãos gestores dos subsistemas de transporte da RMBH, como o DER/MG, a BHTrans (Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A), a CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos), a TRANSBETIM e a TransCon (Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes de Contagem), visando definir parâmetros comuns para a especificação de serviços, veículos e remuneração das empresas subconcessionárias. A CGTC atua como um órgão consultivo, sem vínculo contratual e, principalmente, sem um fundo comum de transporte.

Atualmente, mais especificamente desde o ano de 2018, está em elaboração o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana de Belo Horizonte, iniciativa que pode contribuir para minorar alguns dos problemas relacionados ao transporte e ao tráfego urbano-metropolitanos. O desenvolvimento deste plano é feito pelo Governo do Estado de Minas Gerais, por meio de uma colaboração técnica entre a Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Agência RMBH) e a Secretaria de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias (Seinfra/MG), com o respaldo da Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (Codemge). A partir disso, foi instituído o Escritório de Mobilidade, com o objetivo de coordenar a elaboração deste plano.

Dentre as pesquisas utilizadas para a elaboração deste plano, está a Pesquisa Origem e Destino 2019-2021, que contribui para melhor reconhecer a dinâmica de deslocamentos na RMBH. No presente trabalho, no qual o principal foco é o município de Ribeirão das Neves, a Pesquisa Origem e Destino 2019 – 2021 foi utilizada para melhor identificar os fluxos intra e intermunicipais. Embora estes dados contribuam para uma maior compreensão da mobilidade no município, destaca-se, em consonância à proposta de Vasconcellos (2001), a utilização de uma abordagem sociológica e, principalmente, geográfica do transporte. Nesse sentido, tanto o espaço, quanto os sujeitos, sobressaem-se às técnicas e às métricas. Assim, “esta proposta se contrapõe, portanto, aos enfoques tradicionais, que privilegiam os aspectos técnicos e econômicos” (Vasconcelos, 2001, p. 15).

Realizada nos 34 municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte, a Pesquisa Origem-Destino tem como seu objetivo principal a coleta de dados a fim de possibilitar a compreensão da dinâmica dos deslocamentos das pessoas nessa região. Ao associar as características das viagens efetuadas com variáveis socioeconômicas, é viável compreender, em certa medida, a totalidade dos padrões nas viagens urbanas. Além disso, esses padrões oferecem uma visão mais clara das condições de mobilidade e acessibilidade.

Conforme a Agência RMBH (2012), os principais fatores que impulsionam as viagens em uma área urbana são as características socioeconômicas específicas de cada região e a localização das atividades urbanas, especialmente aquelas relacionadas a moradia, renda, emprego e educação. Portanto, “esses fatores conduzem à identificação de padrões nos deslocamentos das pessoas, levando em consideração as origens, destinos, horários, meios de transporte e motivos das viagens” (Minas gerais, 2013, p. 324).

Como mencionado nos itens acima, a forma como se deu a urbanização no município de Ribeirão das Neves teve como uma de suas consequências uma alta dependência do município de Belo Horizonte, embora exista, o acontecer complementar (Santos, 2017). Os dados da Pesquisa Origem-Destino 2019-2021 correspondem às viagens registradas durante dois intervalos de 20 dias. Nesta pesquisa, apresenta-se a média de volume de viagens por dia da semana, incluindo feriados. O primeiro intervalo abrange o mês de novembro de 2019, do dia 01 ao dia 20. O segundo intervalo foi estabelecido compreendendo o período de 01 a 20 de maio de 2021. É importante destacar, todavia, que o período de 2021 apresenta-se como um momento atípico, marcado pela pandemia de COVID-19. Considerando esta informação, os dados

referentes ao ano de 2019 tendem a se aproximar mais da realidade do que os dados coletados em 2021.

Tradicionalmente, a obtenção desses dados é realizada por meio de pesquisas de campo, que demandam consideráveis recursos financeiros e temporais, podendo, desta forma, limitar a frequência e a abrangência geográfica da pesquisa. No entanto, no meio técnico-científico-informacional, apontam-se outras formas de realizar pesquisas, a partir das tecnologias da informação. Assim, é neste contexto que se aponta a oportunidade de utilizar fontes de dados alternativas às coletadas por meio de pesquisas presenciais. Na Pesquisa Origem-Destino 2019-2021, houve a exploração de recursos tecnológicos de telefonia móvel para a obtenção de dados de mobilidade. Por meio desta tecnologia, tem-se a possibilidade de coletar informações sobre deslocamentos e fluxos populacionais com base no uso que os usuários fazem da rede de telefonia móvel. Ao final da coleta de dados, ocorre a conformação da matriz OD, que “[...] deve expressar o fluxo diário de viagens entre todos os pares de origem-destino classificando as mesmas quanto ao seu motivo, período de realização e perfil sociodemográfico dos viajantes” (Minas Gerais, 2021, p. 4).

Na Pesquisa OD 2019-2021, são utilizados alguns conceitos essenciais para a elaboração e compreensão dos dados. O conceito de “Estadias” se refere a quando o usuário permaneceu em um local específico por um período determinado. Esses registros possibilitaram o mapeamento dos locais de residência dos usuários. Além disso, os registros de permanência foram fundamentais para distinguir as origens e destinos das regiões percorridas durante as viagens. Adotou-se o critério de uma permanência mínima de 30 minutos para que uma determinada região geográfica fosse considerada como origem ou destino. As viagens correspondem aos deslocamentos entre duas estadias que ocorrem em locais distintos.

É necessário destacar que a metodologia enfrenta limitações ao utilizar dados de telefonia para inferir informações específicas, visto que assim não é possível a identificação do modo de transporte, como carro, ônibus ou moto. Além disso, a cobertura da telefonia possui uma variação a partir de um raio mínimo de 500 metros, resultando na incapacidade de a metodologia informar sobre viagens com distâncias inferiores a esse limite. A velocidade média do deslocamento também não pode ser inferida devido aos critérios de detecção de eventos e ao raio mínimo de cobertura. Quanto aos motivos das viagens, a metodologia se restringe à detecção de casa, trabalho e outros, não conseguindo inferir motivos não declarados pelos usuários. A identificação do local de trabalho é

limitada a um único local formal, excluindo locais de trabalho informais sem um local fixo.

Dessa forma, no modelo realizado, diferentemente das edições de anos anteriores, a Pesquisa Origem-Destino 2019-2021 se apresenta fragilizada. A falta de integração entre os dados e a inexistência de um relatório consolidado comprometem a análise, dificultando a compreensão detalhada dos fluxos e limitando o potencial de uso dessas informações para estudos mais aprofundados.

Com base no Relatório Matriz OD 2019-2021, o processo de expansão da amostra foi desenvolvido para extrapolar os resultados obtidos e representar o comportamento de toda a população, não se restringindo aos usuários da Telefônica. Esse processo envolveu diversas etapas que asseguraram a consistência dos dados e a adequação às condições reais da população analisada. A primeira etapa consistiu na definição da população residente por zona a partir dos padrões de uso do celular dos usuários. Foi considerado como local de residência a zona onde o usuário apresentou maior frequência no período noturno, entre 22:00 e 06:00 horas, durante todo o período de análise. Caso o local de residência de um usuário não pudesse ser identificado, ele era descartado da amostra, o que, contudo, não gerava impactos práticos, já que a extrapolação se baseava exclusivamente nos registros válidos.

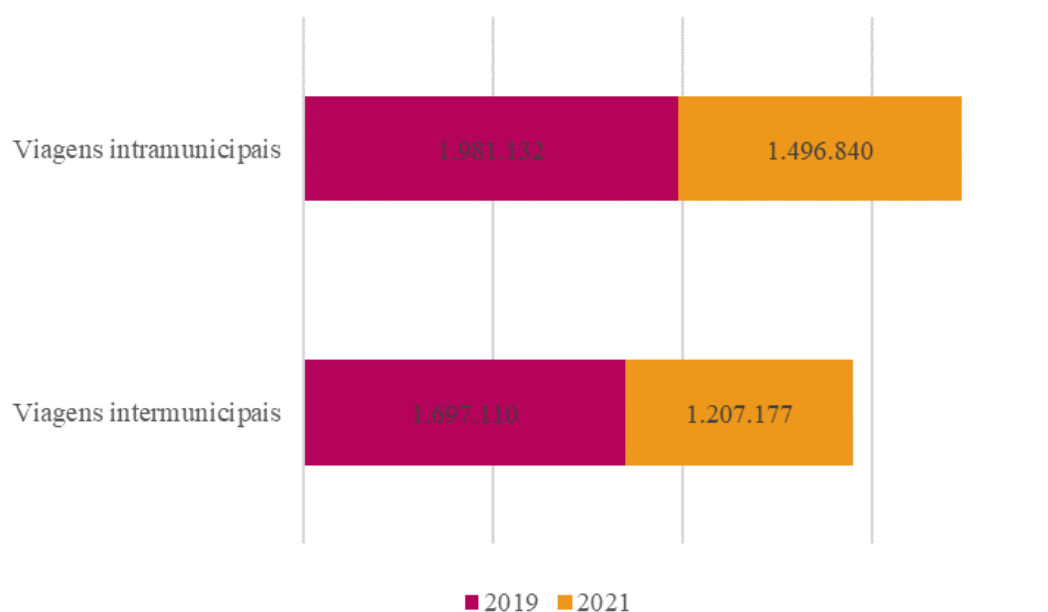
Além disso, a população residente por zona foi construída utilizando informações do censo de 2010. Para isso, os setores censitários foram alocados às zonas de estudo com base na localização de seus centroides. Essa etapa permitiu estimar a população de cada zona, complementada pela aplicação de um fator de ajuste linear, garantindo que a população total de cada município refletisse as projeções populacionais para o ano do estudo. Esse ajuste foi necessário porque, embora o censo detalhasse a distribuição demográfica, as projeções municipais não ofereciam o mesmo nível de detalhamento. As estimativas populacionais utilizadas estão disponíveis no site do IBGE e foram incorporadas ao estudo para maior precisão.

A construção da população trabalhadora por zona seguiu um método similar ao da população residente, utilizando os padrões de uso do celular como base. O local de trabalho foi identificado como a zona de maior frequência dos usuários entre 09:00 e 15:00 horas em dias úteis, ao longo do período de análise. Assim como na definição da residência, os usuários que não tiveram um local de trabalho identificado foram descartados, sem comprometer os resultados da extrapolação devido à validação prévia da amostra utilizada.

Por fim, a identificação de usuários foi realizada diariamente, gerando listas específicas dos indivíduos que deixaram registros de permanência. Esses registros, independentemente de os usuários terem realizado viagens ou não, foram utilizados para compor tabelas que associavam informações fixas, como zona de residência, gênero e faixa etária, a cada usuário. Esse processo assegurou a construção de uma base individual detalhada e estruturada, permitindo a extrapolação e análise dos fluxos populacionais com maior precisão e confiabilidade.

Durante o período analisado de novembro de 2019 (01/11 a 20/11), o município de Ribeirão das Neves registrou 3.678.442 viagens, enquanto em 2021 (01/05 a 20/05), momento marcado pela COVID-19, as viagens totalizaram 2.704.017. Destaca-se, conforme Vasconcellos, a relevância destas informações, uma vez, que “Circulação é um elemento essencial na mobilização da força de trabalho, considerando-se a separação física entre os locais de moradia, trabalho e de realização das atividades necessárias à reprodução” (Vasconcellos, 2001, p. 35). A Figura 15 apresenta a totalidade de viagens realizadas neste município durante a realização da atual pesquisa OD.

Figura 15 – Viagens realizadas com origem o município de Ribeirão das Neves, MG.



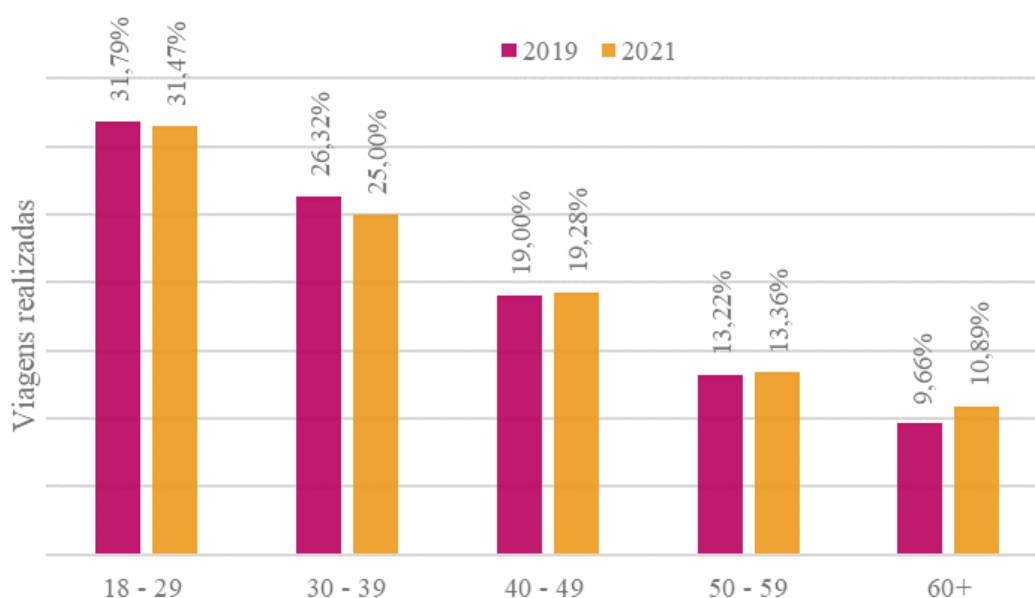
Fonte: Pesquisa Origem Destino 2019 – 2021.

Nota-se, nas viagens realizadas, uma predominância pela faixa etária de 18 a 29 anos em 2019 e 2021. Destaca-se que a definição da faixa etária foi baseada em informações fixas atribuídas a cada usuário identificado, sendo esta determinada previamente e associada ao registro de permanência diário. A faixa etária foi adicionada

à tabela de dados como uma característica individual, juntamente com o gênero e a zona de residência, e permaneceu inalterada independentemente das atividades realizadas ou do número de registros. Essa classificação foi essencial para organizar e agrupar os dados conforme os critérios estabelecidos para análise

A distribuição percentual dessas viagens em diferentes faixas etárias é resumida nos seguintes termos: Em 2019, a faixa etária de 18 a 29 anos liderou as viagens, com 33,03%, seguida pelas faixas de 30 a 39 anos (26,39%), 40 a 49 anos (18,62%), 50 a 59 anos (12,67%) e 60 anos ou mais (9,29%). Já em 2021, a tendência persistiu, com a faixa etária de 18 a 29 anos mantendo sua predominância, embora com uma ligeira diminuição para 31,40%. As demais faixas etárias seguiram a mesma ordem, com variações mínimas: 30 a 39 anos (25,05%), 40 a 49 anos (18,56%), 50 a 59 anos (13,30%) e 60 anos ou mais (11,69%). Estas informações podem ser verificadas na *Figura 16*.

Figura 16 – Viagens realizadas por faixa etária em Ribeirão das Neves, MG.



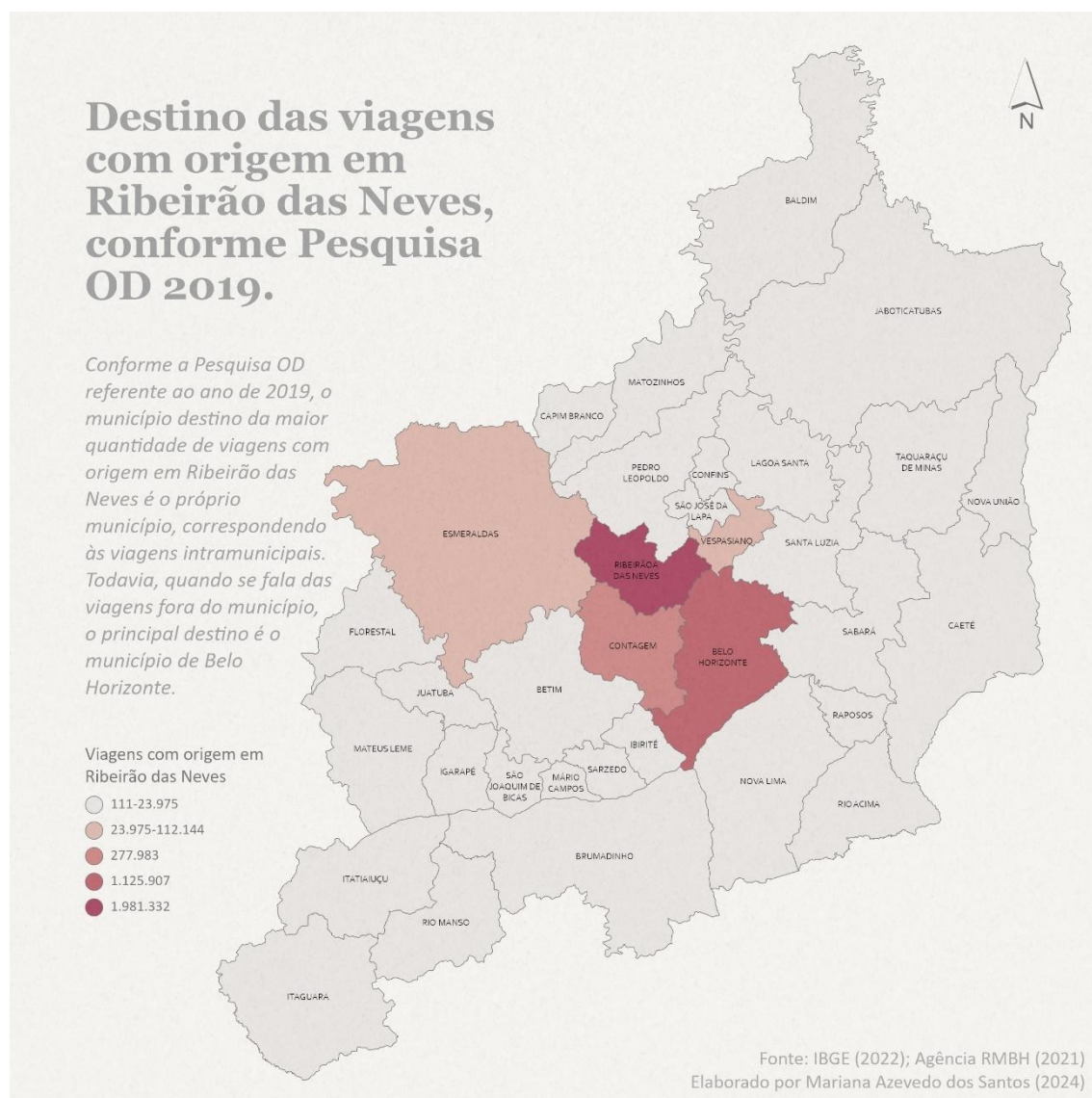
Fonte: Pesquisa Origem Destino 2019 – 2021.

Assim, tanto no ano de 2019 quanto em 2021, predominam viagens realizadas por população entre 18 e 29 anos, seguidas por pessoas entre 30 e 39 anos de idade.

Das viagens realizadas com origem no município de Ribeirão das Neves, grande parte corresponde a viagens intermunicipais. A fim de melhor compreender a concentração dos principais destinos, a Figura 18 apresenta a densidade de viagens por município, tendo como origem o município de Ribeirão das Neves. Como se pode observar, a maior parte das viagens ocorre dentro do próprio município, todavia, quando

se observa as viagens intermunicipais, elas se concentram, principalmente, em Belo Horizonte. Nota-se, ainda, uma grande concentração de viagens para os municípios de Contagem, Vespasiano e Esmeraldas. No restante dos municípios a densidade de viagens pode ser caracterizada como baixa. Como mencionado anteriormente, a pesquisa OD 2019-2021 foi dividida em dois momentos de coleta, a figura a seguir abrange o período de 2019, por não ser este um período atípico.

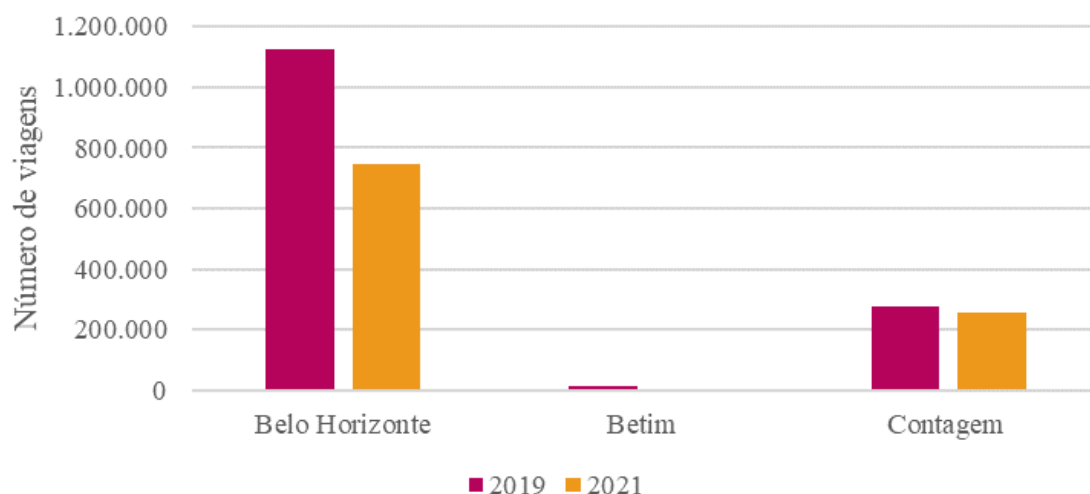
Figura 17 – Municípios limítrofes a Ribeirão das Neves.



Fonte: Elaboração própria, 2024.

A Figura 18, cujo foco são três municípios mais populosos da RMBH (Belo Horizonte, Contagem e Betim), expõe o número de viagens por município, considerando as 1.697.110 de viagens realizadas no período de análise em 2019 e as 1.207.177 que ocorreram em 2021, com origem em Ribeirão das Neves.

Figura 18 – Número de viagens com origem em Ribeirão das Neves, considerando os três municípios mais populosos da RMBH.

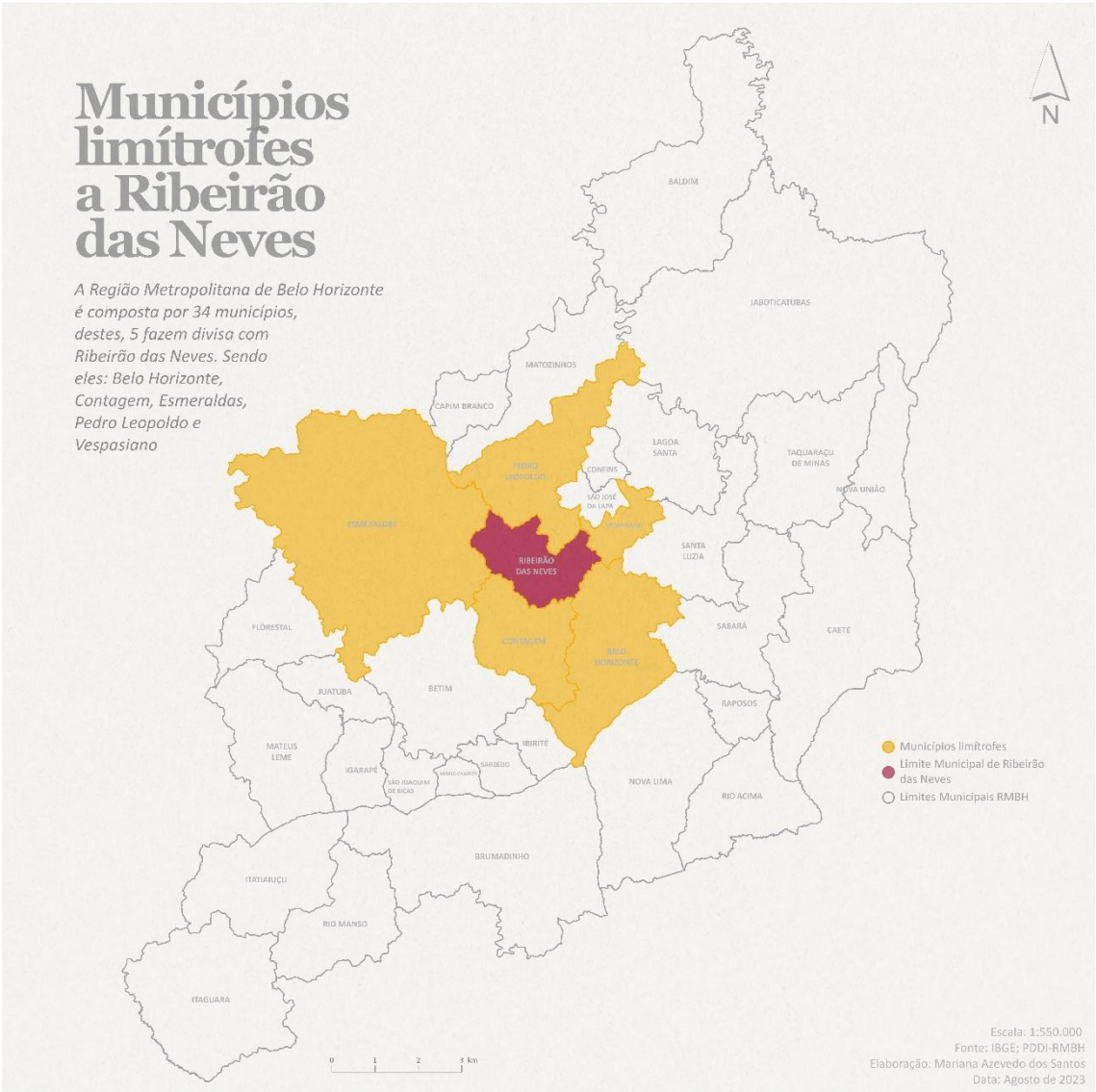


Fonte: Pesquisa Origem Destino 2019 – 2021.

No gráfico acima, no qual se consideram os três municípios mais populosos na RMBH, observa-se que Belo Horizonte foi o principal destino das viagens realizadas tanto em 2019 quanto em 2021, com 1.125.907 e 744.959 viagens, respectivamente. Em seguida, está o município de Contagem, que, no período de análise da pesquisa, em 2019 foi o destino de 277.983 viagens e em 2021, o de 255.132. O município de Betim, o terceiro mais populoso da RMBH recebeu 14.292 e 2.261 viagens em 2019 e 2021, de forma respectiva. Nos cinco municípios limítrofes a Ribeirão das Neves (Belo Horizonte, Contagem, Vespasiano, Pedro Leopoldo e Esmeraldas), está concentrada quase a totalidade das viagens intermunicipais realizadas a partir de Neves.

A Figura 19, apresenta espacialmente estes municípios, para que mais adiante, quando apresentados os dados seja possível fazer uma associação ao espaço que ocupam.

Figura 19 – Municípios limítrofes a Ribeirão das Neves.



Fonte: Elaboração própria, 2023.

O Quadro 3 apresenta os valores referentes às viagens realizadas para cada município, em 2019 e 2021.

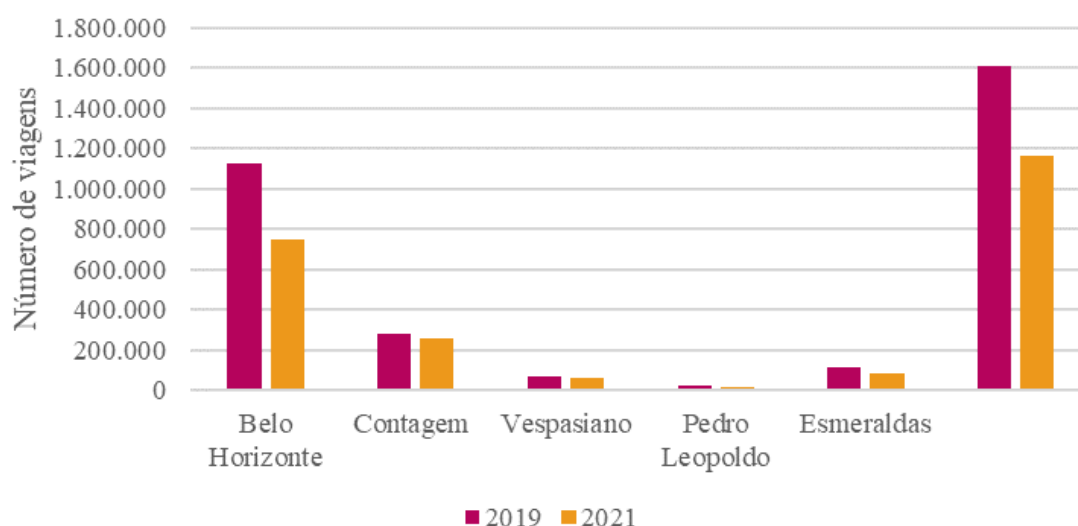
Quadro 3 – Viagens realizadas para municípios limítrofes a Ribeirão das Neves em 2019 e 2021.

| Viagens para municípios limítrofes | 2019      | 2021      |
|------------------------------------|-----------|-----------|
| Belo Horizonte                     | 1.125.907 | 744.959   |
| Contagem                           | 277.983   | 255.132   |
| Vespasiano                         | 68.139    | 64.401    |
| Pedro Leopoldo                     | 23.975    | 18.258    |
| Esmeraldas                         | 112.144   | 81.930    |
| Total                              | 1.608.148 | 1.164.680 |

Fonte: Pesquisa Origem Destino 2019 – 2021.

Conforme o quadro acima, dentre os cinco municípios limítrofes a Ribeirão das Neves, Belo Horizonte, que conforme o IBGE (2022), possui 2.315.560 habitantes, foi o principal destino das viagens que tiveram origem em Ribeirão das Neves. Logo após, o município de Contagem, que de acordo com o IBGE (2022), possui 621.863 habitantes. Como mencionado anteriormente, este município foi o destino de 277.983 e 255.132, em 2019 e 2021, respectivamente. Em terceiro lugar, está o município de Esmeraldas, que com população de 85.598 pessoas, foi a destinação, em 2019 e 2021, de 112.144 e 81.930, respectivamente. Pedro Leopoldo e Vespasiano, quando comparados aos demais, apresentam menor participação como destinos das viagens. A Figura 20 expõe, em percentuais, a participação de cada um destes cinco municípios como destino.

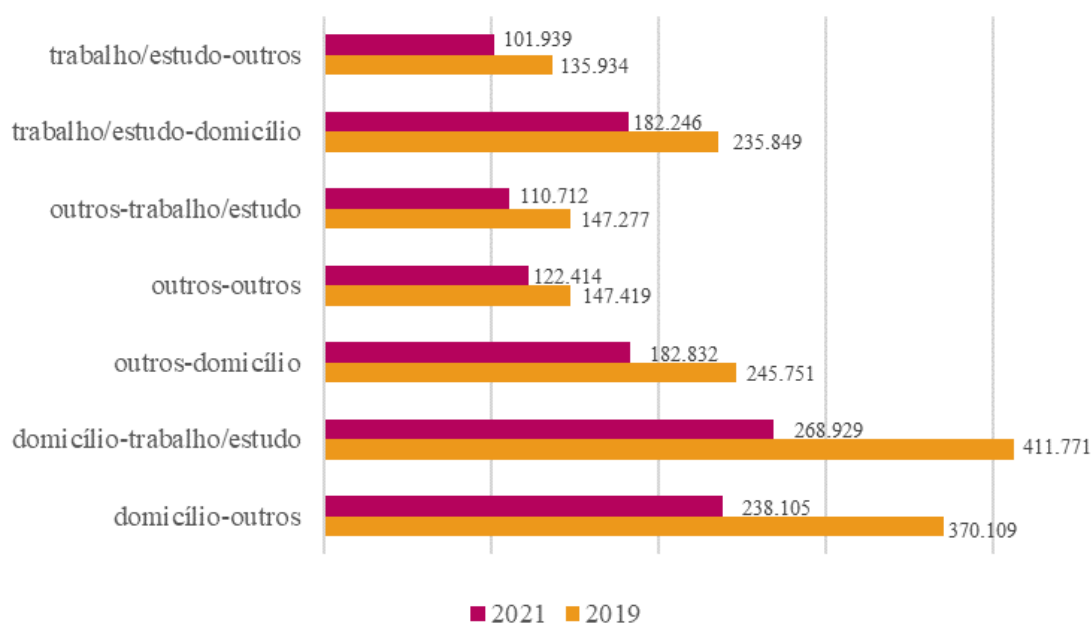
Figura 20 – Viagens realizadas para municípios limítrofes a Ribeirão das Neves em 2019 e 2021.



Fonte: Pesquisa Origem Destino 2019 – 2021.

No que concerne aos propósitos das viagens analisadas, percebe-se que a maior parte delas tem como motivações trabalho ou estudo. Isso representa, conforme a Pesquisa Origem Destino 2019-2021, 1.694.110 e 1.207.177 das viagens realizadas em 2019 e 2021, respectivamente. Em 2019, 24,3% de todas as viagens tiveram como origem o domicílio e como destino trabalho ou estudo. Já no ano de 2021, estas viagens corresponderam a 22,2% do total de viagens. Os números absolutos das viagens realizadas podem ser observados na Figura 21.

Figura 21 – Motivo das viagens realizadas



Fonte: Pesquisa Origem Destino 2019 – 2021.

A partir disso, é possível compreender que uma grande parte da população se desloca para outros municípios para trabalhar ou estudar, evidenciando uma interação entre Ribeirão das Neves e os demais municípios da RMBH. Para entender melhor esses deslocamentos, é crucial conhecer os destinos dessas viagens, especialmente em relação ao município que é o alvo principal dessas viagens. No entanto, é importante ressaltar, conforme Vasconcelos (2001), que a Pesquisa Origem-Destino aborda apenas as viagens visíveis, ou seja, aquelas que saíram do plano imaterial e se concretizaram. Como destacou o autor,

Portanto, a demanda de viagens captadas por meio do estudo de origem-destino representa apenas a parte visível, manifesta, da necessidade deslocamento das pessoas. Essas viagens são aquelas que se tornaram visíveis dentro dos condicionamentos individuais, familiares, econômicos e físicos existentes. Caso outras condições estivessem presentes, outras viagens seriam feitas. Assim, existem viagens "inviáveis" que são substituídas por meios não desejados (andar em vez de ir de ônibus) ou por atividades alternativas (ver TV em vez de ir ao cinema), ou então são definitivamente suprimidas (não ir mais à escola). No entanto, a consciência de que apenas as viagens viáveis são captadas nos estudos não lhes diminui a importância. Além de obter dados relevantes sobre padrão efetivo deslocamentos, outras informações importantes são coletadas, como aqueles referentes às viagens que não podem ser feitas em função de condicionamentos internos e externos (Vasconcelos, 2001, p. 38-39).

O propósito da exposição destes dados foi o de apresentar um dinâmica de viagens entre Ribeirão das Neves e outros municípios da RMBH, sobretudo, Belo Horizonte. Observa-se em Ribeirão das Neves a existência de demasiados fluxos, sobretudo

intermunicipais. Entretanto, estes fluxos são cotidianamente negligenciados pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER-MG), mesmo que façam parte da vida de milhares de habitantes do município.

## **2.2 O Sistema de Transporte de Ribeirão das Neves e a imobilidade relativa**

Eduardo Vasconcellos expõe que a mobilidade de pessoas implica na “disponibilidade de meios de transporte, sejam os meios não-motorizados e pessoais (a pé, bicicleta), sejam motorizados públicos ou privados. Finalmente, implica a ligação física e temporal adequada entre os meios de transporte e os destinos desejados” (Vasconcellos, 2001, p. 40). Para Silva, “a mobilidade é restringida ou apoiada dependendo de certos fatores socioespaciais” (Silva, 2016, p. 32), já que esta é “o conjunto de deslocamentos de pessoas, segundo suas mais diversas capacidades individuais, relacionadas a certos atributos sociais” (Silva, 2016, p. 31).

A mobilidade que se pretende discutir aqui é a mobilidade cotidiana (Balbim, 2016), que corresponde a “temporalidades curtas, ritmos sociais da vida cotidiana. É um tempo recorrente, repetitivo, que implica retorno cotidiano à origem. Sua repetição forja hábitos e práticas espaciais” (Balbim, 2016, p. 5). A fim de expor as precariedades enfrentadas pela população nevensense no que tange à mobilidade cotidiana, apresenta-se a seguir o sistema de transporte do município, bem como parte das condições a que está sujeito o sistema viário do município.

Denominado Sistema Integrado de Transporte de Ribeirão das Neves (SIT), o atual sistema de transporte do município foi inaugurado pela Prefeitura em 2018, embora só tenha iniciado as atividades oficialmente no ano seguinte. Este sistema é composto por um modelo que conta com uma única linha troncal, complementada por diversas linhas alimentadoras. Nesse sistema, uma linha principal opera a partir da estação Fórum, localizada em frente ao Estádio Municipal, até o ponto de retorno no bairro Lagoinha, na divisa com Belo Horizonte. As linhas alimentadoras partem dos diferentes bairros, realizando a interligação com a linha troncal. A Figura 22 expõe um anúncio de implementação do sistema.

Figura 22 – Anúncio de implantação do Sistema Integrado de Transporte de Ribeirão das Neves – 2019.

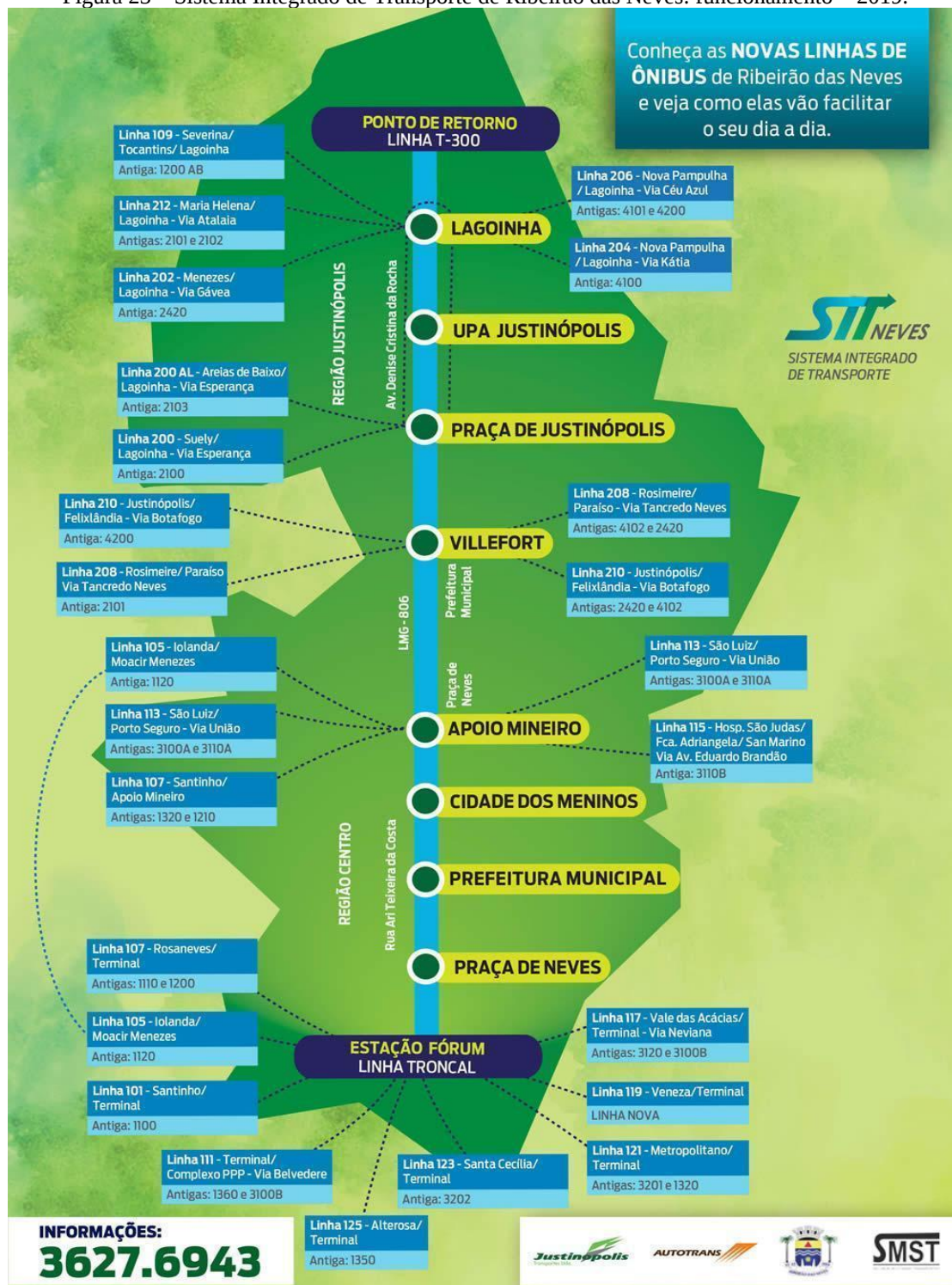


Fonte: Prefeitura Municipal de Ribeirão das Neves (2019).<sup>5</sup>

A integração entre essas linhas é realizada por meio do uso do cartão de passagens Ótimo, que permite aos passageiros realizar transferências entre diferentes serviços sem a necessidade de adquirir múltiplos bilhetes. Cada estação de ônibus, conforme representado na Figura 23, atua como um ponto de conexão para onde diversas linhas alimentadoras convergem e permitem o acesso à linha troncal ou a outros destinos dentro do sistema.

<sup>5</sup> Disponível em: <http://ribeiraodasneves.net/43-noticias/transportes/7933-novo-sistema-integrado-de-transporte-vai-entrar-em-operacao-na-proxima-quinta-feira>. Acesso em: 13 dez. 2023.

Figura 23 – Sistema Integrado de Transporte de Ribeirão das Neves: funcionamento – 2019.



Fonte: Prefeitura Municipal de Ribeirão das Neves. (2019)

A promessa com a implementação deste sistema era a de que os novos ônibus, diferentemente do que antes existia no município, seriam equipados com câmeras de segurança, sistemas de ar-condicionado, conectividade Wi-Fi e suspensão a ar. Ademais, como parte do esforço para modernizar a frota de ônibus, haveria a instalação de abrigos para os passageiros aguardarem a chegada dos ônibus, além do desenvolvimento de um

aplicativo dedicado a monitorar em tempo real o horário de chegada dos veículos. Todavia, como se pretende demonstrar mais à frente, muitas destas promessas ficaram no plano das ideias.

A implementação deste sistema ocasionou algumas transformações nos fluxos existentes neste município, sendo o principal deles o trajeto de Ribeirão das Neves a Belo Horizonte. Anterior a este sistema, era possível pegar apenas um ônibus para o centro de Belo Horizonte, o que facilitava, de algum modo, os deslocamentos à capital de Minas Gerais. Atualmente, é necessário que se pegue uma linha alimentadora em outros bairros do município de Ribeirão das Neves, para a Estação Justinópolis, localizada no distrito de Justinópolis, a única existente no município, para então, pegar outra linha. Existem três linhas do move metropolitano que fazem o trajeto até Belo Horizonte, 520C Terminal Justinópolis / Belo Horizonte (Direta), 521C Terminal Justinópolis / Belo Horizonte via Antônio Carlos, 522H Terminal Justinópolis / Hospitais via Cristiano Machado, 523H Terminal Justinópolis / Hospitais via Antônio Carlos, 524R Terminal Justinópolis / Belo Horizonte via Cristiano Machado (Retorno Túnel). A outra alternativa existente é o deslocamento para Contagem, mais especificamente no Ceasa, na BR-040, para então pegar outro ônibus até Belo Horizonte.

A chegada deste sistema é percebida de forma ambígua pelos moradores. Durante as entrevistas realizadas, bem como em reportagens e postagens nas redes sociais, observa-se que muitos entendem que houve melhorias nas condições de transporte no município, sobretudo nos veículos. Todavia, para muitos ocorreu grande aumento do tempo gasto nos deslocamentos diários. Sobretudo, os que se movem em direção a Belo Horizonte. O funcionamento desta forma imposta pouco dialogou com as necessidades dos moradores do município e o resultado tem sido observado na insatisfação popular.

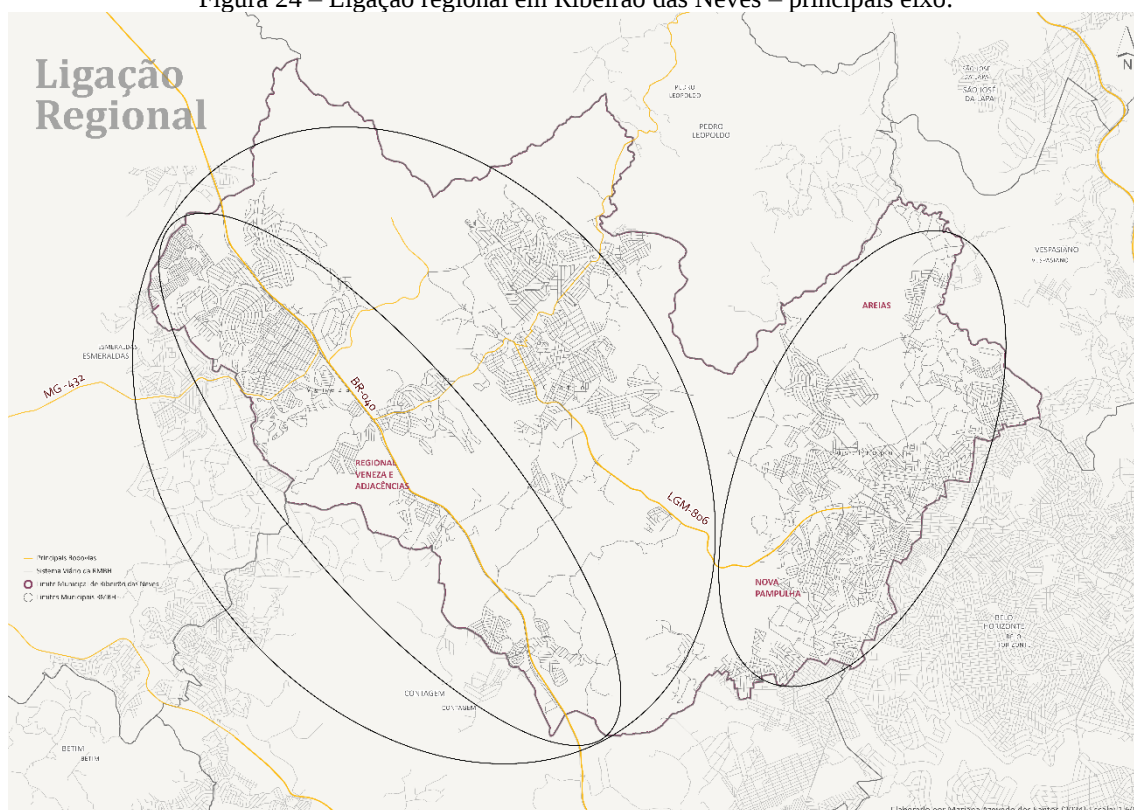
Buscando melhorias na mobilidade cotidiana no município, atualmente, no ano de 2024, está em elaboração o Plano Municipal de Mobilidade Urbana em Ribeirão das Neves, respaldado na Lei Complementar nº 207/2020, que estabelece o Plano Diretor Participativo. Esse plano diretor abrange diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo um capítulo dedicado à mobilidade. Este plano de mobilidade, originado do Plano Diretor, deve alinhar-se às metas e diretrizes deste documento, buscando otimizar a infraestrutura de transporte, melhorar a acessibilidade e considerar aspectos ambientais e sociais, além de promover a participação comunitária no planejamento urbano. Como mostrado no item anterior, o município de Ribeirão das Neves apresenta uma alta geração de viagens aos municípios vizinhos, sobretudo, para Belo Horizonte. No presente item,

pretende-se analisar as condições das viagens intramunicipais, mas, principalmente, das intermunicipais. Como principal ferramenta de apoio, se utilizará a Leitura Técnica do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Ribeirão das Neves, uma vez que para a elaboração deste plano não foi desenvolvida a leitura comunitária. Ademais, a não existência de uma leitura comunitária pode dar indícios de que, novamente, as necessidades populacionais pouco serão atendidas.

Como destacado, a ligação com os municípios em seu entorno é central ao município de Ribeirão das Neves, sendo cada uma de suas regiões espaçadas articuladas de algum modo com os municípios limítrofes. Na Figura 24, é exposta uma reprodução do mapa de Campos (2009), em que a autora delinea as principais ligações do município, evidenciando o conjunto viário e as principais vias que o compõem. Conforme a autora:

Os acessos viários ao município acontecem pelas Avenida Presidente Antônio Carlos ou Avenida Cristiano Machado, em Belo Horizonte, chegando ao Distrito de Justinópolis. Pela BR-040 (no sentido Sete Lagoas e Brasília), chegando à Regional Veneza e ainda pela BR-010, que liga o Município de Pedro Leopoldo ao Distrito Sede de Neves. Destaca-se a rodovia LMG-806, interna ao município, que promove a ligação do Distrito de Justinópolis ao Distrito Sede e deste à Regional Veneza (Campos, 2009, p. 86).

Figura 24 – Ligação regional em Ribeirão das Neves – principais eixo.



Fonte: Elaboração da autora a partir de Campos (2009), 2023.

Segundo Campos (2009), o Distrito de Justinópolis estabelece uma relação mais estreita com a Regional Venda Nova, pertencente ao município de Belo Horizonte, do que com seu próprio Distrito Sede. Isso se deve à maior facilidade de acesso e ao sistema de transportes, o que o caracteriza como uma espécie de extensão de Venda Nova ou até mesmo como uma “periferia da periferia” de Belo Horizonte. Por outro lado, a Regional Veneza, influenciada pelo processo de periferização ao longo da BR-040, também demonstra uma ligação mais forte com Belo Horizonte e municípios vizinhos, graças ao acesso direto e facilitado pela via rodoviária. No entanto, apesar dessas conexões, tanto Justinópolis quanto Veneza enfrentam o desafio de uma malha viária interna desarticulada e precária, o que dificulta a circulação entre os diferentes bairros e regiões.

Considerando a intensa articulação com seu entorno, a Leitura Técnica do Plano de Mobilidade de Ribeirão das Neves (2022) destaca a composição do sistema de transporte público que atende à Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Este sistema é composto pelo metrô metropolitano, sob a administração da CBTU, e pelo sistema de transporte coletivo por ônibus. Este último abrange 596 rotas na cidade de Belo Horizonte e região, totalizando 15.005 paradas de ônibus, sendo gerenciado pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais – SEINFRA.

O município de Ribeirão das Neves apresenta uma estrutura viária influenciada por duas rodovias principais, a rodovia federal BR-040 e a rodovia estadual LMG-806. A primeira atravessa a região de Veneza no sentido sul-noroeste, enquanto a rodovia estadual LMG-806 percorre o município no sentido leste-oeste, passando por Justinópolis e pela Região Central, estabelecendo conexão com a BR-040. Estas vias são essenciais na integração das três regiões do município, bem como na conectividade dessas áreas com a cidade de Belo Horizonte. Também conhecida como Avenida Denise Cristina da Rocha, em Justinópolis, e como Rua Ari Teixeira da Costa e Rua José Pedro Pereira, na Região Central, a LMG-806 é importante no sentido de conectar a região de Venda Nova e a Avenida Vilarinho ao município de Ribeirão das Neves.

Em relação à infraestrutura do sistema de transporte de Ribeirão das Neves, na região de Justinópolis encontra-se o terminal de integração metropolitano do sistema MOVE, que conecta este município a Belo Horizonte. Isto por meio de uma rede de linhas alimentadoras e troncais, que são gerenciadas pelo DER-MG. Apesar de parte das linhas alimentadoras terem início e fim dentro do território municipal, elas permaneceriam sob a gestão do DER-MG. É importante destacar, ainda, que este é o único terminal do

município, concentrando diariamente milhares de pessoas. As outras regiões de Ribeirão das Neves não foram beneficiadas com a instalação de terminais.

Atualmente, conforme informações da Prefeitura de Ribeirão das Neves (2022), o município utiliza o Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), que incorpora cartões eletrônicos em diversas modalidades, incluindo cidadão, vale-transporte, cartão identificado, gratuidade para carteiros e oficiais, estudante, especial, acompanhante especial e operacional. O bilhete eletrônico constitui um mecanismo que permite ao passageiro utilizar um segundo ônibus em qualquer ponto da cidade, pagando apenas uma tarifa, desde que seja dentro de um período de até duas horas após a primeira utilização. Esse sistema constitui uma das barreiras ao transporte alternativo, uma vez que essa forma de pagamento não é aceita nesse tipo de transporte.

Quanto às tarifas, a cada utilização, o valor correspondente à passagem é debitado do cartão. As linhas que realizam a conexão de Ribeirão das Neves a Belo Horizonte apresentam variação de tarifa entre R\$ 7,70 e R\$ 9,70, integrando-se com as demais linhas do sistema. Por outro lado, as linhas que operam exclusivamente dentro do município possuem uma tarifa fixa de R\$ 6,25.

O transporte público municipal é operado no município por duas empresas concessionárias, a Saritur e a Roda. Essas empresas possuem contratos de concessão de 30 anos, conforme a licitação da qual foram vencedoras na gestão da ex-prefeita Daniela Corrêa (PT). Juntas, essas empresas operam 22 linhas e mantêm uma frota de 55 veículos operacionais. Durante um dia útil típico, são realizadas 1036 viagens, atendendo a cerca de 21.000 passageiros. O sistema de Bilhetagem Eletrônica é utilizado no serviço, sendo gerenciado pela Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito e Transporte. Em Justinópolis, localiza-se o terminal de integração metropolitano do sistema do MOVE, no qual ocorre a articulação de Ribeirão das Neves e Belo Horizonte, por meio de linhas alimentadoras e troncais gerenciadas pelo DER-MG. Essas linhas são detalhadas no Quadro 4.

Quadro 4 – Linhas de transporte coletinho municipal em Ribeirão das Neves.

| Nº da Linha | Nome da Linha                                                                | Característica |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 520C        | Terminal Justinópolis / Belo Horizonte (Direta)                              | Troncal        |
| 521C        | Terminal Justinópolis / Belo Horizonte via Antônio Carlos                    | Troncal        |
| 522H        | Terminal Justinópolis / Hospitais via Cristiano Machado                      | Troncal        |
| 523H        | Terminal Justinópolis / Hospitais via Antônio Carlos                         | Troncal        |
| 524R        | Terminal Justinópolis / Belo Horizonte via Cristiano Machado (Retorno Túnel) | Troncal        |
| 5355        | Inácia de Carvalho / Terminal Justinópolis                                   | Alimentadora   |

|      |                                                 |              |
|------|-------------------------------------------------|--------------|
| 5360 | Areias / Terminal Justinópolis                  | Alimentadora |
| 5365 | Justinópolis / Terminal Justinópolis            | Alimentadora |
| 5375 | Justinópolis / Cruzeiro / Terminal Justinópolis | Alimentadora |
| 5385 | Botafogo / Terminal Justinópolis                | Alimentadora |
| 5390 | Botafogo / Felixlândia / Terminal Justinópolis  | Alimentadora |
| 5391 | Felixlândia / Viena / Terminal Justinópolis     | Alimentadora |
| 5405 | Fortaleza / Terminal Justinópolis               | Alimentadora |
| 5410 | Paraíso das Piabas / Terminal Justinópolis      | Alimentadora |
| 5411 | Girassol / Terminal Justinópolis                | Alimentadora |
| 5415 | Suely / Terminal Justinópolis                   | Alimentadora |
| 5420 | Viena / Terminal Justinópolis                   | Alimentadora |
| 6140 | Moacir Menezes / Terminal Justinópolis          | Alimentadora |
| 6150 | Santa Martinha / Terminal Justinópolis          | Alimentadora |
| 6170 | Rosa Neves / Terminal Justinópolis              | Alimentadora |
| 6171 | Monte Verde / Terminal Justinópolis             | Alimentadora |
| 6190 | Sevilha B / Terminal Justinópolis               | Alimentadora |
| 6200 | Neves / Terminal Justinópolis                   | Alimentadora |
| 6220 | Santinho / Sevilha / Terminal Justinópolis      | Alimentadora |
| 6240 | São Luiz / Terminal Justinópolis                | Alimentadora |
| 6250 | Campos Silveira / Terminal Justinópolis         | Alimentadora |
| 8400 | Terminal São Benedito / Terminal Justinópolis   | Alimentadora |

Fonte: Elaborado a partir de Ribeirão das Neves (2022)

As linhas municipais, que também se articulam entre alimentadoras e troncais, têm o transporte executado por duas empresas concessionárias, com contratos de concessão de 30 anos. Juntas, essas empresas operam 22 linhas e mantêm uma frota de 55 veículos operacionais. Durante um dia útil típico, conforme a Leitura Técnica do Plano de Mobilidade de Ribeirão das Neves (2022), são realizadas 1036 viagens, atendendo a cerca de 21.000 passageiros.

Quadro 5 – Linhas municipais de Ribeirão das Neves.

| <b>Número</b> | <b>Linha</b>                                                                              |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 101           | SANTINHO/APOIO MINEIRO                                                                    |
| 103           | SANTINHO/APOIO MINEIRO E BOM SOSSEGO                                                      |
| 105           | IOLANDA/MOACIR MENEZES VIA SAVASSI                                                        |
| 107           | ROSANEVES/APOIO MINEIRO                                                                   |
| 109           | LAGOINHA/TOCANTINS/SEVERINA                                                               |
| 111           | APOIO MINEIRO/COLONIAL VIA COMPLEXO PPP                                                   |
| 113           | SÃO LUIZ/PORTO SEGURO VIA UNIÃO                                                           |
| 115           | PORTO SEGURO/HOSP. SÃO JUDAS TADEU/FRANCISCA ADRIANGELA/SAN MARINO<br>VIA EDUARDO BRANDÃO |
| 117           | VALE DAS ACÁCIAS VIA NEVIANA/ESTAÇÃO FORUM                                                |
| 119           | VENEZA/APOIO MINEIRO                                                                      |
| 121           | METROPOLITANO/APOIO MINEIRO VIA ATENDIMENTO FAZENDA CASTRO                                |

|       |                                                   |
|-------|---------------------------------------------------|
| 123   | SANTA CECÍLIA/APOIO MINEIRO                       |
| 125   | ALTEROSAS/APOIO MINEIRO                           |
| 127   | BELVEDERE/APOIO MINEIRO VIA NEVIANA               |
| T300  | TRONCAL VIA NEVES/LAGOINHA                        |
| 200   | SUELY/LAGOINHA                                    |
| 200-1 | AREIAS/NOVA PAMPULHA-VIA KÁTIA                    |
| 200-2 | MARACANÃ/SUELY VIA ESPERANÇA                      |
| 200-3 | SUELY/MARACANÃ VIA ESPERANÇA                      |
| 200-4 | MARACANÃ/AREIAS DE BAIXO VIA ESPERANÇA            |
| 202   | MENEZES/LAGOINHA/NOVA PAMPULHA                    |
| 202-1 | MENEZES/ROSIMEIRE VIA TANCREDO NEVES              |
| 202-2 | MARACANÃ/ALTO MENEZES VIA ESPERANÇA               |
| 202-3 | MENEZES/MARACANÃ VIA ESPERANÇA                    |
| 204   | PARAÍSO/CRUZEIRO/NOVA PAMPULHA VIA KATIA          |
| 206   | JUSTINÓPOLIS/NOVA PAMPULHA/ROSIMEIRE VIA LAGOINHA |
| 208   | GIRASSOL/ROSIMEIRE VIA BOTAFOGO                   |
| 208-2 | MARACANÃ/GIRASSOL VIA ESPERANÇA                   |
| 208-3 | GIRASSOL/MARACANÃ VIA ESPERANÇA                   |
| 212   | VIENA/ATALAIA/MARIA HELENA VIA LAGOINHA           |
| 212-1 | MARACANÃ/VIENA                                    |
| 212-2 | MARACANÃ/VIENA                                    |

Fonte: Prefeitura de Ribeirão das Neves, MG.

Como demonstrado anteriormente, o município de Ribeirão das Neves constitui-se como uma espécie de arquipélago, no qual se observam três regiões geográficas bastante delimitadas (Veneza, Centro e Justinópolis), todavia, sem uma eficiente ligação, corroborando, assim, para a desintegração municipal. A seguir, pretende-se realizar um panorama acerca dos principais problemas de acessibilidade no município, a começar pelos chamados problemas viários.

Um dos principais problemas enfrentados pela população de Ribeirão das Neves, conforme o PlanMob (2023), é sua infraestrutura viária limitada, que resulta em bairros isolados entre si, com poucos pontos de ligação. Torres (2018), em seu estudo etnográfico, evidencia a situação da população que se desloca de Ribeirão das Neves a Belo Horizonte, destacando principalmente as mulheres, majoritariamente trabalhadoras domésticas. A autora fala desta precária ligação viária interna, bem como da precária articulação municipal.

Entretanto, observa-se que com a desarticulação entre os bairros pertencentes à região Veneza, essas questões se agravam ainda mais. Assim, conforme Campos (2009):

Cada uma dessas aglomerações urbanas apresenta, internamente, uma malha viária desarticulada e precária, que não favorece a circulação entre os diversos bairros e entre regiões. Nesse sentido, pode-se dizer que a relação espacial

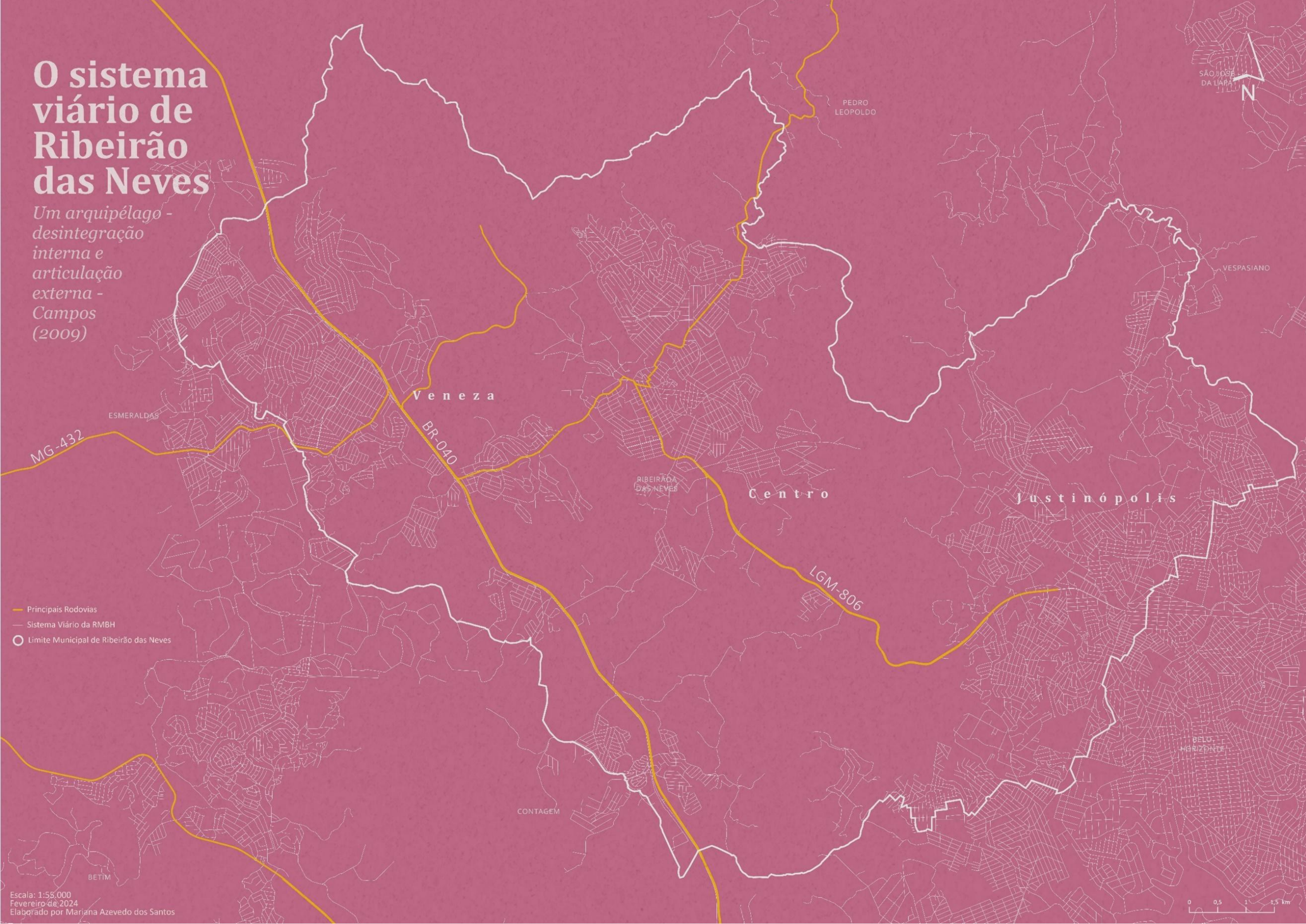
entre os distritos municipais é bastante tênue e desconexa, o que evidencia o processo desigual da ocupação territorial. A presença de grandes vazios e as conexões com o entorno configuram a articulação fragmentada do espaço: o Arquipélago de Ribeirão das Neves (Campos, 2009, p. 88).

Na Figura 25, observa-se o sistema viário de Ribeirão das Neves, que apresenta, em seu desenho, um município fragmentado.

Figura 23 – O sistema viário de Ribeirão das Neves – principais eixos.

# O sistema viário de Ribeirão das Neves

*Um arquipélago -  
desintegração  
interna e  
articulação  
externa -  
Campos  
(2009)*



SÃO JOSÉ  
DA LAPA

N

VESPASIANO

Veneza

BR-040

RIBEIRÃO  
DAS NEVES

Centro

Justinópolis

LGM-806

BELO  
HORIZONTE

CONTAGEM

BETIM

- Principais Rodovias
- Sistema Viário da RMBH
- Limite Municipal de Ribeirão das Neves

Para além desta desintegração, a Região central do município apresenta uma malha viária cujo desenho é irregular, além de possuir desconexões físicas, topografia acidentada, inadequação entre as características funcionais e físicas das vias. Como problema, também se identifica a largura inadequada das calçadas, que compromete o conforto dos pedestres. Assim, observam-se faixas de pedestres e travessias elevadas que demandam ampliação. Na Região de Justinópolis e de Veneza, muitos destes problemas se repetem.

Conforme a Prefeitura de Ribeirão das Neves (2022),<sup>6</sup> na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, os técnicos da prefeitura entenderam de forma unânime que o sistema de mobilidade no município é deficiente. Compreenderam, assim, a necessidade de “intervenções e melhorias no transporte coletivo, no sistema viário, nas calçadas etc. Ou seja, a mobilidade precisa ser mais bem planejada, viabilizada e implantada” (Prefeitura de Ribeirão das Neves, 2022, s.p). Os técnicos participantes do seminário foram questionados em relação aos principais problemas de mobilidade enfrentados no município e as principais respostas estão concentradas no Quadro 6.

Quadro 6 – Principais Problemas/Gargalos/Carências do Sistema de Mobilidade da Cidade.

| <b>Principais Problemas/Gargalos/Carências do Sistema de Mobilidade da Cidade</b>                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Vias estreitas e sem continuidade.                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 2. Calçadas estreitas, não pavimentadas, interrompidas.                                                                                                                                                                                                                                             |
| 3. Ausência de ciclovias.                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 4. Falta de acessibilidade.                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 5. Deficiências no transporte coletivo: falta de planejamento e fiscalização, aumento do número de viagens, cumprimento de horários, mau funcionamento de elevadores no transporte público, número de viagens de ônibus entre regiões do município, abrigos dos ônibus, volta dos painéis digitais. |
| 6. Número excessivo de veículos particulares.                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 7. Ausência de agentes de trânsito nos horários e locais de grande fluxo.                                                                                                                                                                                                                           |
| 8. Falta de sinalização.                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 9. Poucas ações de educação.                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 10. Ausência de áreas para feirantes.                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 11. Otimização do trânsito.                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 12. Planejamento e regulamentação das áreas de estacionamento.                                                                                                                                                                                                                                      |
| 13. Pontos de Gargalos: saída do município complicada, retornos longe.                                                                                                                                                                                                                              |
| 14. Acesso próximo às escolas.                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 15. Acesso ao bairro Veneza no Horário de Pico.                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 16. Tráfego de veículos de grande porte nas vias centrais da cidade.                                                                                                                                                                                                                                |
| 17. Equipamentos/empreendimentos mal localizados.                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 18. Asfaltamento e sinalização das vias.                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 19. Falta de planejamento e continuidade das vias.                                                                                                                                                                                                                                                  |

<sup>6</sup> Seminário interno realizado em 05 de outubro de 2022, das 9:00h às 12:00h, na Sala de Reunião do Gabinete do Prefeito, na Prefeitura Municipal de Ribeirão das Neves, situada na Avenida R. Ari Teixeira da Costa, 1100 - Savassi, Ribeirão das Neves. Seus objetivos principais foram a apresentação, a discussão e a consolidação da Leitura Técnica preliminar, além da obtenção de contribuições sobre a percepção dos técnicos sobre a mobilidade no município.

Fonte: Elaborado a partir de Prefeitura Municipal de Ribeirão das Neves, 2022.

Na região de Veneza, destacam-se problemas de infraestrutura, como vias estreitas, deficiências no transporte público, falta de calçadas e sinalização inadequada. Essas questões contribuem para a congestão viária, especialmente em momentos de interrupção na BR-040, afetando a acessibilidade urbana. Além disso, a presença de áreas perigosas, a escassez de estacionamento e a concentração comercial agravam os desafios enfrentados pelos moradores e usuários da região. Já na área da Sede, observa-se a carência de infraestrutura, refletida na falta de ciclovias, em ruas estreitas e calçadas em condições precárias, o que compromete, naturalmente, a acessibilidade urbana. A inadequação do transporte coletivo, aliada à ausência de fiscalização, impacta negativamente o fluxo de veículos, especialmente nos horários de pico.

Em Justinópolis, os desafios predominam na esfera da acessibilidade urbana, com problemas relacionados à oferta de transporte público, infraestrutura viária e acessibilidade. O intenso fluxo de veículos e a inadequada sinalização viária contribuem para a ocorrência de congestionamentos, especialmente em horários de pico. Além disso, a falta de rotas alternativas e as dificuldades de acesso às áreas centrais e a Venda Nova ampliam os entraves à fluidez do tráfego na região.

Neste contexto de sistema viário, bem como sistema de transporte precário, os moradores de Ribeirão das Neves têm experienciado uma imobilidade relativa. Para Milton Santos, a imobilidade, está, sobretudo, associada à pobreza:

O modelo econômico e o modelo territorial brasileiro criam o fenômeno da imobilidade relativa, que atinge os mais pobres, de modo que, em muitas seções da cidade, os que não encontram trabalho formal na própria área, ou não tem ocupações informais em outras, empreendem atividades informais as mais diversas perto de onde vivem ou ficam sem trabalhar e acabam por não precisar regularmente de transporte. Pode-se pensar que, desse modo, levam ao paraxismo a situação definida por Sarabia e Velasco, contribuindo para a extensão espacial da cidade. Fosse outra a sua situação salarial e o problema da residência teria outra solução e a própria especulação imobiliária seria menos forte conforme já discutimos (Santos, 2009, p. 100).

A situação de precariedade e imobilidade experimentada pelos moradores de Ribeirão das Neves é vivenciada, sobretudo, por aqueles que dependem principalmente do transporte público, ou seja, os segmentos mais pobres da população. Santos afirma que “quanto mais pobre o indivíduo, mais dependente ele é dos transportes coletivos” Santos, 2009, p. ?). Portanto, investigar os problemas relacionados ao transporte público significa, acima de tudo, examinar a precariedade enfrentada diariamente pelos segmentos de mais baixa renda da população.

No que concerne aos trajetos diários entre casa e trabalho vivenciados por grande parte da população nevensense, sobretudo, pela população ocupada, uma das principais dificuldades está relacionada à falta de integração dos transportes nos diferentes municípios, como, por exemplo, a integração entre as linhas que utilizam o cartão Ótimo e as que o utilizam o BHBus. Como demonstrado no item referente à pesquisa OD, muitas são as viagens com origem em Ribeirão das Neves e destino em Belo Horizonte, e vice-versa. A partir da afirmação de que apenas 40% da população ocupada de Ribeirão das Neves trabalha em seu próprio município, entende-se que grande parte dessa população enfrenta dificuldades para acesso a seu local de trabalho. Estes apontamentos são discutidos por Torres (2018):

Se os moradores de diferentes territórios da metrópole estão inseridos em atividades hierarquicamente inferiores na estrutura produtiva, com rendimentos também menores, eles enfrentam ainda dificuldades no acesso aos seus locais de trabalho e nas suas condições de mobilidade. Em Belo Horizonte, 93% da população ocupada trabalha na capital, o que não significa que o deslocamento dos moradores das periferias do próprio município para o trabalho seja curto ou rápido. Já em Ribeirão das Neves, apenas 40% da população ocupada está trabalhando no próprio município – o que certamente aponta para dificuldades na mobilidade dos seus moradores (Torres, 2018, p. 88).

Durante os dias úteis, a população de Ribeirão das Neves enfrenta desafios consideráveis ao se deslocar para o trabalho, principalmente devido às falhas recorrentes no sistema de transporte público. A necessidade de acordar cedo para evitar atrasos é apenas o ponto inicial de uma experiência marcada por problemas como atrasos frequentes, falhas mecânicas, superlotação e tarifas elevadas.

Conforme Santos, “de um modo geral, quanto mais longe é a moradia, tanto mais tempo é gasto em transporte, contabilizados o percurso dentro do veículo e o que é feito a pé para alcançá-lo” (Santos, 2009, p. 94). Aqueles que fazem diariamente o trajeto de ida e volta entre Ribeirão das Neves e Belo Horizonte, além do longo tempo gasto nos ônibus, muitas vezes têm que andar longas distâncias para chegar ao seu destino final. Seja em Ribeirão das Neves, para chegar ao ponto de ônibus de onde partirá a linha necessária para ir até seu destino, seja em Belo Horizonte. É importante destacar que as linhas metropolitanas possuem poucos pontos de ônibus no centro de Belo Horizonte, o que faz com que os usuários, em muitos casos, percorram longas distâncias a pé até o destino final. Assim, conforme Marina Abreu Torres, “A falta de integração entre os sistemas metropolitano e municipal, além do preço elevado da tarifa de ambos os sistemas, incorre, portanto, em um dos obstáculos à mobilidade dos moradores de

Ribeirão das Neves” (Torres, 2018, p. 104). Desse modo, parte das dificuldades vividas está também associada ao custo deste transporte, como observa a autora:

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/sol, sem companhia, carregando peso. Para chegar ao destino final, portanto, os usuários do transporte coletivo precisam, muitas vezes, percorrer distâncias consideráveis (Torres, 2018, p. 104).

Os longos trechos a pé, como forma de economizar uma passagem, também refletem a espoliação urbana (Kowarick, 1979) vivenciada diariamente por esses trabalhadores. A ideia de estar mais bem assistido pelo transporte por precisar pegar apenas um ônibus esconde as extensas caminhadas necessárias para chegar ao destino desejado. Conforme destaca Torres:

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 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 (Torres, 2018, p. 104).

Aos fins de semana, a situação se agrava, revelando uma precariedade ainda maior no serviço de transporte público local. Dois aspectos críticos emergem neste ponto: a irregularidade na frequência dos ônibus com destino a Belo Horizonte e o custo das passagens, que se mostra desproporcional à renda da maioria dos residentes.

Como resultado dessas dificuldades, muitos moradores se veem praticamente confinados em suas residências durante os fins de semana, limitando suas atividades de locomoção principalmente ao deslocamento para o trabalho. Esse cenário, conforme analisado por Santos (2009 [1990]), traduz-se na condição de “prisioneiros do lugar” em que a ineficiência do sistema de transporte não apenas impacta a mobilidade, mas também molda a própria geografia da vida cotidiana dos habitantes de um dado local – neste caso, os de Ribeirão das Neves. Assim, nas palavras do geógrafo, “Muitos, todavia, são prisioneiros do espaço local, enquanto outros apenas se movem para trabalhar no centro da cidade, fazer compras ou utilizar os serviços quando têm a possibilidade e os meios” (Santos, 2009, p. 98).

Destaca-se, ainda, conforme Santos, que “O baixo poder aquisitivo da maioria das populações periféricas é, pois, responsável pela relativa imobilidade de uma grande parcela da população. Esta seria ainda maior se nesse cômputo fossem incluídos os que apenas se deslocam para o trabalho” (Santos, 2009, p. 99). Percebe-se, por fim, que essa

imobilidade relativa dos moradores de Ribeirão das Neves “leva a cidade a se tornar um conjunto de guetos e transforma sua fragmentação em desintegração” (Santos, 2009, p. 100).

Em razão dessa relativa imobilidade, cuja escassez de ônibus é uma das causas, os usuários têm de criar outras formas de se mover em Ribeirão das Neves, como destaca Torres (2018):

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 (Torres, 2018, p. 11).

### **2.3 Uma análise de conteúdo a partir das redes sociais: a mobilidade precária conforme os usuários do transporte público de Ribeirão das Neves**

A análise de conteúdo (AC) desponta como uma das principais metodologias para examinar dados qualitativos na pesquisa acadêmica. Ela é aplicada tanto na interpretação de textos e materiais produzidos por diferentes instituições ou atores quanto na avaliação dos desfechos gerados por outras técnicas de coleta de dados qualitativos, como entrevistas e grupos de discussão. Como observa Laurence Bardin a respeito do método,

De maneira geral, pode dizer-se que a sutileza dos métodos de análise de conteúdo corresponde aos seguintes objetivos: A superação da incerteza: o que eu julgo ver na mensagem estará lá efetivamente contido, podendo esta “visão” muito pessoal ser partilhada por outros? Por outras palavras, será a minha leitura válida e generalizável? E o enriquecimento da leitura: se um olhar imediato, espontâneo, é já fecundo, não poderá uma leitura atenta aumentar a produtividade e a pertinência? Pela descoberta de conteúdos e de estruturas que confirmam (ou infirmam) o que se procura demonstrar a propósito das mensagens, ou pelo esclarecimento de elementos de significações suscetíveis de conduzir a uma descrição de mecanismos de que a priori não possuíamos a compreensão (Bardin, 2011, p. 35).

A análise de conteúdo proposta por Bardin é constituída por três etapas: 1-pré-análise, 2-exploração do material e 3-tratamento dos resultados, inferência e interpretação. Na presente análise, a metodologia de Bardin é utilizada como um guia.

Para tanto, fez-se uma avaliação de postagens no Facebook, no período que abrange de 2019 a 2024, rede social em que se observa um grande engajamento da população nevensense, sobretudo no que diz respeito às condições do transporte público. No

que tange à análise de conteúdo das postagens, optou-se por um recorte específico, para que fosse possível a realização da presente pesquisa. Assim, foi utilizado, na aba de buscas o seguinte conjunto de palavras: “ônibus Ribeirão das Neves”. A partir deste recorte, definiu-se um filtro, selecionado ano a ano, entre 2019 e 2024.

A partir dos resultados encontrados, alguns critérios foram elencados. Primeiramente, a postagem deveria se referir ao transporte público de Ribeirão das Neves e não fugir à temática. Denominada por Bardin de pré-análise, esta etapa é composta por três partes, na qual primeiro é realizada uma leitura flutuante, que consiste em “estabelecer contato com os documentos a analisar e em conhecer o texto deixando-se invadir por impressões e orientações (Bardin, 2011, p. 126). Em seguida, ainda na pré-análise, ocorre a escolha dos documentos. Após escolhidos, há uma formação de hipóteses e a preparação do material para a análise.

Nesta pesquisa, optou-se pelo início da análise no ano de 2019. Isto se atribui ao fato de ter sido neste ano a inauguração do SIT Neves, o atual sistema de transporte de Ribeirão das Neves. Foram selecionadas 142 postagens no Facebook, conforme os critérios de busca acima descritos. Antes de sistematizar o material de análise, foi realizada a etapa de criação de hipóteses e objetivos, como propõe Bardin (2011). A hipótese prévia à análise era de que o sistema de transporte de Ribeirão das Neves era realmente precário e de que o fluxo para Belo Horizonte, por parte dos que vão ao município trabalhar, era um dos mais negligenciados. Por objetivo, tinha-se o de, por meios das postagens, mostrar em diferentes categorias, como o sistema de transporte de Ribeirão das Neves era e é percebido, bem como retratado, nas redes sociais, sobretudo, por seus usuários, mas também pela Prefeitura Municipal de Ribeirão das Neves e portais de notícia do município.

Realizada a etapa de pré-análise, iniciou-se a exploração do material. Para além das postagens em si, os comentários nas postagens também foram lidos. Uma vez selecionado o material, foi realizada uma categorização, na qual foram elencadas seis categorias a fim de melhor compreender a precariedade do transporte em Ribeirão das Neves. As categorias elencadas são: condições físicas dos ônibus; política de tarifação e acesso; segurança nos transportes públicos, pontualidade e confiabilidade do serviço; acessibilidade; e pandemia da COVID-19. Cada uma das seis categorias mencionadas foi explorada individualmente, a partir disso se pôde aproximar dos sujeitos da ação – os usuários do transporte público de Ribeirão das Neves. Em alguns momentos, foram observadas várias postagens que falavam sobre um mesmo evento, denotando certa

centralidade para o acontecimento. O material é composto, sobretudo, por relatos pessoais de insatisfação em relação ao transporte público no município. Também há, nele, postagens do portal de notícias do município ou de páginas relacionadas ao transporte na RMBH. A seguir é apresentada a terceira etapa da análise, que consiste na interpretação dos dados obtidos.

A primeira categoria analisada é referente às condições físicas dos ônibus. Ao longo do material compilado foram observadas diversas dificuldades a que estão expostos os usuários do transporte público de Ribeirão das Neves, embora esta situação não seja exclusiva a este município. Diversos municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte também convivem diariamente com a negligência em relação ao conforto e à segurança da frota de ônibus. Em 2019, ano de início do funcionamento do SIT Neves, observou-se, em diferentes mídias, campanhas que comunicavam como seria a nova frota de ônibus do município. As imagens eram animadoras. Dentre os atributos que as campanhas afirmavam que viriam a existir, estava a presença de câmeras, ar-condicionado e suspensão a ar. Na Figura 26, observa-se um exemplo destas campanhas realizadas pela Prefeitura Municipal de Ribeirão das Neves.

Figura 26 – Postagem da Prefeitura Municipal de Ribeirão das Neves sobre as melhorias advindas com o SIT Neves.



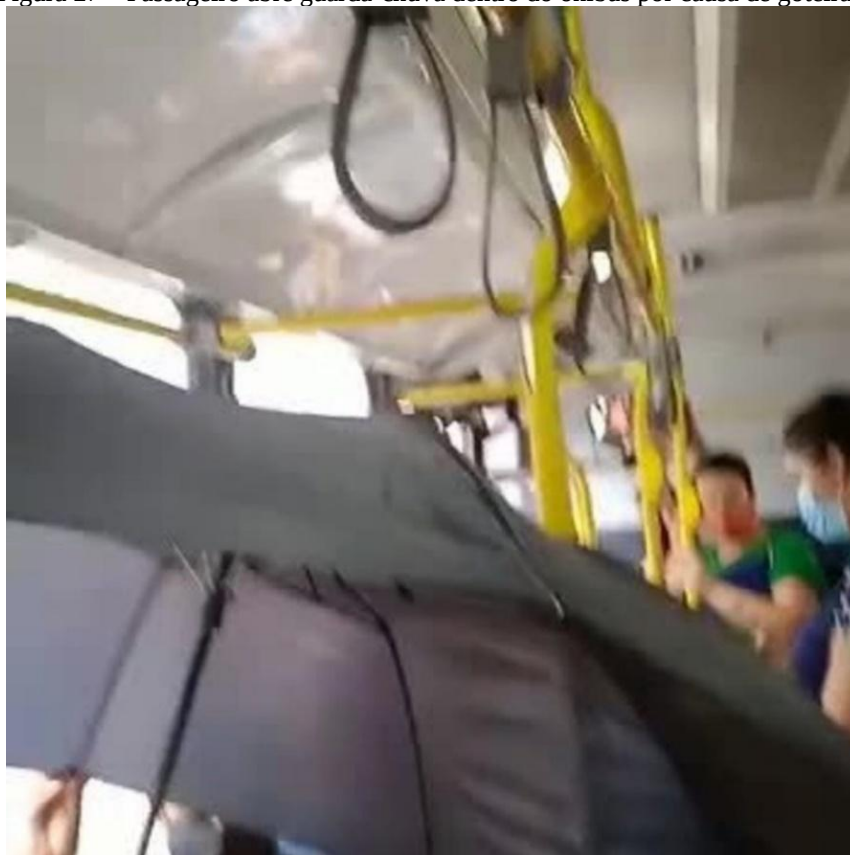
Fonte: Prefeitura Municipal de Ribeirão das Neves, 2019.

Embora as campanhas na época fossem animadoras, logo se revelaram uma falácia. Ao longo das postagens categorizadas como “Condições Físicas dos Ônibus”, surgiram diversas manifestações de insatisfação em relação a este sistema já em 2019. Além disso, no mesmo ano, a Prefeitura reavaliou a continuidade do sistema de transporte, devido aos problemas e incômodos recorrentes enfrentados pela população.

Dentre as precariedades encontradas nos ônibus do município, estão veículos com goteiras e vazamentos, que, em dias de chuva, chegam a molhar os passageiros. Por este motivo, muitas postagens mostram passageiros portando guarda-chuvas no interior dos veículos. Além disso, frequentemente há relatos de cadeiras quebradas, janelas que não fecham adequadamente e falta de manutenção regular. Esses problemas agravam a insatisfação dos usuários, que já enfrentam longos tempos de espera e superlotação. A falta de conforto e segurança nos ônibus não só afeta o bem-estar dos passageiros, mas também compromete a eficiência do sistema de transporte público da cidade.

Além disso, a precariedade observada no transporte coletivo evidencia problemas estruturais mais profundos, que ultrapassam a simples manutenção dos veículos. A falta de investimentos consistentes e de políticas públicas voltadas à modernização do sistema contribui para a sensação de negligência por parte das autoridades, minando a confiança dos usuários. Esse cenário fomenta não apenas o descontentamento, mas também o aumento da dependência de alternativas menos eficientes, que, por sua vez, intensificam problemas como congestionamento e poluição. Em última análise, a deterioração do transporte público reflete a urgência de uma reformulação estratégica que integre a melhoria das condições dos ônibus à implementação de um modelo de gestão que priorize a segurança, o conforto e o direito fundamental à mobilidade urbana digna.

Figura 27 – Passageiro abre guarda-chuva dentro do ônibus por causa de goteiras.



Fonte: G1, 2021.<sup>7</sup>

Outras situações de desconforto são vivenciadas no transporte público, como ônibus extremamente sujos, com poltronas soltas e até mesmo com portas que não fecham adequadamente. As diversas postagens nas redes sociais se apresentam como denúncias

---

<sup>7</sup> G1, 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2021/11/30/passageiro-abre-guarda-chuva-dentro-do-onibus-por-causa-de-goteiras-na-grande-bh-video.ghtml>. Acesso em: 02 dez. 2023.

das dificuldades enfrentadas pelas pessoas em seu cotidiano, especialmente durante as muitas viagens para o trabalho. Alguns comentários indicam que a pior parte do dia era o retorno para casa, quando, além do cansaço da jornada de trabalho, os usuários tinham que lidar com o descaso com o transporte, pagando altas tarifas sem o mínimo de conforto. Não ter acesso a um ônibus limpo, ou que ao menos os protegesse da chuva, tornava a experiência ainda mais exaustiva. Esses relatos revelam um sistema de transporte público deficiente, que não atende às necessidades básicas de seus usuários, contribuindo para um sentimento generalizado de insatisfação e frustração.

Ademais, para além dos desconfortos que podem ser rapidamente observados na condição física dos ônibus, muitos deles apresentaram, ao longo destes anos, falhas técnicas que, em alguns casos, culminaram no desembarque dos passageiros, ampliando ainda mais o tempo despendido nesses deslocamentos. Em várias postagens, são relatados congestionamentos causados por ônibus quebrados ou que, devido a problemas técnicos, se envolveram em acidentes. Um exemplo particularmente notável é o de um usuário do Facebook que compartilhou um vídeo mostrando passageiros descendo de um ônibus avariado para empurrá-lo, na tentativa de fazê-lo voltar a funcionar. Esses incidentes não apenas atrasam as viagens, mas também expõem os passageiros a situações de risco e desconforto.

São numerosas as dificuldades enfrentadas pelos usuários do transporte público de Ribeirão das Neves, especialmente quando se deslocam para o transporte metropolitano, como é o caso das viagens a Belo Horizonte, destino mais comum para quem reside nesse município. Além da distância de 30 km que separa Ribeirão das Neves do centro da metrópole, os usuários que realizam esse percurso, principalmente para trabalhar, vivenciam o verdadeiro significado de espoliação urbana. Eles enfrentam ônibus superlotados, horários irregulares e um tempo de viagem excessivo, agravado pelos frequentes congestionamentos e falhas técnicas dos veículos. Essas condições transformam o deslocamento diário em uma experiência exaustiva e estressante, refletindo a precariedade e a falta de investimento adequado no transporte público. A situação é ainda mais crítica considerando que muitos desses trabalhadores dependem exclusivamente desse meio de transporte para acessar oportunidades de emprego e serviços.

Na categoria “Segurança nos Transportes Públicos”, o material analisado expõe diversas situações de insegurança tanto dentro dos veículos quanto durante a espera por eles. Algumas publicações relatam assaltos ocorridos dentro dos ônibus. Em um desses

incidentes, um agente penitenciário reagiu ao assalto, resultando na morte dos suspeitos durante o ato de violência, além de três passageiros feridos. Esses eventos geraram medo e insegurança em relação às viagens futuras, fazendo com que muitos usuários se sentissem vulneráveis e preocupados com a possibilidade de novos incidentes.

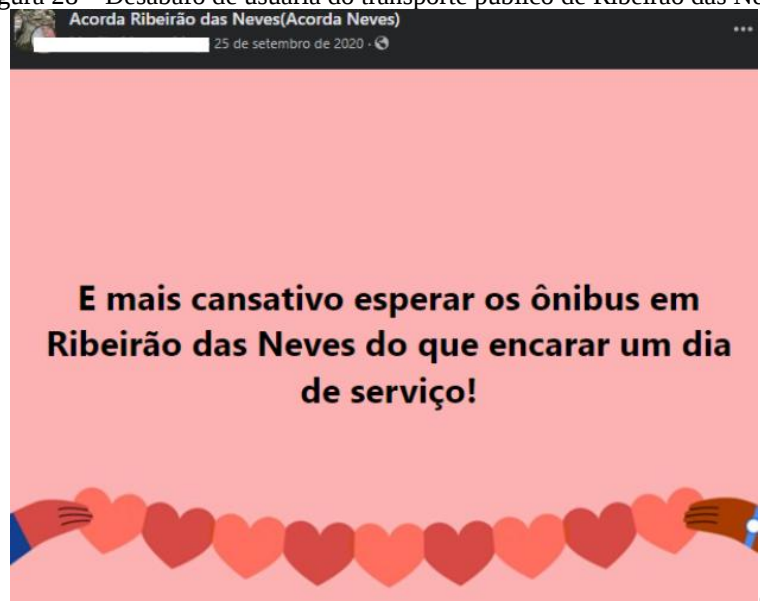
Outro fator gerador de insegurança e violência são os conflitos entre usuários do transporte público e agentes fiscais em Ribeirão das Neves. Esses conflitos frequentemente ocorrem dentro dos ônibus e envolvem acertos de contas de pessoas insatisfeitas com a atuação desses agentes. Em um desses incidentes, uma mulher foi atingida por tiros enquanto esperava por um ônibus no ponto do trevo de Neves, conforme relatado pelo Plantão Ribeirão das Neves (2019). Testemunhas afirmaram que os alvos dos tiros seriam fiscais de ônibus que estavam naquele local.

As publicações também destacam casos em que ônibus foram incendiados em protesto contra ações da polícia ou da Prefeitura, além de confrontos entre passageiros e condutores e ocorrências de assédio sexual. Esses incidentes representam microviolências diárias, que são frequentes e recorrentes. A rotina de muitos usuários do transporte público em Ribeirão das Neves é marcada por esses eventos, que aumentam o sentimento de insegurança e desconforto.

A precariedade do transporte público em Ribeirão das Neves evidencia um modelo urbano excludente, no qual a mobilidade deveria ser um direito, mas se torna um obstáculo diário para a população periférica. O tempo excessivo nos deslocamentos, a superlotação, a insegurança e a deterioração dos veículos refletem não apenas falhas operacionais, mas uma negligência estrutural que afeta diretamente a qualidade de vida dos trabalhadores. A normalização dessas condições impõe aos mais pobres uma rotina de desgaste físico e mental, transformando a necessidade básica de ir e vir em um processo marcado por incertezas, riscos e frustrações constantes.

Em relação à “Pontualidade e Confiabilidade do Serviço”, diversas publicações evidenciaram o descaso do serviço prestado para a população. Ônibus que não passam, ônibus que passam e não param e também ônibus que passam e estão tão cheios que tornam impossível a entrada de mais passageiros. Em uma destas publicações, feita em 25 de setembro de 2020, uma usuária do transporte desabafa: “É mais cansativo esperar os ônibus em Ribeirão das Neves do que encarar um dia de serviço”.

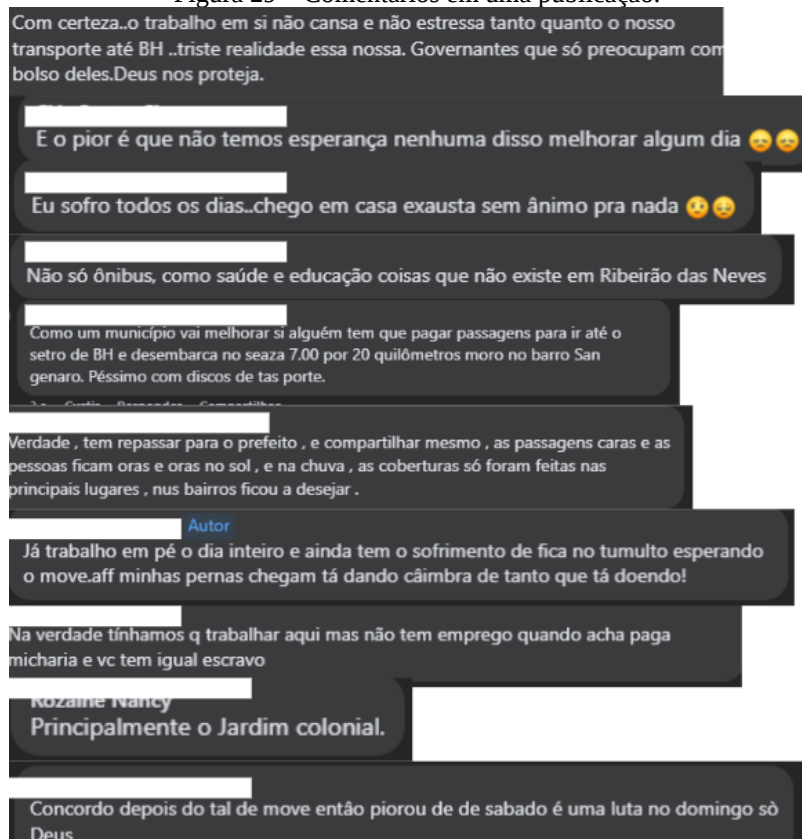
Figura 28 – Desabafo de usuária do transporte público de Ribeirão das Neves.



Fonte: Facebook, 2020.

Os comentários em torno desta publicação foram muitos, com variados usuários também evidenciando suas dores e dificuldades cotidianas. As redes sociais tornaram-se um espaço essencial para a expressão da insatisfação coletiva em relação ao transporte público de Ribeirão das Neves. Postagens e comentários evidenciam não apenas as dificuldades práticas enfrentadas pelos usuários, mas também um sentimento generalizado de frustração e abandono. O alto engajamento em publicações sobre o tema sugere que esses espaços digitais funcionam como uma espécie de fórum público, onde cidadãos compartilham suas experiências, denunciam problemas recorrentes e buscam apoio em relatos semelhantes. Dessa forma, as plataformas digitais não apenas amplificam essas questões, mas também reforçam a percepção de que as dificuldades enfrentadas no transporte não são casos isolados, mas sim parte de uma estrutura falha que afeta milhares de pessoas diariamente (Figura 29).

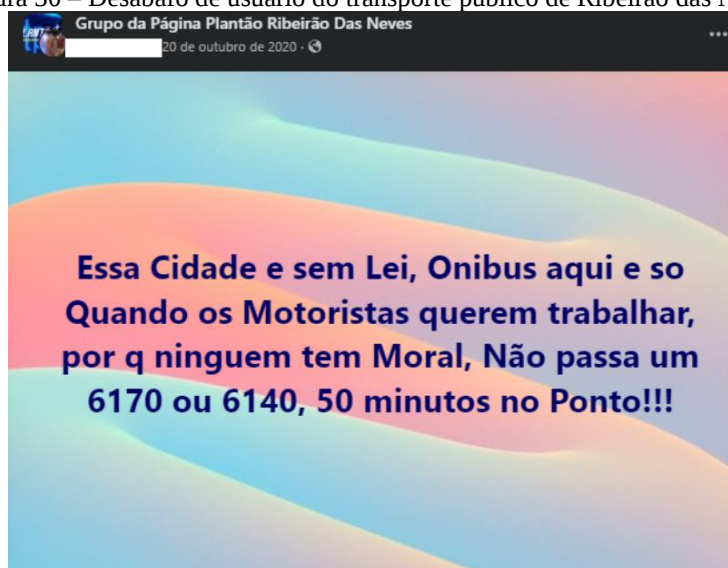
Figura 29 – Comentários em uma publicação.



Fonte: Facebook, 2020.

Além disso, diversas são as vezes em que o serviço é interrompido em virtude de paralisações dos funcionários das empresas de ônibus. As publicações informam entender essas reivindicações como legítimas. Todavia, grande parte dos moradores de Ribeirão das Neves é dependente desta forma de transporte e, na falta dela, se torna imóvel.

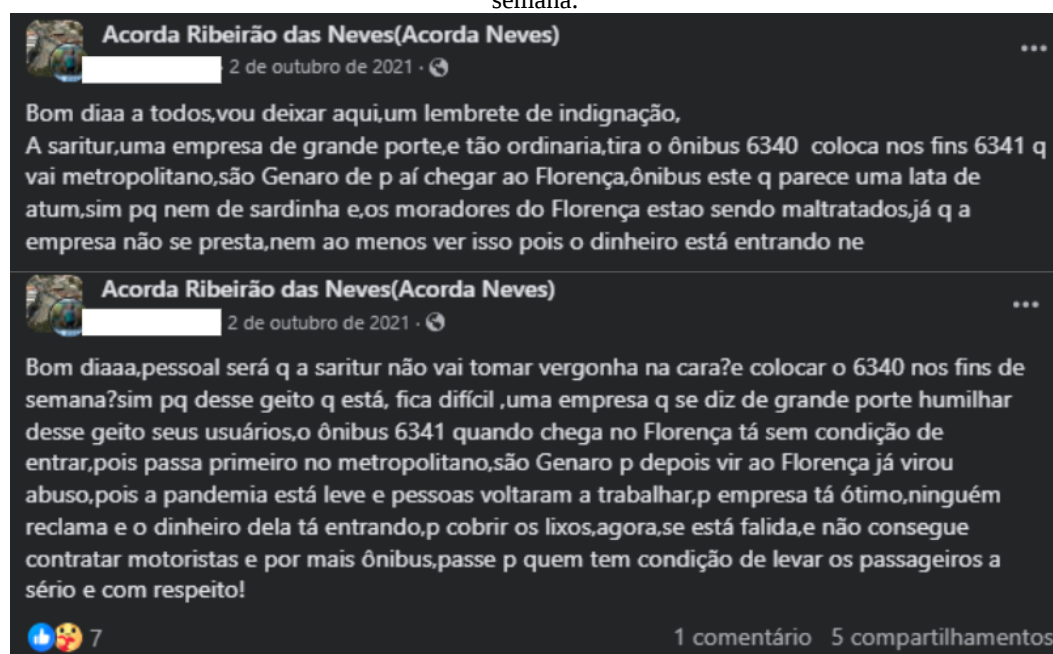
Figura 30 – Desabafo de usuário do transporte público de Ribeirão das Neves.



Fonte: Facebook, 2020.

Aos fins de semana, a situação de espera pelos coletivos se agrava significativamente. Muitos dos trabalhadores que precisam se deslocar até Belo Horizonte são obrigados a sair ainda mais cedo de casa para garantir que chegarão ao trabalho pontualmente. Assim, a redução da frota aos fins de semana agrava a dificuldade de locomoção dos trabalhadores, que precisam sair ainda mais cedo para garantir a chegada ao destino. A superlotação e a precariedade dos veículos refletem a falta de ajustes na oferta do serviço, comprometendo o deslocamento e o bem-estar dos passageiros.

Figura 31 – Denúncia de uma usuária sobre as condições de funcionamento dos ônibus nos fins de semana.



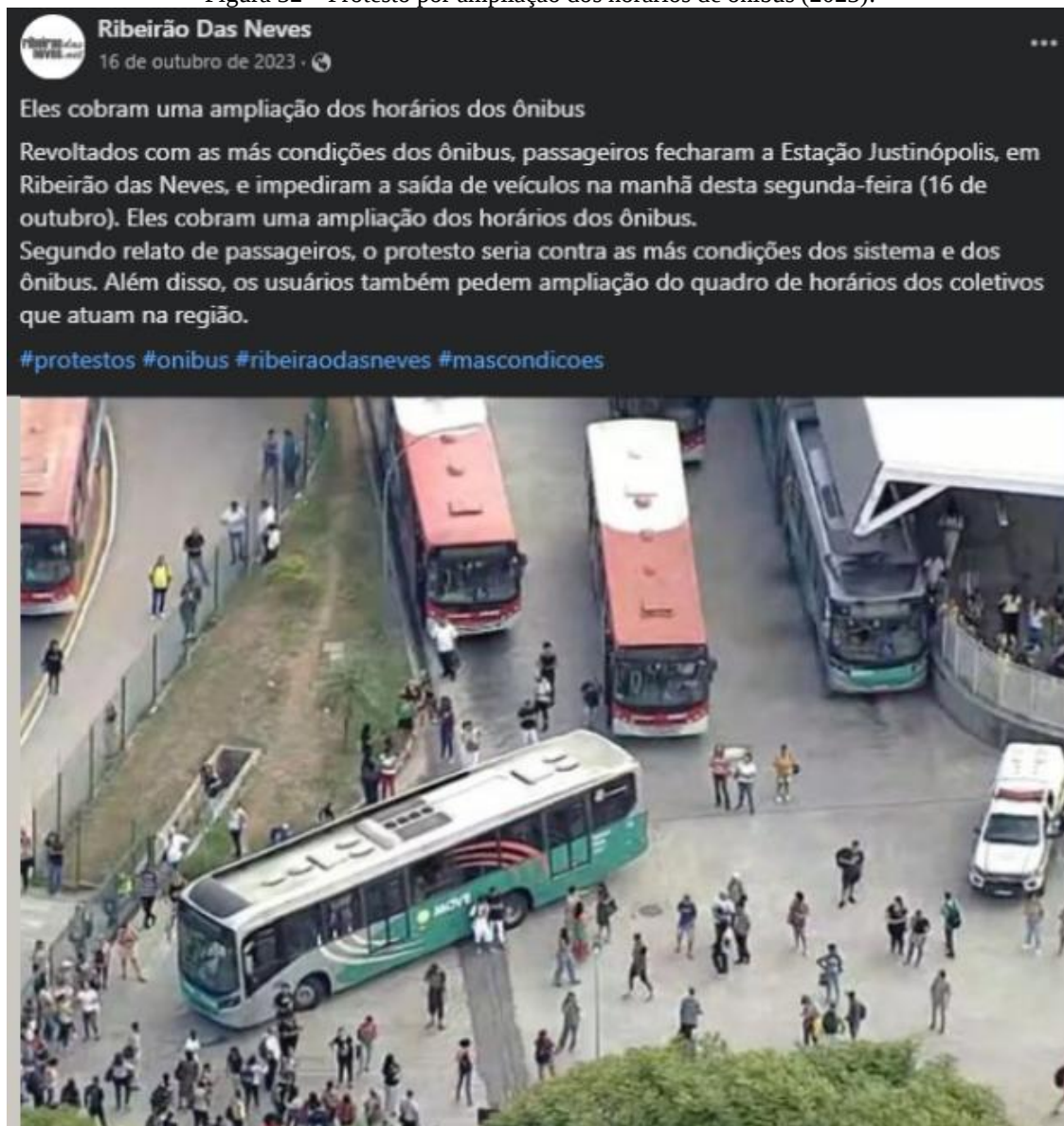
Fonte: Facebook, 2020.

Todavia, os usuários do transporte público não são inertes aos problemas que enfrentam. Durante o acompanhamento das publicações, houve diversos momentos em que postagens anunciavam protestos por parte dos usuários, reivindicando melhores condições de transporte e uma maior abrangência de horários, como pode ser observado na Figura 32. Um exemplo é a publicação datada de outubro de 2023, na qual a população protesta pela ampliação do quadro de horários dos coletivos que atuam na região.

Essas manifestações evidenciam a insatisfação coletiva e a necessidade urgente de mudanças estruturais no serviço de transporte. A recorrência das queixas e a mobilização dos usuários demonstram que a demanda por melhorias não se restringe a episódios isolados, mas reflete um problema sistêmico. A inadequação da oferta de ônibus, especialmente nos fins de semana, compromete não apenas a rotina dos trabalhadores, mas também o acesso a direitos básicos, como o deslocamento para

serviços essenciais e lazer, reforçando a urgência de uma reavaliação da gestão do transporte público na região.

Figura 32 – Protesto por ampliação dos horários de ônibus (2023).

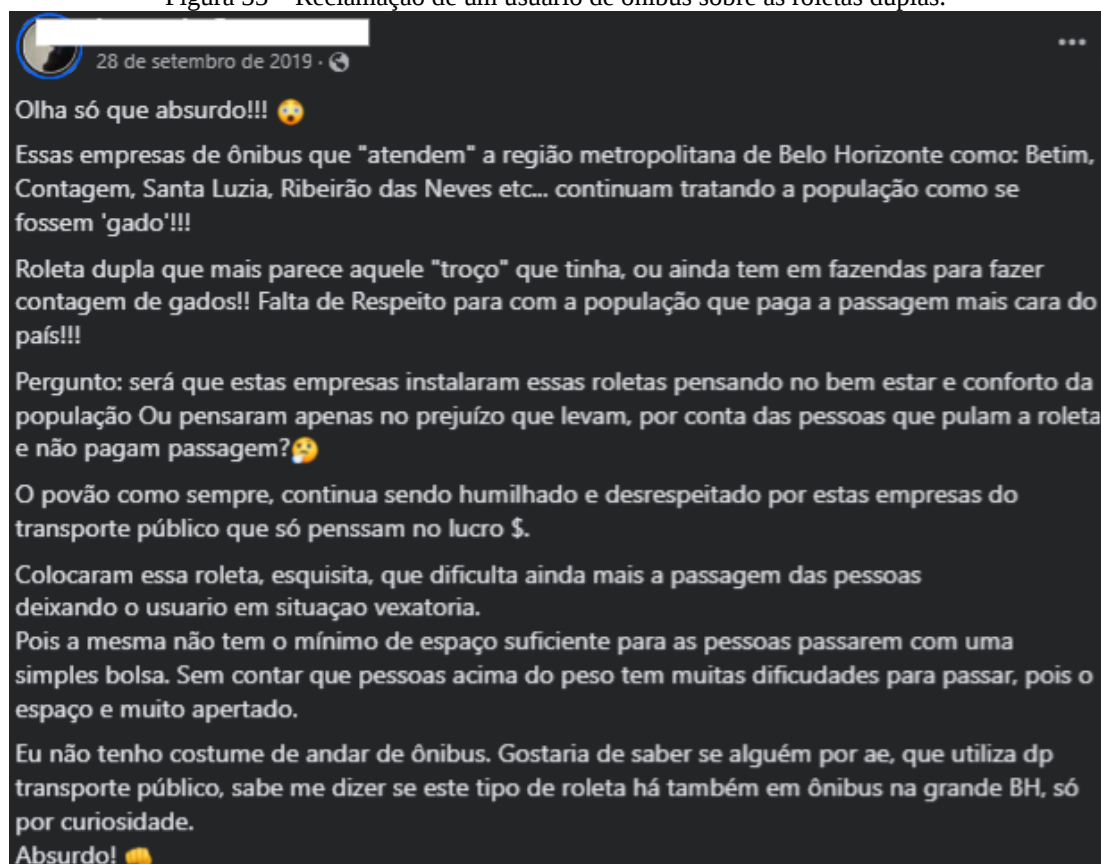


Fonte: Ribeirão das Neves. Net, 2023.

Na categoria “Acessibilidade”, um dos problemas recorrentemente mencionados diz respeito às roletas duplas nos ônibus. As roletas duplas representam um desafio para a acessibilidade, especialmente para passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida. A estreiteza do espaço entre as roletas pode criar barreiras físicas que dificultam a passagem suave de cadeiras de rodas e outros dispositivos de assistência à mobilidade. Falhas no funcionamento das roletas também podem ocorrer, exacerbando os desafios de acessibilidade. Além disso, o processo de embarque e desembarque pode ser prolongado devido à complexidade adicional envolvida no uso das roletas duplas, impactando a

eficiência do serviço de transporte público. A Figura 33 expõe o relato de usuário do transporte público em relação as roletas duplas.

Figura 33 – Reclamação de um usuário de ônibus sobre as roletas duplas.



Fonte: Facebook, 2019.

Nas publicações observa-se, ainda, que usuários têm registrado queixas sobre a presença comum de elevadores quebrados em alguns veículos. Essas situações representam obstáculos para passageiros com mobilidade reduzida. Além disso, há relatos de motoristas que iniciam a partida antes que todos os passageiros tenham desembarcado, o que pode colocar em risco a segurança, especialmente de idosos e pessoas com dificuldades de locomoção.

Entre 2019 e fevereiro de 2024, o maior volume de publicações se deu na categoria “Política de Tarifação e Acesso”. As publicações, em sua maioria, reclamavam dos aumentos tarifários, exibiam protestos e mostravam, sobretudo, a insatisfação popular. Em diversos momentos de aumento tarifário, era anunciado o aumento seguido de protestos por parte dos usuários do transporte público. Posteriormente, o aumento era revogado, apenas para que, dias ou meses depois, a tarifa sofresse novo aumento.

Figura 34 – Comentários a respeito do aumento da tarifa de ônibus em Ribeirão das Neves.

Plantão Ribeirão Das Neves  
29 de Janeiro de 2022

Apartir do dia 30/01/2022 Várias linhas de ônibus de Ribeirão das Neves Terá aumento nas Passagens.  
Veja como ficará a sua. 🙄🙄🙄🙄

ATENÇÃO USÁRIOS! NOVA TARIFA A PARTIR DE 30/01/2022

| LINHAS                                                                                                                                                   | TARIFA    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 6380 - 6410                                                                                                                                              | R\$6,60   |
| 6260 - 6261 - 6270 - 6280 - 6281 - 6290 - 6300 - 6302 - 6320 - 6330 - 6331 - 6332 - 6340 - 6341 - 6390 - 6392 - 6400 - 6401 - 6430 - 6450 - 6451 - 6452. | R\$8,30   |
| 6571 - 6572 - 6573 - 6574 - 6576 - 6577.                                                                                                                 | R\$ 10,60 |
| 6578                                                                                                                                                     | R\$7,65   |
| 6583 - 6587                                                                                                                                              | R\$9,10   |
| 6588                                                                                                                                                     | R\$13,35  |

Gente o povo já n tá conseguindo arrumar emprego no valor q tá ainda aumenta assim 🙄🙄🙄  
2 a Curtir Responder

É só todos pula a roleta e não paga a passagem  
2 a Curtir Responder  
Ver 1 resposta

É um absurdo aumentar a passagem dessa forma e os ônibus continuam a mesma coisa, em uma situação precária, se com o valor que tava ja era difícil conseguir emprego no centro de bh imagina agora com esse preço absurdo 🙄🙄  
2 a Curtir Responder

Com um aumento desse nenhuma empresa vai querer contratar moradores de neves, fora que os que já estão empregados correm o risco de perderem o emprego por que muitas empresas não vão querer aumentar o valor do vale transporte 🙄  
2 a Curtir Responder

Esse aumento é somente dessas linhas que está acima  
2 a Curtir Responder  
Ver 1 resposta

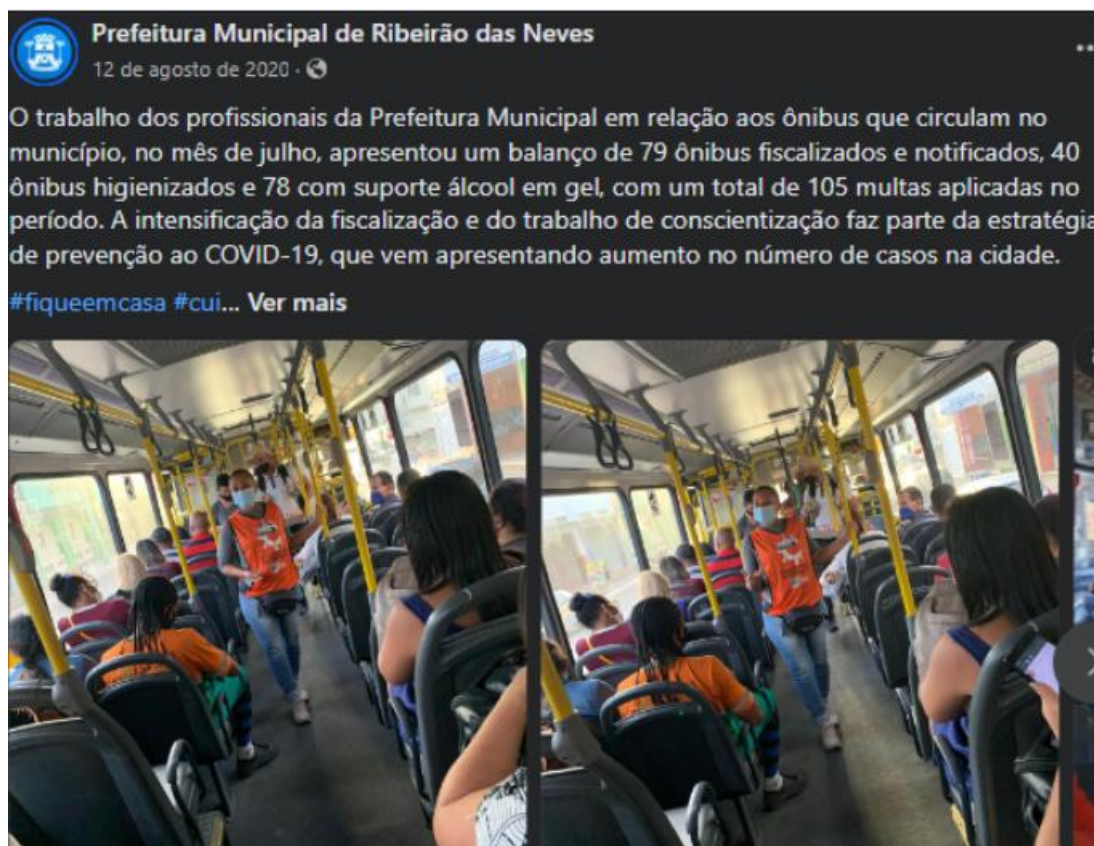
É um absurdo só tem caco de ônibus quando chove molha mais dentro do ônibus que lá fora, isso ninguém olhar só quer almentar o preço da passagem  
2 a Curtir Responder

Fonte: Facebook, 2022.

A última categoria de postagens analisadas, intitulada “A Pandemia da COVID-19”, expõe as condições precárias vivenciadas nos veículos durante o período da pandemia. Algumas publicações, incluindo aquelas da própria Prefeitura de Ribeirão das Neves, anunciavam medidas protetivas adotadas para a prevenção e combate ao vírus (Figura 35). No entanto, essa percepção de que o poder público estava atento e ativo nessas ações era questionada por publicações dos usuários do transporte, que mostravam imagens de ônibus e da Estação Justinópolis lotados.

Essa contradição entre a narrativa institucional e a vivência cotidiana dos usuários reflete um descompasso estrutural na gestão do transporte público, evidenciando a fragilidade das políticas de mobilidade urbana em contextos de crise. A ausência de mecanismos eficazes de controle e fiscalização durante a pandemia não apenas comprometeu a efetividade das diretrizes sanitárias, mas também acentuou desigualdades preexistentes, tornando o direito à locomoção segura um privilégio restrito. Assim, o transporte coletivo, ao invés de atuar como infraestrutura essencial para a garantia da saúde pública, tornou-se um espaço de exposição e risco, reforçando a necessidade de uma reavaliação profunda das estratégias de planejamento e governança nesse setor.

Figura 35 – Informe da Prefeitura Municipal de Ribeirão das Neves acerca dos procedimentos em relação a COVID-19 no transporte público.



Fonte: Prefeitura Municipal de Ribeirão das Neves, 2020.

Na Figura 36, destaca-se uma reclamação de uma usuária do transporte, questionando para quem é de fato o isolamento social adotado durante a pandemia. A publicação menciona a exigência do uso de máscaras de proteção, porém, sem a implementação de medidas eficazes de combate ao vírus nos ônibus. Tanto as cabines de espera quanto os ônibus estavam lotados, contribuindo para a disseminação do vírus. A usuária enfatiza a necessidade de fiscalização no transporte para reduzir a propagação da COVID-19.

Figura 36 – Reclamação de usuária do transporte público em relação à lotação os ônibus e locais de espera.



Fonte: Facebook, 2020.

As questões abordadas na análise do conteúdo relacionadas à busca pelas palavras-chave “ônibus Ribeirão das Neves” foram importantes para esclarecer a imobilidade vivenciada pelos moradores de Ribeirão das Neves, especialmente aqueles que saem diariamente do município para trabalhar ou estudar em Belo Horizonte. Como foi destacado, essa imobilidade pode ser observada sob diversos aspectos: ônibus que não chegam no horário desejado, condições físicas deterioradas dos ônibus, a presença de roletas duplas, que dificultam a acessibilidade do veículo, e, principalmente, o valor da tarifa. Além disso, os horários reduzidos aos fins de semana também contribuem para

essa problemática, limitando ainda mais a mobilidade dos moradores. Os aumentos nas tarifas, especialmente nos ônibus intermunicipais diretos que ligam Ribeirão das Neves a Belo Horizonte, frequentemente excedem a renda da população dependente desses serviços.

Ao longo das publicações nas redes sociais, foi observada a presença de cidadãos “mutilados”, conforme conceituado por Santos (2014), cujos direitos diários, especialmente o direito de ir e vir, são negligenciados. Os moradores de Ribeirão das Neves enfrentam constantes problemas com o transporte público. Este processo de expansão urbana está diretamente relacionado à inadequação na ampliação da rede de ônibus, conforme mencionado por Vasconcellos (1999), e à falta de fiscalização eficaz do serviço prestado pelas empresas e pelo poder público.

Como já mencionado, o estudo etnográfico de Marina Abreu Torres revela as condições da população que realiza o trajeto de Ribeirão das Neves a Belo Horizonte, focalizando especialmente as mulheres, predominantemente trabalhadoras domésticas. Conforme expõe a autora,

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 pelos passageiros. Segundo Efigênia, uma vez os passageiros tiveram até 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 obstáculos à mobilidade, portanto, passam também pelo acesso aos veículos, que inclui longos trajetos, vias não pavimentadas e paradas de ônibus sem infraestrutura para evitar sol ou chuva (Torres, 2018, p. 105).

Diante da precariedade evidente do transporte público, surge como alternativa o serviço oferecido pelos perueiros. Embora seja uma atividade ilegal, é comum em Ribeirão das Neves. Apesar das constantes tentativas de criminalização desse tipo de transporte, não são desenvolvidas estratégias eficazes pelas autoridades para melhorar a mobilidade no município. Diante das lacunas deixadas pelas políticas oficiais, os perueiros, como agentes não hegemônicos, empregam táticas para contornar essas limitações, conforme abordado por Certeau (2014 [1990]).



Centro

# 3.

Outra forma  
de se mover na  
periferia da  
metrópole

### 3. OUTRA FORMA DE SE MOVER NA PERIFERIA DA METRÓPOLE

É difícil, por outro lado, reconstruir o discurso dos motoristas e proprietários de vans e kombis já que este aparece fragmentado nas informações da imprensa. Chama a atenção, entretanto, a recusa a se reconhecerem como clandestinos. Consideram-se alternativos e sentem-se respaldados pelos usuários e por seu conhecimento do cotidiano da metrópole (Mamani, 2004, p. 326).

Este capítulo se propõe entender uma das formas alternativas que os moradores de Ribeirão das Neves encontram para se mover. A fim de melhor compreender esta forma alternativa de se fazer mover na periferia da metrópole, sobretudo em Ribeirão das Neves, serão apresentadas as origens do transporte alternativo no Brasil. A partir disso, busca-se evidenciar as lutas e táticas deste movimento na Região Metropolitana de Belo Horizonte e sua manifestação específica no município de Ribeirão das Neves.

Assim, o objetivo é compreender, primordialmente, o transporte alternativo de passageiros em Ribeirão das Neves. Essa busca associa-se à manifestação do que Santos (2013 [1994]) denominou de “homem lento”.<sup>8</sup> Para melhor entender o movimento dessa forma de transporte, será essencial o conceito de tática, trabalhado por Certeau (2014 [1990]). Ademais, se falará sobre a existência em Ribeirão das Neves, mais especificamente em relação ao transporte alternativo, do que Ana Clara Torres Ribeiro chamou de “mercado socialmente necessário” (Ribeiro, 2005, p. 12465).

Após as discussões apresentadas anteriormente, se refletirá sobre o transporte para além de uma mercadoria, entendendo o território não somente como recurso, tal qual as grandes empresas, mas compreendendo-o como abrigo (Gottman, 2012). O conceito de território como abrigo, cunhado inicialmente por Jean Gottman e bastante utilizado por Milton Santos, é fundamental para compreender o movimento dos sujeitos homogeneizados, os que buscam no território saídas para forjar a própria existência.

---

<sup>8</sup> Categoria político-filosófica trazida por Milton Santos (1994), o homem lento é o produtor das solidariedades na contiguidade do lugar. O homem lento, dotado de astúcia, utiliza de sua sagacidade como forma de sobrevivência. A lentidão a ele atribuída é frente às ações hegemônicas.

### **3.1. Transporte alternativo, “clandestino”, “ilegal”, “informal”, um breve histórico**

Muitos são os nomes dados ao transporte não regulamentado de passageiros, alternativo, clandestino, ilegal, informal e até mesmo artesanal. Conforme aponta Eduardo Couto, “o transporte de passageiros não regulamentados por uma legislação específica recebeu diversos adjetivos em segmentos diferentes da sociedade: alternativos, clandestinos, informais, ilegais ou irregulares” (Couto, 2009, p. 49). Assim, na nomenclatura hegemônica, essa forma de transporte expõe os “ilegalismos urbanos” (Telles, 2009) em que está inserido. Todavia, enquanto sujeitos, os trabalhadores do transporte alternativo, os chamados perueiros, se recusam a serem chamados clandestinos, denominando-se alternativos.

Todos os nomes dados a esta forma de transporte são importantes e merecem observação, pois nos próprios adjetivos estão impostas cargas simbólicas acerca desta forma transporte. Assim, conforme Mamami, “O nome dado não é uma questão menor” (Mamami, 2007, p. 2). A relevância do nome dado está no status que é atribuído a partir da expressão e “em consequência, faz referência a um quadro ideal do que os transportes deveriam ser, e as explicações de porquê e como são o que são” (Mamami, 2007, p. 2). Como não há trabalho neutro, e, entendendo esta forma de transporte para além das noções de legal e ilegal, o termo que se utilizará na presente pesquisa será o de transporte alternativo.

No trabalho de Eduardo Couto, nas narrativas analisadas e outras fontes pesquisadas, apontou-se para uma “certa insatisfação com o termo clandestino ou ilegal ao se referirem sobre a sua experiência com o transporte” (Couto, 2009, p. 49). Ao serem atribuídos estes nomes, os trabalhadores do transporte alternativo percebiam “a que a intenção dos diversos grupos em disputa pela circulação na região sul da cidade [de São Paulo], por exemplo, é rotulá-los como clandestinos e associá-los a transgressão, a violência e a criminalidade” (Couto, 2009, p. 49).

O transporte alternativo, no Brasil, tem sua gênese entre as décadas de 1920 e 1930. Sua grande eclosão, todavia, ocorre, somente na década de 1990, embora já fosse bastante presente em municípios como São Paulo e Rio de Janeiro. Assim, é nesta década que ele eclode como um importante fenômeno também em outros municípios. Junto à

chegada dos alternativos, instaura-se também uma luta contra o espaço ocupado por esta categoria, luta esta encarada como se fosse contra a desregulação:

A cruzada contra os transportes “informais” é encarada como uma luta contra a desregulação. A legalização e, até mesmo, a tolerância, significariam permitir a livre concorrência sobre um serviço que não se presta ao mesmo tratamento de uma “mercadoria comum”. Nos termos do debate travado, aceitar estas formas de transporte conduziria, em médio prazo, à quebra e à deterioração do serviço regular, prejudicando os usuários e afetando a competitividade da metrópole (Mamani, 2004, p. 321).

Em um editorial de 1998, Otávio Vieira da Cunha Filho, Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) naquele ano, afirma que o “fenômeno do transporte clandestino de passageiros, que cresceu assustadoramente em 1997, atingindo as principais cidades brasileiras, é motivo de grande preocupação entre os órgãos gestores e entre as empresas operadoras regulares” (Cunha Filho, 1997, p. 5). Como uma das causas deste surgimento, ele menciona “A rigidez dos regulamentos dos serviços de transporte, a falta de agilidade no atendimento de novas demandas e a inexistência de uma visão mercadológica” (Cunha Filho, 1998, p.5).

Desse modo, o transporte alternativo se intensificou na década de 1990, acompanhando o processo de expansão das cidades brasileiras. Isto se aponta como uma das razões pelas quais essa forma de transporte não deve ser observada somente por seu caráter técnico ou legal, mas também como uma forma de produção do espaço e, para muitos, como um mercado socialmente necessário (Ribeiro, 2005).

O crescimento e a periferização das cidades, que marcaram, sobretudo, os anos 70, demandaram mais transportes e incentivos à mobilidade. Todavia, esta expansão não foi acompanhada pelos monopólios de empresas de ônibus. A partir disso, das brechas deixadas pelo sistema de transporte vigente, novos agentes se inserem neste mercado. Em seu trabalho intitulado “Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos”, Hernán Mamani discorre sobre as diferentes visões sobre essa forma de transporte. Em um trecho do texto, ele traz as palavras de um dos trabalhadores alternativos entrevistado pelo Jornal do Brasil, em agosto de 1997. Sérgio Loureiro Macedo, de 43 anos, motorista e dono de van, diretor da Central Van e presidente da Cooperativa Miguel Couto, faz o seguinte relato:

As vans surgiram também numa brecha deixada pelo governo, que incentivou a demissão voluntária, estimulou milhares de trabalhadores a largarem seus empregos. Sou fruto de um processo desses e precisei de uma opção de vida. O governo jogou grande parte da população na informalidade (Mamani, 2004, p. 328).

Assim, conforme a entrevista, para o motorista, “o surgimento e a expansão do transporte por vans se devem [também] à inadequação do sistema de transportes metropolitanos, originada do controle exercido pelos proprietários de ônibus sobre as decisões governamentais” (Mamani, 2004, p. 328).

Fazendo uma denúncia do transporte institucionalizado de passageiros no Rio de Janeiro, o trabalhador alternativo informa, sob seu ponto de vista, as diversas incoerências manifestadas pelo sistema formal:

A gente não faz transporte de passageiros, a gente faz deslocamento de pessoas. As vans vieram ocupar um espaço deixado pelos ônibus. O sistema de transportes do Rio está em decadência total. O próprio cartel de ônibus, há vinte e cinco anos no poder, desenvolveu uma política para evitar o desenvolvimento do transporte de massa –trens, barcas e o Metrô. As vans ocupam uma demanda reprimida nesses vinte e cinco anos, oferecem uma alternativa. (...) Os passageiros estavam enjoados, sim, com o chassi de caminhão, a carroceria da Ciferal, da Marco Polo (Jornal do Brasil, 1997).

Observa-se, comparando os diferentes discursos acerca do transporte alternativo, uma dicotomia regulamentação-desregulamentação. Conforme Mamami, essa forma de abordar a questão dos transportes é restrita e insuficiente, visto que:

Restringir a compreensão dos fenômenos sociais àqueles aspectos conduz a circunscrever a teoria social à disputa entre estatismo e liberalismo; simplificando, ao extremo, a complexidade do mundo social. Esta polêmica não fornece um ponto de partida satisfatório para a compreensão dos transportes alternativos e sua localização na cidade e nem para identificar os seus agentes e as práticas sociais envolvidas (Mamani, 2004, p. 329).

Conforme Luz, os perueiros seriam “resultados da organização da própria sociedade para resolver seus problemas de deslocamento” (Luz, 2006, p. 29). A ação desta forma de transporte se sustenta “nas debilidades e inflexibilidades dos serviços de ônibus” (Luz, 2006, p. 29). Inserida em um contexto de maior flexibilidade, que pode, de certo modo, melhor compreender o território usado e, por conseguinte, as necessidades da população dependente dos transportes públicos, essa forma de transporte se torna um mercado socialmente necessário. Conforme observa Ana Clara Torres Ribeiro,

O mercado socialmente necessário, como memória e projeto, possui raízes ancestrais, ainda anteriores àquelas que alimentam a concepção hegemônica de mercado. O ator proposto – pensado literalmente de baixo para cima, corporificado e territorializado –, corresponde, potencialmente, ao circuito inferior reconhecido por Milton Santos, em *O espaço dividido* (1979) (RIBEIRO, 2005, p. 12468).

O principal agente inserido no conceito de mercado socialmente necessário é o homem lento, este é uma categoria político-filosófica trazida por Milton Santos (1994). O homem lento é o produtor das solidariedades na contiguidade do lugar.

No mesmo sentido, apresenta-se o sujeito corporificado, de que fala Ribeiro (2005). Trata-se do sujeito pensado a partir do lugar, uma resposta contra-hegemônica. Sendo a cidade palco de atores os mais diversos, cada um há de se movimentar em um tempo específico, como aponta Milton Santos:

Alguns movimentam-se segundo tempos rápidos, outros, segundo tempos lentos, de tal maneira que a materialidade que possa parecer como tendo uma única indicação, na realidade não a tem, porque essa materialidade é atravessada por esses atores, por essa gente, segundo os tempos, que são lentos ou rápidos. Tempo rápido é o tempo das firmas, dos indivíduos e das instituições hegemônicas e tempo lento é o tempo das instituições, das firmas e dos homens hegemônizados. A economia pobre trabalha nas áreas onde as velocidades são lentas. Quem necessita de velocidades rápidas é a economia hegemônica, são as firmas hegemônicas (Santos, 2002, p. 22).

A figura do trabalhador alternativo surge nos espaços de lentidão. A força destes trabalhadores está, como Santos (2013) escreve ao falar sobre os homens lentos, em seu tempo lento. Apesar de, conforme o autor, “a literatura que glorifica a potência inclui[r] a velocidade como essa força mágica” (Santos, 2013, p.230), a força dos pobres estaria associada ao seu tempo lento. Entretanto, neste contexto em que velocidade é força, “o pobre, quase imóvel na grande cidade, seria o fraco, enquanto os ricos empanturrados e as gordas classes médias seriam os fortes” (Santos, 1994, p.80). Todavia, o autor entende que na atualidade o contrário se dá:

A força é dos "lentos" e não dos que detêm a velocidade elogiada por um Virílio em delírio na esteira de um Valéry sonhador. Quem, na cidade, tem mobilidade — e pode percorrê-la e esquadrihá-la — acaba por ver pouco da Cidade e do Mundo. Sua comunhão com as imagens, frequentemente pré-fabricadas, é a sua perda. Seu conforto, que não desejam perder, vem exatamente do convívio com essas imagens. Os homens "lentos", por seu turno, para quem essas imagens são miragens, não podem, por muito tempo, estar em fase com esse imaginário perverso e acabam descobrindo as fabulações. A lentidão dos corpos contrastaria então com a celeridade dos espíritos? (Santos, 2013, p. 41).

Percebe-se, assim, o perueiro como um sujeito corporificado, em constante diálogo com o território usado (Santos, 1996). Ana Clara Torres Ribeiro fala dos diferentes territórios: o da ação estratégica e o usado. Conforme a autora “O território usado aproxima-se teoricamente do espaço banal, o espaço que é de todos e de todas as práticas, incluindo as solidariedades e o agir comunicativo” (Ribeiro, 2012, p. 64). O território da ação estratégica, da forma dominante de exercício do poder, por sua vez, “é o antagônico do

território usado, que valoriza a vida de relações” (Ribeiro, 2012, p. 64) O território usado e a questão do transporte alternativo estão diretamente associados, uma vez que a força desta forma de transporte aparenta estar, justamente, na maior compreensão deste território.

Não se pode entender o transporte alternativo de forma dissociada do espaço, uma vez que seu surgimento, bem como sua expansão, estão atrelados aos fenômenos espaciais. No presente caso, em que se manifesta nos fluxos dentro de uma região metropolitana, entre periferia e centro, a maior manifestação desta forma de transporte ter se dado em um dos municípios mais pobres da RMBH permite questionar o porquê disso ter ocorrido especificamente em Ribeirão das Neves. Como mostrado anteriormente neste trabalho, grande parte da população ocupada do município trabalha em Belo Horizonte, no entanto, este fluxo não é bem atendido pelo sistema de transporte público municipal e, sobretudo, metropolitano. A maior presença desta forma de transporte não é, portanto, um acaso e pode-se inferir que a má qualidade do transporte público ali vivenciado também não. A seguir, apresenta-se a chegada do transporte alternativo na Região Metropolitana de Belo Horizonte e, em seguida, em Ribeirão das Neves.

### **3.2. Do clandestino ao suplementar, a chegada do transporte alternativo na metrópole belorizontina**

Em Belo Horizonte, embora o transporte alternativo possa ter se manifestado anteriormente à década de 1990, foi neste período que os debates acerca desta forma de transporte ganharam força. Antes de discutir a chegada desta forma propriamente dita, convém fazer uma retomada sobre o transporte em Belo Horizonte, no qual se observa uma constante obsolescência de objetos técnicos. A primeira delas é marcada pelo fim do transporte por bondes no município. Cardoso (2003) e Cardoso e Matos (2003) são fundamentais para esta retomada e se apresentam como a principal bibliografia nesta seção.

Até o ano de 1950, o município de Belo Horizonte era marcado pela presença dos bondes, que representavam a principal modalidade de transporte na capital mineira. Esse sistema, com uma extensão de 30 quilômetros de linhas e uma frota significativa, era considerado a forma mais ampla e inclusiva de deslocamento para os cidadãos. Contudo, já em 1923, o sistema de bondes começava a apresentar falhas, levando ao surgimento da operação de auto-ônibus no município de Belo Horizonte como uma alternativa. Embora

tenha, por um período, coexistido com outras técnicas, com a expansão do modelo rodoviário, logo os bondes se tornaram obsoletos. Conforme observa Francisco Foreaux, os modais ônibus e trólebus serviriam inicialmente de apoio aos bondes:

No começo da gestão do DBO (Departamento de Bondes e ônibus) sobre o sistema de transporte municipal, os ônibus e os trólebus funcionariam como suporte dos bondes, o modal de transporte principal, sendo os trólebus a alternativa para a substituição futura dos bondes (Foreaux, 2017, p. 68).

O que se observou ao longo do tempo foi uma redução constante no uso dos bondes e o crescimento significativo de outros modais de transporte, como os auto-ônibus e os ônibus. Com a obsolescência dos bondes, houve um aumento inversamente proporcional da presença dos auto-ônibus. Antes de 1930, esse meio de transporte operava de maneira irregular, sem respaldo público, em um cenário de precariedade no sistema de bondes. “No dia 30 de abril de 1930, através do decreto número 73, o serviço de auto-ônibus foi regulado pela primeira vez na capital” (Foreaux, 2017, p. 54). Essa regularização foi motivada pelo crescimento significativo desse tipo de transporte, pela incapacidade dos bondes de atender aos fluxos diários na capital e, principalmente, pela influência das empresas fornecedoras desse serviço.

Cardoso e Matos (2003) destacam que, apesar da primeira tentativa de regularização, as exigências para a operação eram rigorosas, dificultando o cumprimento das normas. Esses autores sugerem que tais dificuldades refletiam um protecionismo em relação à Companhia Força e Luz de Minas Gerais (CFLMG), responsável pela manutenção e operação dos bondes. Além das exigências rígidas para regularização, as licitações para os fornecedores de serviço de auto-ônibus eram concedidas por apenas um ano, o que tornava pouco atrativo o investimento na regularidade. Assim, “os novos proprietários se sentiam desestimulados a investir no sistema, deixando-o precário, ineficiente e, em consequência, alvo de ataques da população e da imprensa” (Cardoso e Matos, 2003, p. 947).

Diante da compreensão de que o sistema vigente não seria capaz de atender à população residente em áreas mais distantes do serviço de bondes, “a Prefeitura promoveu uma nova regulamentação, concedendo à iniciativa privada o pleno direito de atendimento às populações não assistidas pelos bondes” (Cardoso e Matos, 2003, p. 947). Antes disso, esses veículos funcionavam de maneira irregular no município. Somente em resposta à necessidade da população e à falta de capacidade do poder público, a regularização foi implementada.

Apesar de os serviços de auto-ônibus e autolotações terem representado uma forma de locomoção para parte da população, ainda que de maneira precária, logo se deterioraram. Um dos motivos desse declínio foi o início de um processo de cartelização no setor de ônibus (Cardoso e Matos, 2003). Empresas com maior poder político e financeiro impuseram sua vontade à Prefeitura, exigindo uma fiscalização mais rigorosa dos serviços prestados pelos proprietários de menor porte (Cardoso e Matos, 2003). Diante da imensa disparidade de poder político e financeiro, os pequenos proprietários foram forçados a deixar o sistema, como observado por Cardoso e Matos, “Os concorrentes mais frágeis saem do sistema devido às dificuldades em manter um padrão adequado de qualidade nos serviços, em comparação com os altos custos exigidos” (Cardoso e Matos, 2003, p. 948).

Com a premissa de sanar os problemas existentes no transporte, houve então o desenvolvimento do monopólio das empresas de ônibus. Segundo Cardoso e Matos,

O monopólio do sistema, ironicamente, prejudicou a apregoada qualidade dos serviços, uma vez que a redução da concorrência e a relativa omissão do Poder Público inibiam maiores investimentos. Veículos lotados, atrasos, aumentos de tarifas e poluição são apenas alguns dos problemas enfrentados pela população no decorrer das décadas de 50 e 60 (Cardoso e Matos, 2003, p. 948).

Antes da regularização, muitos empresários de ônibus começavam suas atividades na clandestinidade. A maior difusão desta forma de transporte nos anos 1990 associa-se, também, ao modelo rodoviarista com incentivo à aquisição de veículos. Este modelo, como aponta André Veloso, foi “uma escolha política bem clara, e não um processo que, pela vantagem de se olhar o passado com as lentes do presente, toma-se como “naturalizado” hoje em dia” (Veloso, 2023, p. 97).

Cardoso e Matos (2003) apontam uma característica importante do transporte alternativo em Belo Horizonte: o período de sua maior expansão coincidiu com a implementação do programa BHBUS, que representou uma das iniciativas mais importantes no que diz respeito ao transporte público. Os autores apontam que as mudanças destinadas a modificar o perfil do sistema de ônibus não foram suficientes para resolver problemas antigos relacionados ao transporte coletivo. Portanto, devido a essas questões, juntamente com a facilidade de aquisição de vans naquele período, além de uma suposta tolerância por parte do poder público, que não conseguia encontrar soluções para lidar com esse fenômeno, o transporte alternativo se fortaleceu na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Diante desse quadro, somado às facilidades na aquisição de vans, além de uma suposta permissividade da administração pública municipal – que num

primeiro momento não soube como contornar a situação –, a atividade clandestina ganhou vigor, provocando impactos negativos sobre o sistema de transporte regular de Belo Horizonte (Cardoso e Matos, 2003, p. 952).

Veloso (2015) destaca o fenômeno do transporte alternativo como uma expressão da motorização nas cidades brasileiras, bem como da dificuldade do poder público em lidar com as mudanças vivenciadas nesses espaços, sobretudo em relação à sua expansão:

O fenômeno dos perueiros se insere na crescente complexidade das cidades brasileiras contemporâneas. Expressão da incipiente motorização, a dificuldade de lidar com os perueiros demonstra, no âmbito do poder público, a inércia em se criar soluções perante a velocidade de mudança do cenário urbano. A solução pela esfera privada e a incapacidade de efetivar a natureza pública e compartilhada do espaço urbano são traços definidores da crise urbana que se agravava (Veloso, 2015, p. 86).

Inicialmente, as autoridades eram totalmente contrárias à regulamentação desse meio de transporte, porém, acabaram por entrar em acordo com os que reivindicavam sua regulamentação, haja vista a grande presença desta forma de transporte. No entanto, a regulamentação ocorreu de maneira diferente do que era desejado pelos perueiros, resultando na criação do Sistema Suplementar de Ônibus, concebido como uma resposta às queixas da população em relação às deficiências observadas no funcionamento dos ônibus regulares.

Neste mesmo período, a luta por regularização também ocorria em outras metrópoles brasileiras. No Rio de Janeiro, conforme Hernán Mamami, o transporte informal é um fenômeno conhecido desde o início do século XX, mas em 1990 ganhou destaque em virtude de seu alto grau de organização:

Apesar disso, sua expansão a partir da segunda metade da década de 1990 foi inovadora e diferenciada das anteriores, posto que se valeu de veículos novos, maiores e mais caros, prestando serviços para a classe média. Seus operadores formaram cooperativas demonstrando um alto grau de organização, capacidade de mobilização e luta que lhes permitiu conquistar, a partir de 2000, a legalização, seja na cidade, seja em alguns municípios e regiões do estado (Mamami, 2007, p. 155).

Em São Paulo, no ano de 1997, houve grande pressão dos perueiros pela regulamentação da atividade. Como se pode ver na Figura 35, este grupo organizou diversos protestos nesse sentido. “Depois de um protesto de quase 16 horas, os motoristas de lotações clandestinos de São Paulo conquistaram ontem uma vitória política na Câmara Municipal” (Tagliaferri, 1997, p. 1). Conforme a Folha de São Paulo, os motoristas conseguiram as cinco assinaturas necessárias para aprovar, na Comissão de Constituição e Justiça, o projeto de lei que tornava as peruas de lotação integrantes do sistema de transporte da cidade.

Figura 37 – Protesto de perueiros em frente à Câmara de São Paulo pela legalização da atividade.



Fonte: Folha de São Paulo, 1997.

No município de Belo Horizonte, a presença dos perueiros era difundida ao longo da metrópole, competindo com o sistema institucionalizado de transporte. Todavia, existia o desejo, por parte dos alternativos, de regulamentação da categoria. Cardoso aponta que de “uma tímida atuação em pontos isolados da cidade, no limiar dos anos 90, o transporte informal expandiu-se indiscriminadamente por toda a RMBH, representando, ainda no final da mesma década, uma ameaça ao transporte regular” (Cardoso, 2003, p. 79).

Os veículos chamados clandestinos, conforme estimado pela BHTRANS e Polícia Militar, variavam entre 3000 e 5000 (Cardoso, 2003). Esta extensa frota, captou parte dos passageiros do transporte formal, culminando no declínio de passageiros pagantes neste

sistema de transporte. Todavia, é importante destacar que esse declínio não se atribui exclusivamente à chegada dos perueiros, conforme explica Cardoso:

Nesse contexto, não pode ser desconsiderada a influência, dentre outros fatores, de elementos como o desemprego e até mesmo a implantação do Sistema Interbairros, que, através da racionalização do sistema de ônibus, preteriu deslocamentos desnecessários (Cardoso, 2003, p. 82).

No ano de 2001, o Sindicato das Empresas de Transporte de Belo Horizonte (SETRA-BH) desenvolveu uma pesquisa, cujo objetivo era subsidiar possíveis ações do poder público de combate ao transporte alternativo. Foram colhidas informações de 5.315 usuários do transporte coletivo realizado por ônibus, em pontos de ônibus na região central deste município (Cardoso, 2003). As entrevistas revelaram que enquanto 46% das pessoas ouvidas permaneciam utilizando somente os ônibus regulares, 21% passaram a utilizar somente o transporte alternativo. Já uma parcela de 33% dos usuários, no entanto, não tinha preferência entre as duas formas de transporte, utilizando-se de ambos e, sobretudo, do que primeiro passasse no momento da sua espera. Outra pergunta desta pesquisa dizia respeito ao motivo de escolha do modal, sendo o maior critério de escolha (47%) a acessibilidade, ou seja, o menor tempo de espera, bem como a flexibilidade do percurso descrito (Cardoso, 2003).

Conforme observa Cardoso, “em geral, a Acessibilidade é considerada como um dos principais pontos favoráveis do transporte informal, enquanto a segurança figura como uma importante potencialidade do transporte regular (NTU; Pires *et al.*, 2000)” (Cardoso, 2003, p. 92). Os resultados específicos de cada modal apontam que, “dentre os 2436 usuários cativos dos ônibus, aproximadamente 51% priorizam a utilização desse modal em função do atributo segurança” (Cardoso, 2003, p. 94). No que se refere ao transporte alternativo, “dentre os 1.100 usuários cooptados pelo modelo informal, cerca de 62% consideram o atributo Acessibilidade como seu principal atrativo, confirmando a tendência já anunciada” (Cardoso, 2003, p. 94). Cardoso menciona, ainda, nos resultados desta pesquisa, que

É provável que o atributo conforto tenha se apresentado mais proeminente no modal ônibus que no modal vans, em razão do primeiro reuniu uma gama de qualidades, dentre as mencionadas acima, ordem e limpeza, por exemplo, salvo exceções, são mais comumente relacionada aos ônibus do que as vans, uma vez que as empresas sub concessionárias estão subordinadas ao poder público, podendo ser penalizadas se prestarem serviços de má qualidade, ponte com destino, ao contrário, trabalham de maneira que lhes convém, já que não seguem qualquer norma ou regulamento. (Cardoso, 2003, p. 96).

Embora concorde parcialmente com a observação de Cardoso (2003) sobre o conforto dos ônibus, no município de Ribeirão das Neves, conforme demonstrado no capítulo

anterior, esse conforto e a fiscalização mencionados pelo autor não são totalmente percebidos pelos usuários. Mesmo que teoricamente a fiscalização de conforto, segurança e outros atributos dentro do modal ônibus deva ser rigorosa de acordo com as normas estabelecidas, algumas empresas concessionárias não têm cumprido adequadamente seu papel nesse aspecto.

Em Belo Horizonte, conforme Cardoso, “verificou-se uma proliferação de transportadores informais sem precedentes na história da cidade, amparados por uma série de fatores favoráveis” (Cardoso, 2003, p. 97). Dentre eles, as fragilidades do transporte público, a aceitação popular, as facilidades de aquisição de veículos utilitários, o desemprego e a omissão da administração pública (Cardoso, 2003). Todavia, essa disseminação contou com a organização dos perueiros, que por meio de estruturas similares ao transporte formal, conseguiram se consolidar, criando, por exemplo, cooperativas.

A manutenção desta forma de transporte no município, dentre outras táticas, valia-se de determinadas violências por disputa de rotas. Outro tipo de violência, informada por Cardoso, era aquela que “transcende a violação física, remetendo-se principalmente ao desrespeito para com o principal interessado na melhoria das condições de mobilidade: o usuário” (Cardoso, 2003, p. 101). Esta forma de violência se manifesta nas precárias condições do veículo, na falta de habilitação na categoria D por parte dos condutores, no desrespeito ao Código Brasileiro de Trânsito e, ainda, em situações de oportunismo, neste caso, por ser a única alternativa viável em situações de protestos das linhas regulares, por exemplo. Nestes momentos os preços praticados iam além dos cobrados cotidianamente.

Todavia, mesmo com esses problemas, os perueiros constituíam-se como uma alternativa às rotas não existentes no município. Assim, com problemas, mas também se mostrando necessário, o transporte alternativo tornou-se uma questão primordial na mobilidade urbana de Belo Horizonte no fim dos anos 1990 e início de 2000. Exercendo grande pressão sob o transporte público e criando problemas com o empresariado de ônibus, somente no ano de 2001 a informalidade foi alvo de ações do poder público no sentido de sua contenção (Cardoso, 2003). A criação do serviço de Táxi Lotação, cujas rotas eram limitadas às avenidas Afonso Pena e Contorno; a criação de faixas exclusivas para ônibus; e a bilhetagem eletrônica, que restringia o transporte alternativo, foram algumas das providências tomadas pela Prefeitura de Belo Horizonte naquele ano.

Em julho de 2001, ocorreram situações decisivas que marcaram o desfecho entre o transporte alternativo e o poder público em Belo Horizonte, “período este que

representaria um marco no processo de controle da informalidade no transporte da cidade” (Cardoso, 2003, p.106). A regulamentação do transporte alternativo ocorreu em março de 2001, a partir da publicação no Diário Oficial do Município do edital de concorrência pública, que era restrito a pessoas físicas. Neste edital, estavam dispostas 300 permissões para o que foi denominado de Sistema de Transporte Suplementar de Passageiros – STSP. Este sistema foi, de certo modo, criado como resultado da pressão por regulamentação reivindicada pelos perueiros.

Todavia, o número de permissões concedidas deixava de fora grande parte dos alternativos. Por este motivo, diversas foram as movimentações por parte desta categoria em 2001. Os perueiros buscavam formas de manter sua atividade e, para isso, requeriam mudanças no STSP, como o aumento do número de permissões. O poder público reagiu rapidamente, expedindo, em junho de 2001, uma liminar que autorizava os agentes de trânsito municipais e policiais militares a apreenderem os veículos flagrados realizando transporte informal de passageiros, além de aplicarem uma multa no valor de R\$ 1.000,00 reais aos seus condutores (Cardoso, 2003).

Essa liminar foi recebida pelos perueiros com grande descontentamento, iniciando-se a partir disso “um momento de conflito sem precedentes na história dos transportes da cidade” (Cardoso, 2003, p. 111). Nesse momento, uma intensa luta entre os perueiros e a Prefeitura de Belo Horizonte foi estabelecida. Ocorreram várias passeatas pelo município, um acampamento na região central, além de intensas tentativas de negociação por parte do transporte alternativo. A luta pela regulamentação, contou com apoio do então governador do Rio de Janeiro, Anthony Garotinho.

O dia 19 de julho de 2001 marcou o principal embate da categoria, quando os perueiros ocuparam a Praça Sete. A presença de veículos foi tamanha, que causou diversos transtornos, bem como desvios de rotas no centro de Belo Horizonte. Nesse cenário, o policiamento foi reforçado, comércios foram fechados e os acessos ao centro também. O que ficou conhecido como “Guerra dos Perueiros” (Figura 38), foi marcado por grandes atos de violência entre policiais e perueiros, terminando com a remoção de 141 veículos. Após este confronto e as intensas medidas para acabar com a atuação desta forma de transporte no município, ainda se observou, sobretudo nas periferias, a atuação dos perueiros, todavia, em uma escala muito reduzida, tendo, conforme Cardoso (2003), diminuído mensalmente.

Figura 38 – A “Guerra dos Perueiros” em 2001.



Fonte: Estado de Minas, 2019.<sup>9</sup>

O Sistema de Transporte Suplementar de Passageiros, criado em 14 de setembro de 2001, começou a operar em 15 de setembro, quando a linha S60 (Circular Venda Nova) passou a circular:

o processo licitatório CP 03/2001 foram classificados 300 concorrentes, de um total de 1.264 inscritos, para trabalhar nas linhas criadas. Todas as linhas fazem ligação entre bairros sem passar pelo centro da cidade, cumprindo horários e itinerários determinados pela BHTRANS (Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2021).

Já no início de seu funcionamento enfrentou problemas, sobretudo pelas rotas previamente estabelecidas, que não iam ao encontro das necessidades da população e do desejo dos condutores permissionários. Neste sistema, previa-se uma frequência regular nos itinerários e na oferta de serviços, com definições específicas de horários e dias de funcionamento das linhas (Cardoso e Matos, 2003). Contudo, o STSP continuou a enfrentar irregularidades consideradas inaceitáveis quando praticadas pelos perueiros.

Isso demonstra a persistência da precariedade, inclusive pela violação dos direitos dos motoristas, cuja carga de trabalho era longa, como aponta Veloso: “a extensa jornada de trabalho era a principal reclamação dos perueiros belo-horizontinos assim que foram regularizados como prestadores de ‘transporte coletivo suplementar’ na cidade” (Veloso,

<sup>9</sup> Foto: Sidney Lopes/EM/D.a press - 19/7/01) Disponível em: [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2019/09/12/interna\\_gerais,1084529/ouvimos-5-razoes-a-favor-e-5-contra-a-liberacao-dos-perueiros-opine.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2019/09/12/interna_gerais,1084529/ouvimos-5-razoes-a-favor-e-5-contra-a-liberacao-dos-perueiros-opine.shtml). Acesso em: 22 fev. 2021.

2015, p.33). Assim, muitos ex-perueiros estendiam sua jornada para 12, 14 e até 16 horas de trabalho diário para garantir algum retorno financeiro e a regularidade do serviço, já que inicialmente estavam proibidos de contratar funcionários.

Observava-se, ainda, o desrespeito aos usuários, privando-os do acesso a um serviço adequado. Em grande parte das viagens realizadas, notava-se ao menos um passageiro em pé, embora isso fosse proibido pelo edital da licitação. Dessa maneira, persistiram problemas anteriores: inadequação da frota, superlotação, substituição de linhas regulares por suplementares e falta de integração intermodal.

Segundo a Prefeitura de Belo Horizonte (2021), o transporte suplementar de passageiros é definido como “a modalidade que, sob parâmetros diferenciados, complementa o sistema municipal de transporte público coletivo de passageiros” (Prefeitura de Belo Horizonte, 2021).

Ademais, foram estabelecidos critérios operacionais essenciais para assegurar sua efetividade. Estes incluíam a manutenção da qualidade do serviço prestado, contemplando conforto veicular, tempos de viagem adequados e segurança no deslocamento dos usuários do transporte coletivo. Adicionalmente, era prevista certa regularidade nos itinerários e na prestação dos serviços, com definição clara de horários e dias de operação das linhas (Cardoso, 2003). É importante destacar que o Sistema de Transporte Suplementar de Passageiros continuou a apresentar irregularidades consideradas inaceitáveis, quando eram praticadas pelos perueiros. Cardoso, todavia, aponta que apesar disso, o STSP “deve ser mais que uma versão legalizada do transporte clandestino, não repetindo suas precariedades” (Cardoso, 2003, p. 131).

Em 2015, conforme Veloso, “catorze anos depois, no fim do prazo da primeira licitação, a oferta que está na mesa é a dos mesmos 300 veículos iniciais, apesar do aumento na taxa de motorização e na população da cidade” (Veloso, 2015, p. 86). Conforme o Portal de notícias da Câmara Municipal de Belo Horizonte,<sup>10</sup> atualmente, o Sistema de Transporte Suplementar de Passageiros enfrenta dificuldades pela precária integração com o sistema de transporte público, sobretudo o BRT, que a partir de 2012 começou a ofertar linhas que se sobrepõem às linhas do STSP. Os trabalhadores deste sistema reclamam da dificuldade em serem ouvidos e também da negligência da

---

<sup>10</sup> Câmara Municipal de Belo Horizonte, 2021. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/comunica%C3%A7%C3%A3o/not%C3%ADcias/2021/08/sem-licita%C3%A7%C3%A3o-h%C3%A1-20-anos-suplementar-perde-na-concorr%C3%Aancia-com>. Acesso em: 05 fev. 2024.

Prefeitura para com eles, sem ofertas de subsídio ou repasses durante o período pandêmico. Em 2024, esse sistema vem enfrentando ainda mais dificuldades, pois parte das permissões está vencendo e a falta de subsídio tem desincentivado a entrada de novos condutores, seja pelos motivos citados acima ou pelo alto valor dos veículos, que torna a atividade menos atrativa (Cavalcanti, 2024).

Como se pretendeu mostrar, sucessivas foram as modificações no que tange ao transporte e à mobilidade urbana na RMBH, sobretudo em Belo Horizonte, sendo, ao longo do tempo, implementadas e retiradas diferentes técnicas, tornando algumas obsoletas, como o transporte por bondes. Em relação às legislações, o mesmo pode ser observado com o serviço de auto-ônibus que, antes irregular, começou a operar de forma legal por meio da pressão dos empresários. Nota-se, ainda, a imposição das empresas de ônibus, que eram portadoras de maior poder financeiro e procuravam instituir um monopólio. Constituído o monopólio, se observa a precariedade contínua e a permanência de diversos trabalhadores do transporte informal em atividade e clamando por regulamentação. Institui-se então o Sistema de Transporte Suplementar, regularizando a atividade de alguns motoristas que anteriormente eram perueiros no município de Belo Horizonte. No entanto, nas adjacências de Belo Horizonte, na RMBH, este sistema não foi implementado, mantendo assim o transporte informal em seu entorno.

Assim, evidencia-se um cenário de seletividade, no qual os serviços considerados ilegais são regularizados conforme a conveniência dos atores hegemônicos, com a marginalização dos menos privilegiados, que continuam a ser criminalizados. A respeito disso, uma recente campanha do SETRA-MG em parceria com a BHTrans destaca o transporte “clandestino”, exibindo um acidente envolvendo uma van, acompanhado da mensagem “Este é o retrato do transporte clandestino” (Figura 39). O propósito desta pontuação não é isentar o transporte alternativo de seus problemas e precariedades, mas sim evidenciar a seletividade nos julgamentos da BHTrans e do DER-MG, que rotulam o transporte “clandestino” como perigoso e inaceitável, sem, contudo, oferecer alternativas para que os usuários abandonem essa modalidade de transporte.

Figura 39 – Campanha desenvolvida pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SetraBH), (2018).



Fonte: Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SetraBH).

A permanência do transporte alternativo, sobretudo de vans, é a materialização de um mercado que se torna socialmente necessário, pois, embora a institucionalização da Região Metropolitana de Belo Horizonte tenha ocorrido em 1973, a gestão integrada do transporte coletivo se mostrou pouco significativa e os avanços escassos. Desse modo, observa-se a manutenção da precariedade nos espaços opacos, onde a maioria dos habitantes é pobre, enfrentando serviços de transporte ruins e preços altos. Isso materializa a seguinte afirmação de Milton Santos:

Como morar na periferia é, na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles estão condenados a não dispor de serviços sociais ou a utilizá-los precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos. É o mesmo que

se dá com os transportes. Caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre casa e o trabalho, que tomam horas e horas? A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma benesse ocasional? Como há linhas de ônibus rentáveis e outras não, a própria existência dos transportes coletivos depende de arranjos nem sempre bem-sucedidos, e nem sempre claros, entre o poder público e as concessionárias (Santos, 2009 [1987], p. 63).

A forma como as leis são inseridas no espaço pouco dialoga com a realidade vivida pelos cidadãos, leis inspiradas em uma racionalidade que não compreende o território usado, abrigo de todos. Erminia Maricato (2000) fala de teorias e leis que não compreendem a realidade e excluem, por isso, toda uma população que não está presente nas estatísticas da formalidade. Temos, assim, uma cidadania parcial no território, pois, de acordo com a autora:

Conceitos retificados, reafirmados em seminários internacionais, ignoram a maioria da população. A habitação social, o transporte público, o saneamento e a drenagem não têm o status de temas importantes (ou centrais, como deveriam ser) para tal urbanismo. O resultado é: planejamento urbano para alguns, mercado para alguns, lei para alguns, modernidade para alguns, cidadania para alguns... (Maricato, 2000, p. 124).

Refletir sobre a “ilegalidade” e a “pirataria” no contexto dos transportes possibilita a análise das formas encontradas por agentes que não conseguem utilizar o território em sua forma legal. Consegue-se, por meio dos aspectos ditos ilegais, compreender os diferentes usos do território surgidos a partir da experiência de escassez. Conforme Tozi, quando são discutidas as questões relacionadas à pirataria ou à ilegalidade para além das normas e da economia e, sobretudo, pensando a partir do espaço, observa-se que, no território usado, “o que a pirataria traz à cena são novos usos do território” (Tozi, 2010, p. 25).

### **3.3. Transporte alternativo em Ribeirão das Neves**

Uma Reportagem do jornal O Tempo publicada em 2008<sup>11</sup> anuncia: “A rota mais explorada no transporte clandestino na região metropolitana é entre a capital e Ribeirão das Neves, especialmente para os bairros Veneza e San Genaro”. Embora no ano de 2001 o transporte alternativo de Belo Horizonte tenha sido fortemente reprimido e boa parte dele, regularizada, as ações desenvolvidas no município para coibir esta forma de transporte ficaram restritas ao âmbito municipal. Desta forma, os demais municípios da RMBH não sofreram essas ações.

---

<sup>11</sup> Jornal O Tempo. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/cidades/neves-lidera-procura-por-irregulares-1.610145>. Acesso em: 01/12/2023

Assim, embora no município de Belo Horizonte o transporte alternativo tenha, grosso modo, acabado, o que se percebe é uma grande diminuição das viagens intramunicipais, uma vez que o Transporte Coletivo Suplementar de Passageiros começou a angariar estas viagens. Municípios vizinhos como Contagem, Betim e, sobretudo, Ribeirão das Neves, continuaram a ser palco desse transporte, principalmente quando direcionado a Belo Horizonte, por meio de viagens intermunicipais.

Além disso, conforme reportagem da Folha de São Paulo de 2001, os municípios mineiros passaram a abrigar, ainda, perueiros vindos da Região Metropolitana de São Paulo, onde a fiscalização era intensa:

Perseguidos pela fiscalização, perueiros que atuavam na região metropolitana de São Paulo passaram a migrar pelo país em busca de redutos favoráveis à clandestinidade. Os primeiros alvos foram municípios mineiros, mas já há registros desse fenômeno até mesmo em Estados do Nordeste. A BHTrans, que cuida do transporte coletivo em Belo Horizonte, estimou em 30% as placas de peruas “estrangeiras” abordadas durante as blitzes, classificação dada aos paulistas que dominaram linhas nos últimos dois anos e só foram expulsos em julho passado (IZIDORO, 2001, p. 1).

Ainda conforme a Folha, após uma série de conflitos com a Polícia Militar, devido à rigidez e à maior fiscalização impostas no ano de 2001, “os clandestinos elegeram novos alvos na Grande Belo Horizonte e no interior (Montes Claros, Betim, Contagem, Santa Luzia e Ribeirão das Neves)” (Izidoro, 2011, p. 1). Em um trecho desta reportagem o vice-prefeito de Ribeirão das Neves no ano em questão, Anísio Maria da Glória, expõe: “O pior é que os paulistas, que têm placas de fora de Minas, nem sequer recebem as multas” (Izidoro, 2011, p. 1). De acordo com ele, o município de Ribeirão das Neves, que tinha cerca de 260 mil habitantes em 2001, abrigava em seu território 700 lotações, sendo 200 “estrangeiras”.

Atualmente, em 2024, não se sabe o número exato destes veículos, sobretudo, pelo fato de muitos deles serem de menor porte, diferentemente de outrora, quando a presença de vans era muito superior e mais fácil de ser identificada. Sabe-se, no entanto, conforme expõe Marina Abreu Torres, que “o transporte público regular em Ribeirão das Neves convive atualmente com dezenas de perueiros que ofertam o serviço de modo não regularizado” (Torres, 2018, p. 110). Ainda de acordo com a autora, “o uso do transporte irregular de passageiros é uma realidade cotidiana para os moradores de Ribeirão das Neves” (Torres, 2018, p. 110). Pode-se concluir, portanto, que este mercado, ainda que não regulamentado, é cotidiano no município.

Sendo uma alternativa quando o ônibus não passa, ou mesmo quando passa lotado ao ponto de não ser possível embarcar, esta forma de transporte, tem, ao longo dos anos, conseguido burlar as normas e se manter no município. Torres (2018) aponta que os índices de produtividade do sistema oficial, representados pelo Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), informam que as linhas de Ribeirão das Neves que atendem aos bairros da BR-040 são consideradas deficitárias, o que significa que transportam poucos passageiros, quando se consideram 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 (Torres, 2018, p. 110).

Essas linhas deficitárias se apresentam como pouco atrativas às empresas de ônibus atuantes no município. Os horários são demasiados espaçados, fazendo com que o usuário busque outras alternativas para se deslocar.

Além de representar uma alternativa de transporte para os residentes das áreas periféricas, o transporte alternativo surge como uma fonte de renda para aqueles que enfrentam dificuldades para acessar oportunidades de emprego formal e integração na economia formal. Os condutores e “cobradores” que adotam esse meio encontram nele uma maneira de sustento. Em um contexto marcado por altas taxas de desemprego, os indivíduos buscam diversas táticas para garantir sua sobrevivência, mesmo que estas não se enquadrem nas atividades formais conforme estabelecido pela legislação vigente.

Para melhor compreensão desta forma de transporte, optou-se por dialogar com pessoas que estão, de algum modo, envolvidas com o transporte alternativo. Para isso, foram utilizados caminhos diversos, desde a ida a campo, em Ribeirão das Neves, para entrevistar usuários do transporte alternativo e demais moradores do município, que conhecem essa forma de transporte; passando pelo acompanhamento de páginas da internet e, também, de pessoas que falavam do transporte alternativo em Ribeirão das Neves; além de conversas com trabalhadores da fiscalização deste transporte. Ao longo deste processo, foi possível observar a diversidade de opiniões sobre o mesmo fenômeno.

O transporte alternativo em Ribeirão das Neves é visto de modo bastante ambíguo, sobretudo por seus fiscais, que o consideram perigoso, clandestino e até mesmo parasita. Durante a realização desta pesquisa, entrevistou-se um policial, que não cabe aqui identificar, cujo trabalho se destina à fiscalização e apreensão destes veículos. Na

oportunidade, o entrevistado listou alguns dos principais problemas causados pelo que, para ele, é chamado transporte clandestino. O primeiro ponto é relacionado à segurança. Segundo ele, muitos veículos se encontram em situação de risco, sendo demasiado precários. O policial também mencionou a falta de acessibilidade da maior parte dos veículos, afirmando ser este um dificultador para viagens de pessoas cadeirantes, ou mesmo de idosos. Ainda conforme o entrevistado, esta forma de transporte capta viagens do transporte público institucionalizado, o que, em algum momento, poderia levar ao fim algumas linhas do transporte regular de passageiros.

Como menciona Torres (2018), e nos trabalhos de campo realizados isso pôde ser confirmado, a presença do transporte alternativo no município de Ribeirão das Neves 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. A procura por elas é alta, ainda que muitos prefiram os ônibus, por serem mais seguros e não correrem o risco de serem parados em uma fiscalização. As vans não atendem a todos os bairros, no entanto. A maior parte delas vai para os três bairros mais populosos da região (Veneza, Florença e San Genaro) ou para bairros igualmente densos em Esmeraldas, como São Pedro e Santa Cecília (Torres, 2018, p. 11).

Para se manterem no território nevensense, observa-se o uso de certas táticas por parte dos trabalhadores do transporte alternativo. As táticas, conceito explorado por Certeau (2014), oferecem uma perspectiva sobre os movimentos realizados pelos indivíduos que lidam com a escassez e constroem o cotidiano a partir dela. Segundo a definição de Certeau, as táticas podem ser entendidas como a habilidade de enfrentar os desafios do dia a dia:

Ela não tem possibilidade de dar a si mesma um projeto global nem de totalizar o adversário num espaço distinto, visível e objetivável. Ela opera golpe por golpe, lance por lance. Aproveita as “ocasiões” e delas depende, sem base para estocar benefícios, aumentar a propriedade e prever saídas. O que se ganha não se conserva (Certeau, 2014 [1990]. p. 95).

No transporte alternativo em Ribeirão das Neves, as táticas são constantemente utilizadas pelos trabalhadores desse setor. Durante o acompanhamento das redes sociais (Facebook e Instagram), de reportagens e através da vivência de campo, foi possível perceber algumas dessas táticas, tais como o uso de veículos de pequeno porte para não chamar a atenção da fiscalização, o emprego de aplicativos de comunicação para alcançar passageiros e compreender a demanda, o conhecimento de rotas alternativas, os protestos

contra prisões de perueiros, a criação de cooperativas e até mesmo a criação de um aplicativo denominado Rede Move.

Convivendo cotidianamente com uma série de leis que visam restringir a circulação desse tipo de transporte, os perueiros desenvolveram uma habilidade para se adaptarem à situação, encontrando maneiras de sobreviver e manter suas atividades. Apesar da imposição da legislação, eles resistem. Manifestações são frequentemente organizadas na tentativa de regularizar esse serviço na Região Metropolitana de Belo Horizonte, especialmente em Ribeirão das Neves. No entanto, as demandas por regulamentação da categoria têm encontrado resistência. Incapazes de se inserir nas estatísticas de legalidade e formalidade, esses trabalhadores persistem em suas atividades, inseridos no mercado informal. Essa permanência na ilegalidade, como indicado por Telles e Hirata (2007), é uma forma de enfrentar as adversidades enfrentadas por essa classe de trabalhadores.

No estado de Minas Gerais, a Lei nº 19.445/2011, promulgada em 11 de janeiro de 2011, estabelece normas para coibir o transporte metropolitano e intermunicipal clandestino de passageiros. De acordo com a lei, é considerado clandestino o transporte remunerado de passageiros realizado sem a devida concessão, permissão ou autorização do poder concedente e que não obedeça ao itinerário definido pela Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (SETOP). A lei também determina que não é considerado clandestino o transporte individual de passageiros por táxi ou por automóveis de aplicativo, desde que autorizados pelo poder público municipal ou federal. A fiscalização e controle do transporte clandestino são atribuídos à SETOP e ao Departamento de Estradas de Rodagem, podendo contar com a colaboração de outros órgãos públicos. As sanções para quem realiza transporte clandestino incluem multa e apreensão do veículo, em caso de reincidência.

A partir de 2019, entrou em vigor uma nova lei federal, a Lei nº 13.855, que torna infração gravíssima o transporte “pirata” de passageiros, incluindo estudantes. Publicada no Diário Oficial da União, essa norma altera o Código de Trânsito Brasileiro, endurecendo as penalidades aplicadas aos motoristas flagrados transportando passageiros mediante remuneração, sem a devida autorização. Com a nova classificação de infração gravíssima, o transporte é punido com multa de R\$ 293,47, além da remoção do veículo para um depósito e perda de sete pontos na carteira de habilitação. No entanto, não será penalizado em situações de força maior ou com permissão da autoridade competente. Em 2021, conforme o DER-MG, o Governo de Minas elevou em 82% o valor da multa para

o transporte clandestino. Assim, em Minas Gerais o Decreto 48.121/2021, que moderniza as regras para o transporte fretado de passageiros em Minas Gerais, aumentou a penalidade para a prática do transporte clandestino R\$ 1.972,00.

Uma das táticas que tem sido exercida pelo transporte alternativo na RMBH e, sobretudo em Ribeirão das Neves, é a de organizar manifestações reivindicando o direito ao trabalho. Em 2019, após a promulgação da Lei nº 13.855, muitos motoristas foram às ruas pedir o fim desta lei, como se pode observar na Figura 40.

Figura 40 – Protesto contra a Lei nº 13.855 de 2019.



Fonte: O Tempo, 2019.<sup>12</sup>

A partir destas manifestações, é possível observar a capacidade de articulação dos trabalhadores do transporte informal, se afirmando, conforme Mamani, como sujeitos sociais válidos:

Um outro aspecto digno de nota relaciona-se à capacidade, apresentada pelos “alternativos”, de negociar, reivindicar e de se afirmarem como sujeitos sociais válidos. Esta constatação contraria noções clássicas quanto à capacidade de ação política dos trabalhadores informais na América Latina. É evidente a de organização dos proprietários de vans que, além de assumirem “tarefas típicas das associações de trabalhadores”, constituem-se como instrumentos de “regulação de acesso e das condições de funcionamento de suas atividades”, conformando, assim, um fenômeno até recentemente desconhecido, com ampla possibilidade de servir de exemplo para outros segmentos da economia urbana (Mamani, 2004, p. 331-332).

<sup>12</sup> Disponível em: [https://www.instagram.com/p/B2RQqO-AfCi/?utm\\_source=ig\\_embed&ig\\_rid=3c9c74cb-0688-40be-8d32-0cd6a9db1d8b](https://www.instagram.com/p/B2RQqO-AfCi/?utm_source=ig_embed&ig_rid=3c9c74cb-0688-40be-8d32-0cd6a9db1d8b). Acesso em: 23 nov. 2023.

Por meio dos diversos protestos realizados, observa-se que, “contra o possível interesse dos “informais” na desregulamentação do transporte urbano, os fatos mostram uma realidade bem diferente” (Mamani, 2004, p. 330). Nos principais buscadores, como o Google, em rápidas pesquisas sobre os protestos por regularização do transporte alternativo, são encontrados diversos materiais desde a década de 1990, momento de maior intensificação desta forma de transporte, até o ano de 2019. Entre 2020 e 2024, não foram noticiados protestos, o que traz questionamentos como: os trabalhadores do transporte alternativo aceitaram a situação tal como está? Foram encontradas novas formas de burlar as leis existentes? Não se deseja mais a regulamentação? Muitos são os questionamentos que podem ser feitos, até mesmo porque a opinião destes trabalhadores sobre a regulamentação da atividade não é unânime, como demonstra a fala seguinte de um perueiro:

Igual, muitos me perguntam, “o que você acha de regularizar o transporte alternativo em Ribeirão das Neves?”, e minha resposta é não, porque o sistema é corrupto, ele é bruto. Se a gente vamos pô, se a gente consegue liminar pra poder estar trabalhando corretamente dentro da linha, aí a gente vai ter que cumprir as regras como se fosse o transporte coletivo, infelizmente, pelo menos a gente aqui arrisca né, tomar multa e ter o carro apreendido tá, mas em questão de respeito ao sistema, mas fica à mercê, porque nós fazemos o nosso horário, nós sabemos o horário que dá mais passageiro aqui dentro de Ribeirão das Neves, né, tanto quem tá aí pro lado Veneza, o pessoal já está acostumado, o horário de pico entendeu? Então nós sabe trabalhar bem no horário de pico, sabemos também desviar a rota para evitar o trânsito, entendeu? Então automaticamente nós não ficamos à mercê de muita coisa. Agora, se a gente é... entrar no sistema e cadastrar a gente aí, a gente vai ficar em um transporte público não vai funcionar direito, entendeu? Aí a população é de continuar à mercê de tudo, como a população vem ficando aí, à mercê no transporte, aí de Ribeirão das Neves (Entrevista com um perueiro, realizada em 2024 durante o trabalho de campo realizado para esta pesquisa).

Para o entrevistado, a regulamentação iria, portanto, atrapalhar o funcionamento deste transporte, transformando-o em uma variação do transporte público no município. Com obrigações legais relacionadas à rota e aos horários, para ele, a “essência” do transporte alternativo, que seria justamente essa “arte da viração”, seria perdida. O trecho trazido evidencia um conhecimento sobre o território usado e a busca por se aproveitar das brechas, apresentando táticas que não são possíveis no transporte convencional de passageiros. Os movimentos do transporte alternativo expõem o que Certeau chamou de táticas:

Embora sejam relativas às possibilidades oferecidas pelas circunstâncias, essas *táticas* desviacionistas não obedecem à lei do lugar. Não se definem por este. Sob esse ponto de vista, não são tão localizáveis como as *estratégias* tecnocráticas (e escriturísticas) que visam criar lugares ao passo em que as

táticas só podem utilizá-los, manipular e alterar (Certeau, 2014 [1990], p. 87, grifos nossos).

Embora essa tenha sido a opinião do entrevistado acerca da regulamentação, essa concepção não é um consenso entre os alternativos. Entre setembro e outubro de 2019, diversas foram as movimentações por meio de trabalhadores do transporte alternativo reivindicando a regulamentação de suas atividades, em páginas do Facebook como “Plantão Ribeirão das Neves”<sup>13</sup> e “Transporte Alternativo”.<sup>14</sup> Além disso, realizaram protestos por regulamentação, como o noticiado pelo Estado de Minas em 2019, no qual Perueiros protestaram na Praça Sete contra a lei mais rígida. Nas imagens disponibilizadas pelo jornal, diversos veículos exibem mensagens pedindo a regulamentação da atividade e o fim da lei federal 13.855 (Figura 41).

Figura 41 – Protesto dos Perueiros na Praça Sete contra a lei federal 13.855.



Fonte: Estado de Minas. 2019

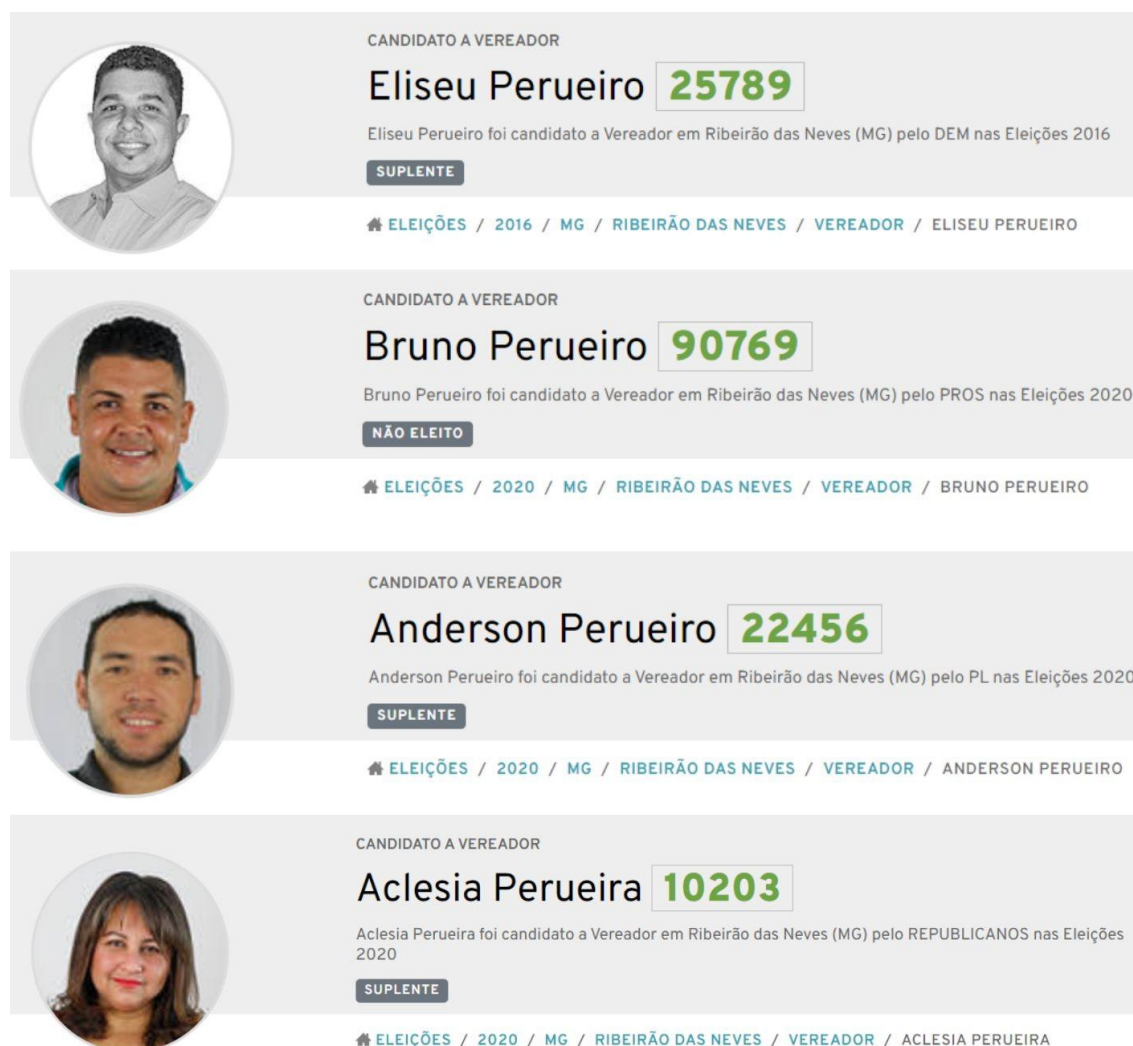
Ainda, no sentido de se afirmarem como parte daquele território e reivindicarem, de certo modo, o direito à cidade (Lefebvre, 1968), em Ribeirão das Neves há uma busca pela inserção de trabalhadores do transporte alternativo na política. Nas últimas eleições para vereador, diversos candidatos associados ao transporte alternativo se candidataram, com pautas voltadas, sobretudo, à regulamentação dessa forma de transporte. A Figura

<sup>13</sup> Disponível em: [https://www.facebook.com/plantaoribeiraodaneves?locale=pt\\_BR](https://www.facebook.com/plantaoribeiraodaneves?locale=pt_BR). Acesso em: 24 set. 2023.

<sup>14</sup> Disponível em: <https://www.facebook.com/profile.php?id=100057280787468>. Acesso em: 25 set. 2023.

40 apresenta alguns dos candidatos à Câmara de Ribeirão das Neves, em 2016 e 2020. A maioria dos candidatos associados ao transporte alternativo utiliza o adjetivo “perueiro” para representar as causas com as quais estão alinhados e também para alcançar os eleitores que se solidarizam com essa forma de transporte.

Figura 42 – Candidatos à vereador no município de Ribeirão das Neves, nas eleições passadas.



Fonte: Recorte a partir de Diário Cidade, 2024.<sup>15</sup>

Os exemplos trazidos são referentes somente ao município de Ribeirão das Neves. Todavia, observa-se a presença deste tipo de ação em diversos municípios brasileiros, não sendo uma prática recente. Conforme reportagem da Folha de São Paulo de 2000, nas eleições daquele ano, grupos sociais emergentes começaram a lançar seus candidatos, para que houvesse a possibilidade de eles participarem das decisões políticas na cidade.

<sup>15</sup> Disponível em: <https://www.diariocidade.com/mg/ribeirao-das-neves/eleicoes/2020/candidatos/vereador/>. Acesso em: 25 mar. 2023.

Destaca-se que a inserção desta categoria no cenário político pode colaborar para maior segurança e força desta forma de transporte e também para sua manutenção no território. Como observa Mamani,

Adquirem visibilidade não apenas pelo fato de estarem nas ruas, mas por dar ocasião a um movimento organizado com grande capacidade de luta e pressão sobre a administração pública. Este movimento reivindica sua legalização e regulação (Mamani, 2004, p. 322).

Como forma de burlar as leis existentes, sobretudo, a Lei nº 13.855, identifica-se táticas das mais diversas, entre elas, a presença de outros tipos de veículos, para além das vans, para dificultar a fiscalização. No Trabalho de campo realizado, foram observados veículos menores que faziam este transporte. Diferentemente de outrora, agora as vans não apresentam protagonismo no transporte alternativo. Na Figura 43, estão estacionados dois veículos que fazem do transporte alternativo de passageiros, às margens da BR-040, nas proximidades do Ceasa (Centrais de Abastecimento S/A). Nesta localidade, inserida no município de Contagem, muitos veículos que saem de Ribeirão das Neves chamam seus passageiros, sendo um dos pontos principais do transporte alternativo, em ambos os sentidos na BR-040, além de ser um ponto de conexão entre os municípios de Contagem e Belo Horizonte para o transporte público.

Figura 43 – Transporte alternativo em veículos menores, nas proximidades do Ceasa, 2024.



Fonte: Acervo pessoal, 2024.

O modo de chamar os passageiros para as viagens também tem se modificado ao longo do tempo. Mais presente entre a década de 90 e início dos anos 2000, a forma de conseguir passageiros entoando a rota a ser feita pelo veículo era comum. Couto (2009) traz um exemplo desta situação:

A perua passa pela via, provavelmente partindo da estação Conceição do metrô, e a cobradora começa a entoar, por meio de uma música, o que todos os cobradores faziam ao anunciar os pontos mais importantes do itinerário da linha: “Jardim Miriam, [Avenida] Cupecê, Casa Palma. [Avenida Santa] Catarina, [Rua] Coriolano [Durant], [Rua Cidade de] Bagdá, Hospital Santa Marina, quem vai, quem fica? Aeee... (LOTAÇÃO..., 2007) (Couto, 2009, p. 51).

Embora ainda se observe este tipo prática, nos últimos anos ela tem convivido com outras formas. Dentre elas, sobretudo fora do horário de pico, a de algum dos trabalhadores do veículo – motorista ou cobrador – parar o veículo em ruas paralelas e ir ao ponto de ônibus mais próximo, anunciando discretamente sua rota. Em certa ocasião presenciada em campo, um motorista do transporte alternativo ficou minutos no ponto de ônibus, até que completasse o número mínimo de passageiros. Com destino ao bairro Santa Cecília, em Ribeirão das Neves. Em cerca 15 minutos conseguiu os passageiros necessários para iniciar o trajeto.

Ainda que denominado ilegal, informal e perigoso, o transporte oferecido pelos perueiros em Ribeirão das Neves é uma realidade. Frente a um sistema de transporte precário, ele se apresenta como uma alternativa, ainda que também precária. No trabalho realizado por Marina Abreu Torres em 2018, o uso do transporte alternativo não era um consenso entre os moradores. Embora muitos afirmassem fazer uso constante desta forma de transporte, havia também o questionamento quanto à segurança do serviço oferecido pelos perueiros. Conforme observa a autora:

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 Cartão Ótimo, o sistema de bilhetagem eletrônico do transporte metropolitano. (Tôres, 2018, p. 111)

Durante as conversas com usuários do transporte público que esperavam ônibus, muitos informaram fazer uso regular do transporte alternativo, sendo o principal motivo mencionado para isso a demora dos ônibus no município. Em um contexto de relativa imobilidade dos habitantes de Ribeirão das Neves, aponta-se outra forma de realizar os fluxos negligenciados pelo transporte público, o transporte alternativo, constituindo-se, assim, um mercado socialmente necessário. O transporte alternativo compete diariamente com o sistema de transporte institucionalizado, e, de certo modo, os fluxos realizados pelos perueiros aparentam melhor compreensão do território usado, uma vez, que para eles, o território também é abrigo.

Ao se comunicar com a população por meio das redes, presenciais ou virtuais, observa-se uma aproximação entre este mercado e seus consumidores. Ainda que marginalizado, o transporte alternativo se apresenta como uma maneira de burlar a imobilidade relativa ocasionada pelas precariedades do sistema de transporte de Ribeirão das Neves. Quando o ônibus atrasa, tem seu itinerário reduzido ou está cheio a ponto de não caber mais ninguém, surge outra maneira de se mover naquele espaço. O transporte alternativo se apresenta, ainda, como uma reivindicação ao uso do espaço. Por meio de suas práticas e táticas, os agentes desse transporte buscam se impor enquanto “outro admissível” (Ribeiro, 2005). Esse “outro admissível” é estabelecido conforme os critérios impostos pelos atores hegemônicos, isto é, o poder público e as grandes empresas, como observa Ana Clara Torres Ribeiro:

Porém, anônimos e deserdados partilham o espaço banal e, assim, o espaço herdado, lutando por permanecer nos interstícios da riqueza e impondo a co-presença àqueles que buscam selecionar o Outro admissível ao convívio social. O Outro admitido, pelo pensamento dominante, resume-se aos que podem ser classificados segundo critérios estabelecidos por agentes que, em número crescente, buscam administrar o cotidiano (Ribeiro, 2005, p. 12461).

É perceptível que a “sagacidade dos homens lentos e a praticidade do senso comum conduzem, em grande parte, à permanência nestas espacialidades” (Ribeiro, 2005, p.12462). No cotidiano, apresenta-se a busca por uma inclusão, sendo esta, muitas vezes, o entendimento deste homem lento como legítimo praticante do espaço (Ribeiro, 2005). A busca por se afirmarem como sujeitos legítimos, também recorre à citação “no discurso do Outro, de valores que julga generalizados, como exemplificam as figuras do trabalhador e do pai de família” (Ribeiro, 2005, p. 12462)

Trata-se, sem dúvida, de embates simbólicos, diariamente vividos, orientados para a conquista da legitimidade para a co-presença. As condições de realização destes embates, no limiar constituído pelo risco de extermínio, denunciam a crise de valores que acompanha a atual modernidade, incapaz de garantir o consenso em torno da distinção entre necessidades legítimas e ilegítimas (Ribeiro, 2005, p. 12462).

A Figura 44 materializa parte do exposto por Ribeiro (2005). Nas diversas placas, manifestações e discursos, os trabalhadores do transporte alternativo tentam se fazer reconhecidos como sujeitos com necessidades legítimas. A constante afirmação de que o transporte é seu meio de sustento, importante para sua família e para os usuários que convivem com um transporte precário, se apresenta enquanto essa classe busca por legitimidade.

Figura 44 – Protesto do transporte alternativo e reafirmação enquanto sujeitos.



Fonte: O Tempo, 2019.<sup>16</sup>

Os trabalhadores do transporte alternativo de Ribeirão das Neves são, em sua maioria, moradores do município, que conhecem e convivem com as precariedades experimentadas pelos moradores do município.

A situação aqui é muito precária mesmo, o transporte público de Ribeirão das Neves, principalmente nos sábados e domingos, é... e no sábado e domingo aí que às vezes as pessoas também utilizam o meio do transporte público pra poder ir trabalhar né e poder também dar uma passeada né, a gente também não é de ferro, a gente também merece passear e se locomover também do bairro aí para um hospital, aí tem muitas pessoas ainda que numa situação financeira meio assim precária, não tem como chamar o Uber, essas coisas. Utiliza o transporte público diariamente, né, em vários aspectos, aí fica pesado para eles também porque vamos supor, uma pessoa passando mal e o transporte não passa, entendeu, aí fica à mercê também desse meio termo aí. (Entrevista com um perueiro, realizada em 2024 durante o trabalho de campo realizado para esta pesquisa).

É pela relativa imobilidade dos moradores de Ribeirão das Neves e pela “conhecidíssima viração no mercado (e cidade) informal, na qual os agenciamentos da vida cotidiana se fazem sempre e a cada momento nos limiares do legal e ilegal” (Telles, 2006, p.22), que o transporte alternativo se apresenta enquanto mercado socialmente necessário. Com o conceito de mercado socialmente necessário, conforme Ana Clara

<sup>16</sup> Disponível em: [https://www.instagram.com/p/B2RQqO-AfCi/?utm\\_source=ig\\_embed&ig\\_rid=3c9c74cb-0688-40be-8d32-0cd6a9db1d8b](https://www.instagram.com/p/B2RQqO-AfCi/?utm_source=ig_embed&ig_rid=3c9c74cb-0688-40be-8d32-0cd6a9db1d8b). Acesso em: 30 nov. 2023.

Torres Ribeiro, evita-se permitir “que a concepção hegemônica de mercado se apresente como a única versão possível das trocas econômicas” (Ribeiro, 2005, p. 12468).

A densidade do território é, também, a densidade do diverso, dos defensores de direitos singulares, daqueles que podem renovar e concretizar a pauta humanista deste novo milênio. O mercado socialmente necessário, calcado em trocas solidárias e realmente inteligentes, pode favorecer o conhecimento do Outro, valorizando a sua humanidade, ou melhor, a igualdade entre todos e o seu direito a reivindicar direitos a partir de sua diferença (Ribeiro, 2005, p. 12469).

Nas brechas deixadas pelo mercado formal, o transporte alternativo manifesta-se no município de Ribeirão das Neves. A partir de horizontalidades, pensado de baixo para cima, tende a compreender melhor o território usado. Nas palavras de um dos entrevistados, um perueiro, o transporte alternativo surge da falha do sistema convencional de transportes:

A situação aqui dos passageiros aqui de Ribeirão das Neves é bem lamentável, devido ao sistema público aí não funcionar muito bem. Onde houve a falha, existiu o perueiro, né? E hoje nós estamos aí. Nós não ganhou o mercado, não, mas nós estamos atuando aí devagarzinho, na correria, entendeu? Atendendo da forma que nós pode, bem a população, do nosso jeito, entendeu, dentro do das medidas possíveis, sem muita correria, entendeu? (Entrevista com um perueiro, realizada em 2024 durante o trabalho de campo realizado para esta pesquisa).

Longe de se apresentar como perfeito, o transporte alternativo surge como uma forma contra-hegemônica de se locomover pela periferia da metrópole. Os perueiros, cuja noção de coletivo parece ser valorizada, têm conseguido manter sua categoria no município de Ribeirão das Neves, aproveitando-se, principalmente, de rotas negligenciadas pelo transporte formal. Nas viagens entre Ribeirão das Neves e Belo Horizonte, mais especificamente seu centro, o transporte alternativo tem transportado milhares de passageiros ao longo dos anos, alguns deles frequentes e leais, outros ocasionais.

A arte da viração, desenvolvida pelos perueiros, é reveladora da astúcia dos que experienciam cotidianamente a escassez. As táticas demonstram a perspicácia do motorista do transporte alternativo: o perueiro. Este encontrou nas ausências do transporte coletivo sua fonte de renda, construindo ali também uma saída para os habitantes dos espaços opacos, outra forma de circulação.

Cabe, em consonância com Eduardo Castro Couto, questionar: “Existe um olhar humano sobre os trabalhadores informais e sua prática diante de uma pretensa postura racional e técnica do saber dos especialistas sobre o transporte público?” (Couto, 2004,

p. 61). Muitas vezes, em reportagens, artigos ou campanhas publicitárias, percebe-se a interpretação do transporte informal e, principalmente, dos perueiros, como bandidos, agentes da ilegalidade. No entanto, há também certa solidariedade e uma relação horizontal entre trabalhadores e usuários, o que permite vislumbrar outras formas de relações de trabalho, bem como de vizinhança.

A noção de “homem lento” formulada por Milton Santos permite compreender a condição dos perueiros enquanto sujeitos corporificados no território periférico. Distantes dos fluxos globais que organizam as dinâmicas do transporte formal, esses trabalhadores atuam em um espaço fragmentado, no qual sua permanência depende da habilidade de negociar cotidianamente com a informalidade, a repressão estatal e a instabilidade econômica. Diferente do “homem rápido”, integrado às redes formais da economia e da mobilidade, o perueiro se vê confinado às margens da cidade, condenado a um tempo de trabalho exaustivo, à falta de previsibilidade de renda e à ausência de direitos trabalhistas. Sua condição de informalidade não é resultado de uma escolha, mas da necessidade de sobreviver em um sistema que não o reconhece como um sujeito econômico legítimo.

A visão que enaltece a atividade dos perueiros como resistência e solidariedade comunitária obscurece os problemas estruturais que marcam sua atuação. Para além da flexibilidade e da “arte da viração”, o trabalho no transporte alternativo é uma realidade de precariedade extrema. Sem regulamentação, os perueiros enfrentam riscos constantes: a repressão policial, a possibilidade de apreensão do veículo – seu principal instrumento de trabalho – e a concorrência desleal com empresas de transporte formal e com plataformas digitais de mobilidade. A ausência de um vínculo empregatício formal impede o acesso a direitos como aposentadoria, seguro-desemprego e assistência médica, expondo esses trabalhadores a uma vulnerabilidade contínua.

Além da precarização do trabalho, a falta de regulamentação impacta diretamente a qualidade do serviço oferecido. O transporte alternativo opera sem um padrão mínimo de segurança, sem fiscalização de veículos e sem garantias de treinamento adequado para os motoristas. Muitos dos automóveis utilizados já ultrapassaram sua vida útil, circulando em condições precárias que aumentam os riscos para os passageiros. A ausência de uma rede integrada de mobilidade força os perueiros a disputar passageiros com os ônibus convencionais, resultando, muitas vezes, em situações de conflito, manobras arriscadas e sobrecarga das vias urbanas. Nesse sentido, a própria sobrevivência do transporte alternativo reforça a fragmentação da mobilidade urbana, tornando a cidade um espaço cada vez mais segregado e desigual.

A posição do perueiro enquanto sujeito da periferia também se reflete na forma como ele interage com o território. Diferente dos operadores do transporte formal, que seguem rotas preestabelecidas, os trabalhadores do transporte alternativo desenvolvem um conhecimento empírico sobre a cidade, adaptando seus trajetos conforme a demanda e as barreiras do espaço urbano. No entanto, essa flexibilidade, que muitas vezes é exaltada como uma vantagem desse modelo, esconde a instabilidade e a falta de estrutura que caracterizam seu funcionamento. A ausência de uma política pública voltada para a mobilidade da população periférica faz com que a circulação dependa exclusivamente da lógica da oferta e da demanda, restringindo o direito à cidade àqueles que podem pagar pelo transporte.

Os discursos que defendem a regulamentação do transporte alternativo não encontram consenso entre os perueiros, evidenciando a complexidade de sua inserção na economia urbana. Enquanto alguns reivindicam reconhecimento legal como forma de garantir direitos básicos e reduzir a perseguição estatal, outros temem que a regulamentação imponha regras incompatíveis com a dinâmica do serviço, restringindo sua autonomia e dificultando sua sobrevivência econômica. Essa ambiguidade reflete uma contradição central do transporte alternativo: ele surge como resposta à falência do sistema público, mas sua institucionalização poderia reproduzir as mesmas limitações que levaram à sua existência.

A noção de mercado socialmente necessário, conforme discutida por Ana Clara Torres Ribeiro, reforça essa contradição. O transporte alternativo emerge nas brechas deixadas pelo mercado formal, criando dinâmicas de troca e de circulação que fogem à lógica tradicional do sistema de transporte. No entanto, a falta de uma política pública que reconheça e integre esse serviço faz com que ele permaneça em um estado de fragilidade, operando no limite da legalidade e da viabilidade econômica. Essa situação perpetua a instabilidade tanto para os trabalhadores quanto para os usuários, que dependem de um serviço cujas condições de operação podem mudar a qualquer momento devido a medidas repressivas ou a oscilações do mercado.

Dessa forma, a permanência dos perueiros como agentes fundamentais da mobilidade urbana periférica não é resultado de uma suposta eficiência desse modelo, mas de um processo de exclusão estrutural que os obriga a operar na informalidade. A figura do “homem lento” de Milton Santos ilustra com precisão essa condição: enquanto o sistema formal se reorganiza para atender às necessidades do capital, os trabalhadores informais são forçados a improvisar, adaptando-se a uma lógica urbana que nunca os

contemplou verdadeiramente. Assim, longe de representar uma solução definitiva para os problemas da mobilidade urbana, o transporte alternativo evidencia a falência de um modelo que insiste em excluir os mais pobres do direito fundamental de se deslocar pela cidade.

Todavia, essas relações não impendem, que o transporte, mesmo que alternativo, seja excludente, uma vez que é necessário o pagamento antecipado, como destaca Luciana Lago:

Entre os serviços urbanos, o transporte público seria o mais excludente, na medida em que o acesso a esse serviço depende do pagamento antecipado, ou seja, mesmo a oferta ilegal do transporte coletivo não amplia a possibilidade de acesso aos sem rendimento. Esse seria um fator determinante da crescente imobilidade espacial dos mais pobres, o qual estaria bloqueando as possibilidades de trabalho, fora do lugar de residência, dos desempregados e dos autônomos que vivem na incerteza da renda diária (Brasil, 2004). (Lago, 2007, p. 11)

No entanto, apesar de preencher lacunas deixadas pelo transporte formal, o transporte alternativo enfrenta desafios estruturais que limitam seu potencial como solução definitiva para a mobilidade urbana. A falta de regulamentação específica gera um ambiente de instabilidade, tanto para os passageiros quanto para os próprios trabalhadores do setor. Sem garantias legais, os perueiros operam sob constante risco de apreensão de veículos, multas ou até mesmo criminalização, o que impacta diretamente a continuidade do serviço e a previsibilidade para os usuários. Essa incerteza reforça a precarização da atividade e impede investimentos na melhoria da frota ou na ampliação das rotas, mantendo a informalidade como uma condição intrínseca ao sistema.

Além disso, a questão da segurança emerge como um ponto crítico. Diferentemente do transporte público regulamentado, o transporte alternativo não está sujeito a inspeções regulares ou normas padronizadas de manutenção, o que pode comprometer a qualidade e a segurança das viagens. Muitos veículos utilizados para esse serviço são adquiridos já bastante usados e seguem operando por anos sem qualquer tipo de vistoria técnica. O desgaste natural dos automóveis, somado à falta de controle sobre a formação e a habilitação dos motoristas, torna as viagens um risco constante. A ausência de fiscalização rigorosa e a falta de um controle mais estruturado sobre os condutores e veículos aumentam os riscos para os passageiros, tornando essa opção um dilema entre acessibilidade e segurança.

Outro aspecto preocupante é a sustentabilidade econômica do serviço. Dependendo exclusivamente do volume de passageiros e sem subsídios governamentais, os perueiros precisam adaptar constantemente suas tarifas e estratégias de operação para se manterem competitivos. Essa dinâmica pode resultar em aumentos imprevisíveis nos preços das passagens, tornando o transporte alternativo menos acessível para aqueles que mais precisam. Além disso, a concorrência com o transporte formal e, mais recentemente, com aplicativos de mobilidade individual como Uber e 99, tem reduzido significativamente o público do transporte alternativo, forçando muitos motoristas a operarem em condições ainda mais precárias para garantir sua subsistência.

A falta de reconhecimento institucional também impede que os trabalhadores do setor tenham acesso a direitos trabalhistas básicos. Sem contratos formais, os perueiros não possuem garantias como aposentadoria, seguro-desemprego ou benefícios sociais, o que os mantém em uma situação de vulnerabilidade extrema. Essa informalidade se estende a toda a cadeia do transporte alternativo, que inclui desde cobradores até mecânicos especializados, formando um ecossistema econômico paralelo que opera à margem das políticas públicas.

Outro grande desafio enfrentado pelo transporte alternativo é a sobrecarga do sistema viário. Em cidades como Belo Horizonte e sua região metropolitana, a alta circulação de veículos alternativos, somada à falta de planejamento urbano, tem agravado os problemas de trânsito. Os perueiros frequentemente operam sem pontos fixos de parada, parando em locais improvisados e muitas vezes interrompendo o fluxo normal das vias. Essa dinâmica não apenas contribui para o aumento dos congestionamentos, mas também gera conflitos com motoristas de ônibus e com o próprio transporte individual, evidenciando a necessidade de uma política mais integrada de mobilidade.

Além disso, a relação entre o transporte alternativo e os órgãos fiscalizadores é frequentemente marcada por confrontos e perseguições. A repressão ao setor não apenas limita sua atuação, mas também contribui para a construção de uma narrativa criminalizante em torno dos perueiros. A imagem dos trabalhadores do transporte alternativo como agentes da ilegalidade ignora o papel social que desempenham e perpetua uma visão distorcida sobre sua contribuição para a mobilidade urbana. Essa estigmatização reforça o ciclo de exclusão e marginalização, dificultando qualquer tentativa de diálogo ou formalização da categoria.

Paradoxalmente, a ausência do Estado na oferta de transporte eficiente nas periferias é o que mantém vivo o transporte alternativo. O poder público, ao invés de

buscar soluções que integrem os perueiros ao sistema de mobilidade, frequentemente adota políticas repressivas que não resolvem o problema de fundo: a falta de acesso ao transporte público de qualidade para grande parte da população. Em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, experiências de regulamentação do transporte alternativo já foram tentadas, mas sem grande sucesso, seja por pressões políticas das concessionárias de transporte formal ou pela dificuldade em criar um modelo que concilie o caráter popular e acessível dos perueiros com padrões mínimos de segurança e controle.

Diante desse cenário, torna-se evidente que, embora o transporte alternativo represente uma solução parcial para os desafios da mobilidade urbana, ele está longe de ser a resposta definitiva. Seu papel é fundamental para garantir o deslocamento da população periférica, mas sua permanência na ilegalidade, sem integração e sem investimentos, limita sua capacidade de oferecer um serviço seguro, acessível e eficiente. Se não houver uma reestruturação profunda no modelo de mobilidade urbana, que considere a importância do transporte alternativo sem demonizá-lo, continuaremos a assistir a um sistema de deslocamento que não atende de forma plena às necessidades da população, perpetuando as desigualdades sociais e espaciais que caracterizam as grandes metrópoles brasileiras.

A lógica da informalidade que sustenta o transporte alternativo se desdobra em outras dimensões da urbanização periférica, encontrando paralelo no fenômeno dos loteadores populares. Assim como os perueiros ocupam os vãos deixados pelo transporte formal, os loteadores populares se apropriam dos espaços não regulamentados da cidade para viabilizar moradia à população excluída do mercado imobiliário convencional. Ambos operam à margem da legalidade, muitas vezes impulsionados por interesses econômicos próprios e pela ausência de fiscalização efetiva.

O loteador popular, assim como o perueiro, atua em um campo de tensões constantes entre regulação e ilegalidade, sendo simultaneamente uma resposta à exclusão estrutural e um fator de precarização urbana. Em regiões periféricas, onde a oferta formal de habitação é escassa e inacessível, o parcelamento irregular do solo se torna um negócio lucrativo, embora carregado de riscos e frequentemente associado a redes de corrupção e grilagem. Esses loteamentos, muitas vezes implantados sem infraestrutura básica, repetem a lógica de autoconstrução da cidade informal, da mesma forma que o transporte alternativo improvisa trajetos sem qualquer planejamento ou preocupação com segurança.

Ambos os fenômenos revelam a dualidade da informalidade: se, por um lado, ela possibilita acesso à cidade para aqueles que o Estado ignora, por outro, perpetua um ciclo

de precarização, exploração e vulnerabilidade. O loteador popular, assim como o perueiro, navega entre as brechas do sistema, muitas vezes à custa da própria população que depende desses serviços. Ao invés de serem apenas vítimas de um modelo urbano excludente, são também agentes que, conscientemente ou não, contribuem para a manutenção de um ambiente urbano fragmentado, instável e frequentemente caótico. Sua existência não apenas evidencia a falência do planejamento urbano formal, mas também reforça a necessidade urgente de políticas públicas que enfrentem a informalidade de forma estrutural, sem legitimar ou estimular sua continuidade.

Percebe-se, por fim, que embora essa forma de transporte contribua em parte para a redução da relativa imobilidade dos moradores de Ribeirão das Neves, sozinha, ela não é suficiente para uma efetiva mobilidade. O transporte alternativo em Ribeirão das Neves expõe as contradições da mobilidade urbana periférica, na qual a informalidade se torna simultaneamente solução e limitação. A dependência dos perueiros evidencia a incapacidade do transporte público formal de atender plenamente à população, ao mesmo tempo em que a irregularidade desse sistema impõe insegurança tanto aos trabalhadores quanto aos usuários. Sem uma regulamentação que equilibre flexibilidade e direitos trabalhistas, o transporte alternativo permanece em um limbo entre necessidade e precariedade, reforçando desigualdades e consolidando um modelo urbano que tolera a ilegalidade apenas quando ela se torna indispensável à funcionalidade da cidade.



# Considerações finais

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo desta pesquisa, pôde-se visualizar o fenômeno da metrópole corporativa e fragmentada, cuja formação socioespacial materializa uma difusão seletiva e desigual. Variações entre espaços luminosos e opacos são percebidas na Região Metropolitana de Belo Horizonte, onde é possível observar espaços distintos, alguns mais lentos e outros mais velozes, uns fluidos e outros viscosos e ainda, espaços que regem e espaços que obedecem (Santos e Silveira, 2017 [2001]).

O município de Ribeirão das Neves, cujo adensamento territorial é consequência do processo de expansão da metrópole de Belo Horizonte, tem convivido, desde os primórdios de sua ocupação até os dias atuais, com inúmeras precariedades nas condições de vida dos que ali vivem. Carregado por variados estigmas, como mencionado no primeiro capítulo deste trabalho, esses fatores colaboram para a exclusão dos residentes neste município.

Além de enfrentarem as dificuldades de um espaço com infraestrutura precária, os moradores lidam com as longas distâncias entre casa e trabalho. Encaram, assim, transportes caros e ruins após dias cansativos e, na maioria das vezes, com baixa remuneração. Os residentes de Ribeirão das Neves, em sua maioria trabalhadores em Belo Horizonte, experienciam, como mencionado, a espoliação urbana (Kowarick, 2000). A Pesquisa Origem Destino 2019-2021 indica que a maior parte dos que se deslocam de Ribeirão das Neves a Belo Horizonte para trabalho ou estudo, 54,44% em 2019 e 48,81% em 2021, possui renda entre 1 e 2 salários-mínimos, o que evidencia a dupla exploração vivida por essas pessoas, dos baixos salários e do transporte precário. Nos países ocidentais do Norte, conforme Santos (2009), a maior imobilidade é atribuída aos idosos. No caso brasileiro, embora isso também seja um fato, eles não são os únicos a vivenciarem essa imobilidade. Aqui, a imobilidade “causada pela pobreza e baixos salários, resulta também das condições de residência que, na cidade, cabem aos pobres” (Santos, 2009, p. 99).

Os fluxos realizados por essa população, que convive com a má gestão do sistema de transporte metropolitano, são pouco compreendidos pelos responsáveis pela gestão do sistema de transporte no município e também na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Embora as viagens ao município de Belo Horizonte sejam numerosas, elas enfrentam dificuldades de integração entre o transporte municipal em Ribeirão das Neves

e o transporte metropolitano, devido às rotas que dificultam e aumentam o tempo de chegada ao destino final.

O Sistema Integrado de Transporte de Ribeirão das Neves (SIT Neves), embora criado com a intenção de melhorar o transporte no município e tenha apresentado algumas melhorias, mostra-se, em parte, como uma ideia que pouco compreende o lugar. Os moradores de Ribeirão das Neves que residem na região central do município tiveram o tempo de chegada a Belo Horizonte aumentado, visto que foi retirada a linha que fazia a ligação direta ao município, sendo agora necessário o deslocamento até a Estação Justinópolis – a única existente no município – para então pegar outro ônibus para Belo Horizonte.

Fragmentado em três regiões bastante distantes uma da outra, o município possui ligações precárias entre elas, além de um serviço de transporte negligente em relação às necessidades da população. Os moradores dos bairros às margens da BR-040, na região do Veneza, são os que mais enfrentam as dificuldades do transporte precário, como ônibus atrasados, ausência de passagens e veículos lotados. Para chegar a Belo Horizonte, eles precisam pegar um ônibus até o Ceasa, em Contagem, e depois outro ônibus para a capital, muitas vezes sujeitos a riscos e violência nesses pontos de transbordo. Os veículos do transporte coletivo, que deveriam oferecer segurança aos seus usuários, frequentemente são inseguros, desconfortáveis e imprevisíveis quanto ao horário de chegada. Vivenciando situações em que são tratados apenas como estatísticas, os usuários do transporte público de Ribeirão das Neves têm sua cidadania comprometida devido ao acesso precário ao transporte público no município.

A imobilidade relativa é evidente para a maior parte dos que dependem do transporte público no município. Nos fins de semana, as dificuldades já enfrentadas no transporte público durante a semana são ampliadas e catalisadas. Aqueles que precisam se deslocar para o trabalho enfrentam uma grande redução no quadro de horários dos ônibus, enquanto os que desejam realizar atividades de lazer são desmotivados por esse mesmo motivo. Além disso, o alto preço da tarifa, que compromete parte da renda dos que possuem pouca ou nenhuma remuneração, faz com que muitos se tornem o que Santos (2009) chamou de “prisioneiros do lugar”, ficando imóveis no local onde residem ou limitando seus deslocamentos apenas ao trabalho. Assim, “o baixo poder aquisitivo da maioria das populações periféricas é responsável pela relativa imobilidade de uma grande parte da população” (Santos, 2009, p. 99).

Ao longo da pesquisa, percebeu-se diversas facetas do transporte alternativo. Além disso, foi possível observar que, embora se apresente como uma alternativa, ele, assim como o transporte público em Ribeirão das Neves, é precário, muitas vezes inseguro e pouco acessível às pessoas com mobilidade reduzida. Além disso, não oferece gratuidade aos que poderiam ser beneficiados por essa política tarifária ao utilizar o transporte coletivo institucionalizado. Ainda assim, essa forma de transporte se apresenta como um mercado socialmente necessário (Ribeiro, 2005), uma vez que, nas lacunas deixadas pelo sistema de transporte formal, atende, à sua maneira, parte das necessidades dos moradores que ali residem.

Fez-se notar a luta pelo direito à cidade em Ribeirão das Neves, seja pela reivindicação dos direitos dos que ali habitam, seja pela transformação da Penitenciária José Maria Alkimin em escola, pela arte, sobretudo o hip-hop, pelas constantes manifestações contra a precariedade do transporte e, principalmente, pela luta dos perueiros em reivindicarem aquele espaço como de trabalho. Imersos em um espaço permeado por estigmas, os moradores deste município têm buscado, à sua maneira, a transformação da cidade por meio de suas práticas. Iniciativas como o Cadastro e Mapeamento Cultural de Ribeirão das Neves, cujo objetivo é evidenciar a cultura no município para além da forma constante pela qual é retratado, lido no âmbito da pobreza e da violência, evidenciam a luta pelo direito à cidade.

Este trabalho, cujo principal objetivo foi evidenciar a cidadania mutilada pelo precário acesso ao transporte público no município de Ribeirão das Neves, revelou que não existe passividade por parte dos usuários do transporte público neste município. Pelo contrário, há muita luta. Mostra-se, ao fim desta pesquisa, a necessidade de pensar a mobilidade cotidiana para além do âmbito tecnocrático, para que os usuários do transporte público se tornem verdadeiros cidadãos e não tenham mais a cidadania cotidianamente mutilada. Mas para isso é necessário que o sistema de transporte de Ribeirão das Neves seja pensado a partir do território usado, uma vez que, como ensina Milton Santos, “é impossível imaginar uma cidadania concreta que prescindia do componente territorial” (Santos, 2014, p. 144).



## Referências

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, R. N; MONTE-MÓR, R. L; VASCONCELOS, P. Implosão e explosão na Exópolis: evidências a partir do mercado imobiliário da RMBH. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 27, n. 02, p. 323-350, mai. 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0103-6351/3142>. Acesso em: 18 de dez. 2022.

ATLAS BRASIL. **Perfil do Município de Ribeirão das Neves, MG**. 2020. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/perfil/municipio/315460>. Acesso em: 8 de maio de 2023.

ARAÚJO, M.P.S. A nova dinâmica espacial em torno da Região Metropolitana do Recife: um Colar Metropolitano? 2017.

AZEVEDO, S. de.; MARES GUIA, V. R. dos M. A gestão do transporte na Região Metropolitana de Belo Horizonte. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, RJ, v. 34, n. 4, p. 105-132, 2000. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/view/6293>. Acesso em: 11 jun. 2023.

AZEVEDO, S. de; CASTRO, M. M. M. State Management of Public Transportation as an Alternative to Both Privatization and Nationalization of Bus Service: a case study of the metropolitan area of Belo Horizonte, Brazil. Public. **RIPA, A Journal of the Royal Institute of Public Administration**, London, v. 10, n. 1, p. ?, January-March, 1990.

BALBIM, R. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C. & LINKE, C. C. (Orgs.), **Cidade e Movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea, 2006. p. 23-42.

BALBIM, R. **Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação: Mobilidade cotidiana em São Paulo**. 2003. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

BARDIN, L. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 2011.

BELO HORIZONTE. **Comissão Parlamentar de Inquérito BHTrans, requerimento 145/2021 – Relatório final em duas partes**. Belo Horizonte: Câmara Municipal, [2021]. Disponível em <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividadelegislativa/pesquisar-reunioes/2c907f767c5f724d017c94b42e7115f4>. Acesso em: 22 jan. 2024.

BOURDIEU, P. Efeitos do Lugar. In: BOURDIEU, P. (Org.). **A miséria do mundo**. Petrópolis: Vozes, 1997.

BRASIL. **Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973**. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Brasília: DOU, 1973.

BRASIL. **Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984.** Institui a Lei de Execução Penal. Brasília: DOU, 1984.

CAMARGO, C.P.F. *et al.* **São Paulo 1975 – crescimento e pobreza.** São Paulo: Edições Loyola, 1976.

CAMPOS, P. R. **O Município de Ribeirão das Neves: um bairro popular em um centro metropolitano.** 2009. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

CAMPOS, P. R. **O arquipélago de Ribeirão das Neves: a velha segregação na metrópole belo-horizontina.** 2010. Disponível em: [http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario\\_diamantina/2010/D10A070.pdf](http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2010/D10A070.pdf). Acesso em: 12 jan. 2023.

CAMPOS, P. R. ; MENDONÇA, J. G. . **Estrutura socioespacial e produção habitacional na Região Metropolitana de Belo Horizonte: novas tendências.** In: Adauto Lúcio Cardoso. (Org.). O Programa Minha Casa Minha Vida e seus Efeitos Territoriais. 1ed.Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, v. 1, p. 67-92.

CANETTI, T. Uma nova segregação metropolitana: as periferias fractais – evidências encontradas na Região Metropolitana de Belo Horizonte. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [S. l.], v. 17, n. 2, p. 25-39, 2015. Disponível em: <https://rbeur.emnuvens.com.br/rbeur/article/view/4949>. Acesso em: 12 abr. 2024.

CARDOSO, L. **Transporte alternativo: riscos e possibilidades; Reflexões sobre o caso de Belo Horizonte.** 2003. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

CARDOSO, L. **Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na região metropolitana de Belo Horizonte.** 2007. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.

CARDOSO, L.; MATOS, R. Breves notas sobre a história conflituosa dos transportes em Belo Horizonte. **Anuário estatístico de Belo Horizonte**, Belo Horizonte, v. 1, n. ?, p. 1-19, 2003.

CARLOS, A. F. A. **O Lugar no/do mundo.** 1. ed. São Paulo: FFLCH, 2007.

CASTELLS, M. Apuntes para un análisis de clase de la política urbana del Estado mexicano. **Revista mexicana de sociologia**, p. 1161-1191, 1977.

CASTILLO, R. A. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. **Geosp – Espaço e Tempo**, São Paulo, v. 21, n. 3, p. 644-649, dez. 2017.

CAVALCANTI, M. Sistema de transporte suplementar de BH deve começar 2024 com frota reduzida. **O Tempo**, Contagem, 13 dez. 2023. Política. Disponível em:

<https://www.otempo.com.br/politica/sistema-de-transporte-suplementar-de-bh-deve-comecar-2024-com-frota-reduzida-1.3293478#:~:text=Sistema%20de%20transporte%20suplementar%20de,com%20frota%20reduzida%20%7C%20O%20Tempo>. Acesso em: 01 de abril de 2024.

CERTEAU, M. **A Invenção do Cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 2014.

CONSELHO NACIONAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO. **Sistema prisional em números**. Disponível em: <https://www.cnmp.mp.br/portal/relatoriosbi/sistema-prisional-em-numeros>. Acesso em: 12 fev. 2021.

COSTA, E. Geografia urbana aplicada: possibilidades, utopias e metodologia. In: XII SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 2011, Belo Horizonte, 2011. **Anais**. Belo Horizonte: SIMPURB, 2011. p. 1-19.

COSTA, G. M.; ARAÚJO, C. E. A expressão socioeconômica e espacial da dinâmica ocupacional na Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: COSTA, H. S. M. (Org.) **Novas periferias metropolitanas – a expansão metropolitana em Belo Horizonte**: dinâmica e especificidades no Eixo Sul. Belo Horizonte: Editora C/Arte, 2006. p. 35-46.

COSTA, G. M. Construções teóricas da problemática urbana brasileira: rupturas, permanências, transcendências e convergências. In: COSTA, G. M.; COSTA, H.; MONTE-MÓR, R. (Org.). **Teorias e Práticas Urbanas**: condições para a sociedade urbana. Belo Horizonte: Com Arte, 2015. p. 19-40.

COSTA, H. S. M. Algumas formulações teóricas sobre a produção de loteamentos residenciais populares em Belo Horizonte, Brasil. In: LIMONAD, E. (Orgs.) **ETC - Espaço, Tempo e Crítica**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2019. p. 168-188.

COSTA, H. S. M. Mercado imobiliário, estado e natureza na produção do espaço metropolitano. In: COSTA, H. S. M. *et al.* (orgs.). **Novas periferias metropolitanas: a expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidades no Eixo Sul**. Belo Horizonte: C/Arte, 2006. p. 101-124.

COSTA, H. S. M. Natureza, mercado e cultura: caminhos da expansão metropolitana de Belo Horizonte. In: MENDONÇA, J. G.; GODINHO, M. H. L. (Orgs.). **População, espaço e gestão na metrópole**: novas configurações, velhas desigualdades. Belo Horizonte: PUC Minas, 2003. p. 159-179.

COSTA, H. S. M. Habitação e produção do espaço em Belo Horizonte. In: MONTE-MÓR, Roberto Luís (Org.). **Belo Horizonte**: espaços e tempos em construção. Belo Horizonte: CEDEPLAR, PBH, 1994. p. 51-77.

COUTO, Eduardo Castro. **“No próximo, desce!”: o transporte clandestino na zona sul de São Paulo (1989-2004)**. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2009.

CUNHA FILHO, O. V. Novos modelos de gestão para o transporte urbano. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, [S. l.], ano 20, v. ?, n. 3, p. 5-6, 1998.

CUNHA, M.J.T. et al. **Acessibilidade, transporte e reestruturação urbana**. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES ANPET, 18, 2004, Florianópolis. Anais... Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, novembro/2004.

DAVIS, Mike. **Ecologia do medo**. Editora Record, 2001.

FOUREAUX, Francisco Amorim Gontijo et al. **Mobilidade urbana e burocracia em Belo Horizonte-1897 a 2017**. 2017.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Omnibus: uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro – Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996.

GAULEJAC, V. **Pobreza é vergonha!** Em As origens da vergonha. São Paulo: Via Lettera Editora e Livraria. (Trabalho original publicado em 1987).

GOTTMAN, J. **A evolução do conceito de território**. Boletim Campineiro de Geografia, v2, nº3, 2012.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades - IBGE: Panorama de Ribeirão das Neves**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/ribeirao-das-neves/panorama>. Acesso em: 2 abr. 2023.

IZIDORO, Alencar. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 23 out. 2001. Transportes. Perueiro de SP migra para outros Estados. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2310200101.htm>. Acesso em: 12 dez. 2023.

KOWARICK, L. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

KOWARICK, L.; REZENDE, T. **Escritos urbanos**. São Paulo: Editora 34, 2000.

LACERDA, N. Fragmentação e integração: movimentos de reestruturação espacial das metrópoles brasileiras. In: RIBEIRO, A. C. T.; LIMONAD, E.; GUSMÃO, P. P. de. (Org.). **Desafios ao planejamento**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. p. 21-42

LACERDA, N.; BERNARDINO, I. L. Fragmentação e integração nas metrópoles brasileiras: retorno à unidade espacial. In: LIMONAD, E.; CASTRO, E. **Um novo planejamento para um novo Brasil?**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 202-224.

LAGO, L. C. do. O mercado de trabalho na metrópole do Rio de Janeiro: a “periferia” que virou “centro”. In: XVI ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS (ABEP), 2008, Caxambu, 2008. **Anais**. Caxambu: 2011. Disponível em: [http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2008/docsPDF/ABEP2008\\_947.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2008/docsPDF/ABEP2008_947.pdf). Acesso em: 20 jan. 2023

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Ed. Nebli, 2016.

LUZ, L. F. **Os trilhos nas áreas urbanas: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas**. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

MAIA, D. S. (2016). A periferização e a fragmentação da cidade: loteamentos fechados, conjuntos habitacionais populares e loteamentos irregulares na cidade de Campina Grande-PB, Brasil. **Revista Scripta Nova**, Barcelona, ano ?, v. XIV, n. 331, ago., 2010.

MAMANI, Hernán Armando. **O Rosto Urbano da América Latina: Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos**. v. 1. Buenos Aires: Clacso, 2004. p. 321-346.

MARICATO, E. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Tradução . Petrópolis: Vozes, 2000. . . Acesso em: 04 jun. 2023.

MIDIA NINJA. **Movimento inédito quer desativar presídio de Ribeirão das Neves e transformar em universidade pública**. 2022. Disponível em: <https://midianinja.org/news/movimento-inedito-quer-desativar-presidio-de-ribeirao-das-neves-e-transformar-em-universidade-publica/>. Acesso em: 23 mai. 2023.

MINAS GERAIS. Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte. **Relatório de Metodologia e Resultados OD RMBH 2019-2021**. Belo Horizonte: Governo de Minas Gerais, 2021. Disponível em: [http://www.agenciarmbh.mg.gov.br/wpcontent/uploads/2021/08/Relatorio-Matriz-OD-2019\\_2021-RMBH-novo.pdf](http://www.agenciarmbh.mg.gov.br/wpcontent/uploads/2021/08/Relatorio-Matriz-OD-2019_2021-RMBH-novo.pdf). Acesso em: 25 set. 2023:

MINAS GERAIS. Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte. **Relatório de Metodologia e Resultados OD RMBH**. 1. ed. Belo Horizonte: Governo de Minas Gerais, 2018. Disponível em: <http://www.agenciarmbh.mg.gov.br/pesquisa-od/>. Acesso em: 12 nov. 2023.

MINAS GERAIS. Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte. **Pesquisa Origem e Destino Domiciliar da Região Metropolitana de Belo Horizonte 2012**. Belo Horizonte: Governo de Minas Gerais, 2013.

MONTE-MÓR, R.L. Outras fronteiras: novas espacialidades na urbanização brasileira. In: CASTRIOTA, L. B. **Urbanização brasileira: redescobertas**. Belo Horizonte: C/Arte, 2003. p. 260-271.

NOSSABH. **Mapa das desigualdades 2021**. 2021. Disponível em: <https://nossabh.org.br/uploads/2021/06/Mapadas-desigualdades-da-RMBH-2021.pdf> Acesso em: 05 mai. 2023.

FERREIRA, P.; ALVES, L.. **O Tempo**, Contagem, 11 set. 2019. Protesto na BR-040 causa lentidão entre Ribeirão das Neves e BH. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/cidades/protesto-na-br-040-causa-lentidao-entre-ribeirao-das-neves-e-bh-1.2234087>. Acesso em: 5 dez. 2023.

JORNAL O TEMPO. Neves lidera procura por irregulares. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/cidades/neves-lidera-procura-por-irregulares-1.610145>. Acesso em: 01 dez. 2023

OJIMA, R.; MARANDOLA JR., E.; MORAES PEREIRA, R. H.; DA SILVA, R. B. O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as “cidades-dormitório” no Brasil. **Cadernos Metrópole**, [s. l.], v. 12, n. 24, p. 395-415, m s?, 2010.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO DAS NEVES. **Diagnóstico Socioterritorial e Políticas Sociais de Ribeirão das Neves**. 2018. Disponível em: Acesso em: 05 jan. 2023

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO DAS NEVES. **Leitura Técnica – Plano de Mobilidade**. 2022. Disponível em: [https://www.mobilidaderibeiraodasneves.com.br/admin/include/lib/forca-download.php?arquivo=../files/download/a6c35bZwBW4Y79a4Zbc3Bay172ZZ3Z/prduto\\_03\\_leitura\\_tecnica\\_01.pdf](https://www.mobilidaderibeiraodasneves.com.br/admin/include/lib/forca-download.php?arquivo=../files/download/a6c35bZwBW4Y79a4Zbc3Bay172ZZ3Z/prduto_03_leitura_tecnica_01.pdf). Acesso em: 05 jan. 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO DAS NEVES. **Revisão do Plano Diretor Participativo de Ribeirão das Neves**. Ribeirão das Neves: Câmara Municipal [2018a]. Disponível em: <http://www.cmrn.mg.gov.br>. Acesso em: 04 jan. 2023.

RIBEIRO, A. C. T. Sujeito corporificado e bioética: caminhos da democracia. **Revista Brasileira de Educa o Médica**, Rio de Janeiro, v. 24, n. 1, jan/abril, p. 82-86, 2000.

RIBEIRO, A. C. T. Território usado e humanismo concreto: o mercado socialmente necessário. X ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 2005, São Paulo, 2008. **Anais**. São Paulo: USP.

RIBEIRO, A. C. T. Homens Lentos, Opacidades e Rugosidades. **Redobra**, Salvador, v. ?, n. 9, ano 3, p. 58-71, 2012. Disponível em: [http://www.redobra.ufba.br/wp-content/uploads/2012/04/redobra9\\_Homens-Lentos-Opacidades-e-Rugosidades.pdf](http://www.redobra.ufba.br/wp-content/uploads/2012/04/redobra9_Homens-Lentos-Opacidades-e-Rugosidades.pdf). Acesso em: 10 out. 2023.

SANTOS, M. **Metrópole Corporativa Fragmentada: o Caso de São Paulo**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2009.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emo o**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2017.

SANTOS, M. Metrópole: a forca dos fracos e o seu tempo lento. **Ciência e Ambiente**, Santa Maria, v. 4, n. 7, p. 7-12, jul./dez.1993. Acesso em: 05 mar. 2024.

SANTOS, M. **O Espaço do Cidadão**. 7. ed. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS, M. O retorno do território. **OSAL: Observatório Social de América Latina, CLACSO**, Buenos Aires, v. 6, n. 16, p. 255-261, 2005.

SANTOS, M. **Pobreza Urbana**. 3 ed. São Paulo: EDUSP, 2013.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço e Tempo**: Globalização e Meio Técnico-científico informacional. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 20. ed. Rio de Janeiro: Record, 2020.

SILVA, R. B. **Mobilidade Precária na Metrópole de São Paulo**. São Paulo: Annablume Editora/Fapesp, 2016.

SIQUEIRA, M. M. Regulamentação: implicações políticas e gerenciais. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, São Paulo, v. ?, n. ?, ano 20, p. 7-23, 1998.

SOJA, E.W. **Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions**. Oxford: Basil Blackwell, 2000

SOUSA, E. A. Ribeirão das Neves: a formação do espaço periférico. In: ANDRADE, L. T. de; MENDONÇA, J. G. de; FARIA, C. A. P. de (Org.). **Metrópole**: território, sociedade e política: o caso da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Belo Horizonte: PUC Minas, 2008. p. 265-293.

SOUZA, M. A. Abordagens recentes da pobreza urbana. **Mercator**, Fortaleza, v. 17, n. ?, set. 2018. Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/e17020>. Acesso em: 01 ago. 2023.

TAGLIAFERRI, Mauro. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 7 ago. 1997. Transportes. Perueiros protestam por quase 16 horas. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff070840.htm>. Acesso em: 12 dez. 2023.

TELLES, Vera da Silva; CABANES, Robert. **Nas tramas da cidade: trajetórias urbanas e seus territórios**. 2006.

TELLES, V. S. **Pobreza e Cidadania**. 2 ed. São Paulo: Programa de Pós-Graduação em Sociologia da FFLCH-USP/Editora 34, 2013.

TELLES, V. S.; HIRATA, D. Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito. **Revista de Estudos Avançados da USP**, São Paulo, v. 21, n. 61, p. 171-191, 2007.

TELLES, V. S. Ilegalismos e a cidade. **Novos Estudos Cebrap**, São Paulo, v. ?, n. 84: p. 153-173, 2009.

TONUCCI FILHO, J. B. M. **Dois momentos do planejamento metropolitano em Belo Horizonte**: um estudo das experiências do Plambel e do PDDI-RMBH. 2012. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: [https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-23052012-151814/publico/dissertacao\\_planejamento\\_RMBH\\_jtonucci.pdf](https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-23052012-151814/publico/dissertacao_planejamento_RMBH_jtonucci.pdf). Acesso em: 25 mar. 2024.

TORRES, Marina Abreu. **Quando o ônibus não passa**: Segregação urbana e contradições do transporte coletivo em Ribeirão das Neves. 2018. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

TORRES, Marina Abreu. Quando o ônibus não passa: transporte e exclusão social em Ribeirão das Neves. **Ponto Urbe**, São Paulo, v. ?, n. 23, p. 1-21, 2018a. Disponível em: <https://journals.openedition.org/pontourbe/4981>. Acesso em: 01 abr. 2024.

TOZI, F. Meio Técnico, Tecnologia e tecnobrega: A Cidade e a Pirataria Como Possibilidades. **Revista Tamoios**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 2, p. 17-28, 2010. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/tamoios/article/view/1415/3000>. Acesso em: 15 fev. 2023.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte – PDDI-RMBH**. Estudos Setoriais Integrados. Volume IV. 2010. Disponível em: [www.rmbh.org.br](http://www.rmbh.org.br). Acesso em: 20 mar. 2023.

VASCONCELOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

VELOSO, A. H. B. A “Era do ônibus”: formação, ascensão e hegemonia do empresariado de ônibus urbano de Belo Horizonte 1950-1990. 2023. Tese (Doutorado em Economia) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2023. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/330>. Acesso em: 25 jan. 2024.

VELOSO, A. H. B. **O ônibus, a cidade e a luta**: A trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares na produção do espaço. 2015. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015.

VIEIRA, A. K. “Fechar uma prisão, abrir uma escola”: o movimento pela transformação de uma penitenciária em universidade. 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialista em Direitos Humanos na América Latina) – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2022. Disponível em: <https://dspace.unila.edu.br/server/api/core/bitstreams/c2ae90db-9eee-462a-b562-4a6a22ace5a4/content>. Acesso em: 15 jan. 2023.

VILLAÇA, F. **Espaço intraurbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1998.